

4-720-842-EX-1



REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE  
MINISTRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEURE ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE



UNIVERSITE SAAD DAHLAB BLIDA -1-  
INSTITUT D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME  
MEMOIRE DE MASTER

OPTION : Architecture en Zone Urbain Littoral  
A-Z-U-L

Enseignant porteur de master : Dr. ICHBOUBEN.Y

**L'AMENAGEMENT DES FRONTS D'EAU COMME PROCESSUS  
DE METROPOLISATION.**

**(CAS D'ALGER)**

**Conception d'un projet arbre de la mer**

**Présenté par :**

- MAHMOUDI NADJET.
- HADJ ZIANE ASMAA.

**Groupe : 03**

**Encadré par :**

- AOUISSI. K.B (Architect Urbaniste)

**Année universitaire : 2016/2017**

## REMERCIEMENTS :

*On dit souvent que le trajet est aussi important que la destination. Les cinq années de maîtrise nous ont permis de bien comprendre la signification de cette phrase toute simple. Ce parcours, en effet, ne s'est pas réalisé sans défis et sans soulever de nombreuses questions pour lesquelles les réponses nécessitent de longues heures de travail.*

*Au terme de ce travail, on tient à remercier **ALLAH** le tout puissant de nous avoir donné la foi et de nous avoir permis d'en arriver là.*

*On tient précisément à exprimer notre reconnaissance et nos remerciements à, notre promoteur **MR AOUISSI K, B**, dont la disponibilité, le savoir-faire et le soutien ne nous ont jamais fait défaut. Leur conseil, leur orientation ainsi que leur soutien moral et scientifique nous ont permis de mener à terme ce projet.*

*Nos remerciements vont également à nos **parents**, ainsi qu'à toutes les personnes qui nous ont aidées de près ou de loin par le fruit de leur connaissance pendant toute la durée de notre parcours éducatif.*

## Dédicace :

*D'un simple geste tracé par écrit mais qui jaillie d'un profond sentiment de reconnaissance, permettez-moi de citer des noms comme un mémorandum pour ceux qui ont une place particulière dans mon cœur.*

*En première lieu, je remercie Dieu (ALLAH) tout puissant de m'avoir donné la force et le courage de mener à bout ce travail et de m'avoir accordé la réussite tout au long de mes années d'études.*

*A L'homme de ma vie, mon exemple éternel, mon soutien moral et source de joie et de bonheur, celui qui s'est toujours sacrifié pour me voir réussir, que dieu te garde pour moi MON PERE que j'aime.*

*A la lumière de mes jours, la source de mes efforts, la flamme de mon cœur, ma vie et mon bonheur ; qui a œuvré pour ma réussite, par son amour, son soutien toutes les sacrifices consentis et ses précieux conseils, pour tout son assistance et sa présence dans ma vie ; MAMAN que j'adore.*

*Que dieu leur procure bonne santé et longue vie.*

*Aux prunelles de mes yeux ; mes très chères et adorables sœurs : Amel, Hassiba, Salma, Nadia, Akila ; autant de phrases expressives soient-elles ne seraient montrer le degré d'amour et d'affection que j'éprouve pour vous. Vous m'avez comblé avec votre tendresse et affection tout au long de mon parcours, vous n'avez cessé de me soutenir et de m'encourager durant toutes les années de mes études. Vous avez toujours été présente à mes côtés pour me consoler quand il fallait.*

*A ceux avec qui j'ai partagé le toit et la joie à mes très chères frères : Mourad, Seddik, Mohamed, Abed el Karim.*

*A mon mari Youcef, je n'oublierai jamais son soutien et son encouragement, aucune dédicace ne pourra exprimer mon profond amour et respect.*

*Ames neveux: Nabil, Khalil, Abd el Ali, Atman, Mohamed, Adem, Abd el Hadi*

*A mes chères amies Khaoula, Amina, Ikrem, Imene, Meriem, Malak, Sirine, Hanna, Roeya, Deaa, Ibtihale vous êtes plus que des amies. Que ce travail soit l'expression de la profonde affection que je porte.*

*A ma très chère binôme Asmaa qui m'a soutenu et encouragé pendant tous les moments difficiles vécus.*

*Mes dédicaces s'adressent également avec une profonde gratitude, à tous mes professeurs durant mon cursus.*

**Merci à vous tous**

**NADJET**

## Dédicace

Tout d'abord, Je tiens à remercier « **ALLAH** » le tout puissant de m'avoir donné la foi, le courage et la patience pour continuer mon parcours. « *Hamdolilah* »

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

Ceux que j'adore le plus au monde mes très chers **parents**, aux lumières de ma vie ; pour leur indéfectible soutien, leur amour inconditionnel et leur encouragement durant toutes ces années : je leur témoigne tout mon respect et mon affection car sans eux je ne serais jamais à mener à bon terme ce travail avec tout le parcours qu'il exige.

Merci Mama « **Farida** », Merci papa « **Saïd** » pour votre soutien, écoute, amour et surtout votre encouragement moral. C'est grâce à vous que je suis devenu la personne d'aujourd'hui. Que dieu vous protège et vous garde pour moi.

Merci chère frère **Karim** pour votre soutien, votre aide et votre présence qui était toujours côtoyée.

Merci pour mes très chères sœurs : **Chiraze, Salsabile, Dania** pour votre soutien moral avec tell belle sourire.

Merci à tout ma famille, mon oncle, mes tantes, mes grands parents, mes cousins surtout : **Manel, Nadine, Lamia, Sabrina, Nihale**.

A mon binôme : **Nadjet**, elle est non seulement un binôme mais une sœur à moi, merci pour votre conseil, soutien, et présence.

Je remercie également tout mes amie : **Khadidja Loubna, Imane, Amel, Hanane, Nawal, Khadidja**, pour ces moments inoubliable que nous avons partagé ensemble qui était disséminés de rires et souvenir, je ne vous oublie Jamais.

**ASMAA.**



## Introduction générale :

**« La mer est un élément capital pour la connaissance des peuples. La mer modèle les mœurs comme elle fait les rivages, tous les peuples marins ont dû caprice sinon de la folie dans l'âme ». André Suarès**

Dans notre option **A.Z.U.L (Architecture en Zone Urbaine Littorale)** nous nous intéressant aux rapports « **Site-Projet** ». En ce sens, notre objectif est d'arriver à identifier les indicateurs qui ont marqué la production architecturale et urbanistique en zones urbaines littorales, particulièrement dans le cas des petites et moyennes villes littorales, à travers leur développement en matière d'organisation et de production du paysage 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 avons les compétences de les traduire dans notre démarche opérationnelle en matière de production et d'organisation du paysage bâti en zones littorales, particulièrement dans le cas des petites villes. Nos intentions à travers cela sont :

**Notre premier objectif est de pouvoir identifier, comprendre et expliquer les indicateurs qui ont marqué la production architecturale et urbanistique en zones urbaines littorales.**

**Améliorer la qualité architecturale et urbanistique dans le milieu littoral, et améliorer la qualité de vie de nos villes littorales**

**Une meilleure adaptation aux particularités du milieu littoral, dans notre manière de produire et d'organiser l'espace bâti.**

**Réfléchir dans une démarche de développement durable, ceci pour une meilleure protection et mise en valeur des potentialités de nos espaces littoraux**

**Enfin, pouvoir redonner a ces villes littorales leur image architecturale et urbanistique et ainsi que la vie agréable dont elles jouissaient autrefois**



Figure 01 : la ville de Marseille

Source : <http://www.theprovenceherald.fr/jean-nouvel-marseillaise-marseille>

**CHAPITRE I :**

**Les particularités des villes littorales**



## I – Introduction :

La ville est un organisme vivant, qui change, qui transforme, qui développe dans un processus dit **spatio-temporel** selon des besoins social, économique, et par des contraintes naturel et artificiel, et des states historique successives. D'autre part, une solution à une sérié des problèmes dans une situation spécifique, pour cela il faut voire chaque ville comme un cas particulier et unique. Telle que définit Jean nouvel : « ...chaque lieu, voire même<sup>1</sup> chaque quartier, a son architecture »

Elle tire son caractère et son empreinte de son site en premier lieu, qui va être une assiette qui reçoit l'action de l'homme et en deuxième lieu par l'architecture et' urbanisation qui garde toujours la référence de l'ancien et pour répondre au besoin nouveaux, on prend l'exemple de la baie d'Alger, qui est une ville ancienne et complexe ce qui se reflète dans sa géométrie urbain et son plan ,difficile à compris sans la présence de son contexte urbain ,son paysage naturel et les mécanisme qui l'ont produit .



**Figure 2 :** Alger vue de mer, une intégration avec son site.

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

Une morphologie bien adapté à ça topographie du sol, provision des services (Eau, route), la nature de la croissance de la ville (extension en dors les murailles) mais aussi par rapport à des besoin socioculturel, l'architecture de la casbah et adapté à la religion et la culture des habitantes (le droit de précédent, les habous ...) et militaire comme le tracé d'alignement fait par les français pour contrôlé la population algérienne et adapté aux culture colonial (les balcons...) ,cette image qui est conçue avec une composition de plusieurs éléments: la topographie de site, la production humaine, les traditions et même position de caché de l'époque historique précédent par ailleurs la notion paysagère et naturelle à un fort impact sur la forme des villes, et son développement.

Le territoire **d'Amsterdam** est un grand témoin de l'importance d'étude du processus de formation et de transformation d'une ville parce qu'il illustre comment les conditions naturelles impose depuis sa fondation. Les canaux pittoresques de la vieille ville son des contraintes du milieu naturel et l'impact de ce dernier sur l'image de la ville, ça Croissance, son urbanisme et même sur l'architecture, elle est développée autour d'un réseau concentrique de canaux semi -

<sup>1</sup>-Jean nouvel : interview (chaque ville est un Person) publié le dimanche 07 février 2010



circulaires relie par des canaux Perpendiculaires, 1500 ponts qui relié environ 90 îles et permet les monuments qui sont édifié (Palais royal 1648-1655) qui repose sur 13.659 pilotis.

La contrainte particule de site naturel d'Amsterdam n'a pas seulement une influence sur la morphologie Urbain de la ville et son image globale mais aussi sur la forme architecturale des édifices.



Figure 3 : vue panoramique d'Amsterdam, vue du ciel.

Source : <https://urbabillard.wordpress.com/2014/01/24/la-ville-vue-du-ciel>

Un bon projet architectural, c'est celui qui s'intègre dans son site qui exerçant un impact sur la conception, il faut chercher une harmonie avec le paysage et la topographie de sol, climat, l'orientation, telle que définie par **JEAN BALLADU** : « en parlant de son expérience du projet la grande motte ...plusieurs conjonctions m'ont amené à faire se là pour moi c'est une grande leçon de le **Corbusier** que j'ai toujours vu travailler sur les sites, que ce soit à **CHANDIGART**, que ce soit à **LONGCHAMP**. C'est un homme qui allait sur place, qui regardait le paysage et qui faisait des croquis. Autrement dit il étudiait la silhouette de bâtiment avant le regarder la fonction, le plan ...etc. »<sup>2</sup>.

Dans le projet de la grande motte exprime comment le site et son climat à joue un rôle important dans la composition de projet dans le choix de la forme (des pyramides pour crée un mouvement doux en harmonie avec le paysage, la mer et les dunes), dans le gabarit, l'orientation de bâtiment par rapport au soleil (nord-sud), et les éléments architecturaux comme les balcons et les terrasses qui sont en dégradation pour la protection de solaire et même la présence de brises soleil dans les ouvertures qui son grande pour profiter de l'éclairage, c'est l'harmonie de contact entre le paysage et le confort architectural .en outre, même les facteurs économiques, technologie permettent d'avoir une architecture nouvelle, hors d'exceptionnel comme l'exemple de la ville de Dubaï, pour diversifier ses activités économiques or le pétrole en se tournant vers le tourisme de luxe, et parce qu'elle a une courte façade littorale elle a lancé des travaux d'aménagements pour augmenter la longue de ces cote en construisant des îles artificielles. Ce stratège à changer l'image de Dubaï et même sa morphologie urbain et architectural grâce ou technologie de construction et développement des matériaux de construction. Chaque ville est un cas d'étude particulier, une image construite pas plusieurs enjeux sociaux, économiques, naturels et même l'intégration dans le site d'étude « Seul la conscience du contexte et la connaissance du milieu dans lequel il construire peuvent permettre à l'architecte de trouver le sen réel »<sup>3</sup>

<sup>2</sup>JEAN BALLADU « le site web de l'office de tourisme.

<sup>3</sup> « L'architecture de la ville »ALDO Rossi



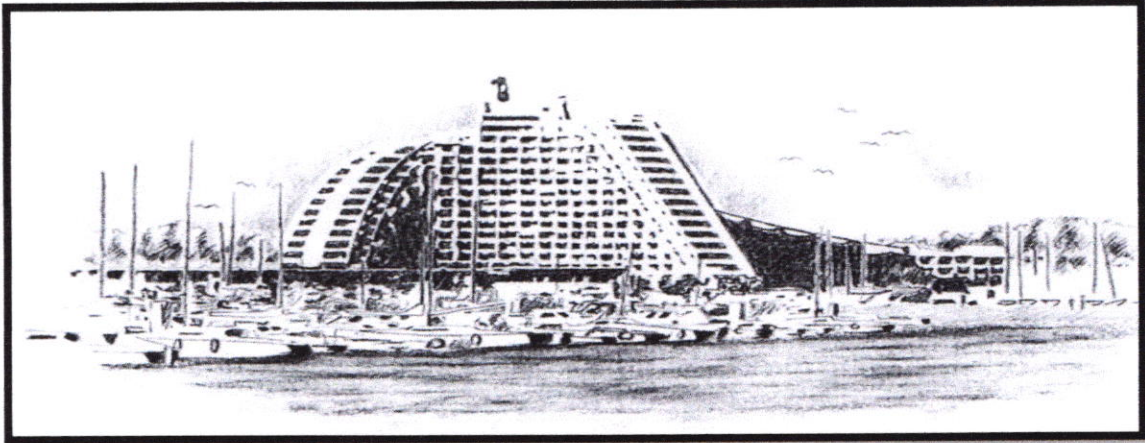


Figure 4 : la grande motte, France

Source : <http://la-grande-motte-architecture.com>

## **II – Les particularités de l’urbanisme et de l’architecture en zone littorale :**

La mer présente l’élément de composition le plus important pour la ville littorale, la majorité des agglomérations parmi les plus importantes, sont des villes de la mer. « Tout est venu de la mer »<sup>4</sup> ; les villes côtières sont surtout des carrefours de civilisation car la mer peut être une rupture mais surtout un lien entre des pays éloignés, ainsi l’intégration de l’eau est un élément attractif de la composition urbaine et le principal moteur des opérations de composition architecturale, elle est utilisée pour servir des décors naturels comme les aquariums, les parcs ...etc. et aussi comme un support pour accueillir un environnement maritime à apprécier : marina, quais, port de pêche, port de plaisance ...etc.

### **1 – Les particularités des villes littorales à l’échelle urbaine :**

L’urbanisme dans les villes côtières est toujours influencé par la mer, ses formes de développement se présentent comme suit :

#### **A. Développement parallèle à la mer :**

Généralement les villes qui se développent parallèlement à la bande littorale se situent sur des sites plats en adoptant un tracé linéaire et des percées visuelles qui donnent sur la mer. La construction de ces villes littorales se fait en s’éloignant de la mer à cause des risques naturels comme l’érosion, l’élévation du niveau de la mer ; cet impact a donné un intérêt particulier et par conséquent crée des espaces extérieurs comme placettes de front de mer, commerces, consommations et promenades, lieux de rencontre et d’échanges culturels et des espaces intérieurs en aménageant des terrasses et des balcons qui donnent en direction de la mer pour profiter des vues panoramiques et de l’enjolivement.

---

<sup>4</sup> A. Adan, 1968





**Figure 5** : Une série d'hôtel ,Hammamet Yasmine Tunisie.  
**Source** : projet -architect-urbanisme.fr, traité par l'auteur.

### B. Développement perpendiculaire à la mer :

Les villes qui se développent perpendiculairement à la bande côtière se situent généralement sur des sites accidentés, les risques naturels jouent un rôle très important sur le développement de la ville, leurs impacts font que cette dernière s'éloigne de la côte et implique la construction sur les hauteurs pour éviter les dégâts (humidité, vent, inondation), ce développement se caractérise par des percés qui découpent les îlots et donnent des échappés visuels sur la mer, l'existence d'un élément naturel peut empêcher et réorienter le développement et l'urbanisation de la ville tel que : les montagnes, les forêts, les rochers et la présence des terres agricoles.



**Figure 6** : vue panoramique de jour Barcelone (Espagne)

**Source**: projets-architecte-urbanisme.fr, traitée par l'auteur.

### C. Développement aléatoire :

Tout dépend, les obstacles qui sont présents, parmi ces obstacles les éléments naturels (les forêts, les oueds, les montagnes et les rochers) et les éléments artificiels comme : les zones militaires, zones industrielles et les sites protégés.





Figure 7 : Ville de Malaga -Espagne

Source :<http://http://abcvoyage.com/un-hotel-pas-cher-dans-la-region-de-malaga> .

## 2 – Particularités des villes littorales à l'échelle architecturale :

Sur le plan architectural, l'architecture en zone littorale est caractérisée par la volumétrie de ses constructions ; le traitement des façades avec l'utilisation des matériaux de construction particuliers relatifs aux qualités spécifiques du littoral.

La **forme** architecturale renvoie à un volume défini par sa configuration géométrique d'une part et ces propriétés visuelles et sa métaphore tel que la couleur, les textures d'autre part et le rapport avec son environnement.



Figure 8 : Opéra de Sydney, Australie. Les grandes ouvertures pour l'éclairage naturel et la ventilation.

Source : <https://www.Google.dz>

Les **ouvertures** doivent répondre à des fonctions parfois contradictoires. Les performances à atteindre varient au cours de la journée et d'une saison climatique à une autre :

- Laisser pénétrer la lumière.
- Ventiler les espaces.
- Dissiper les chaleurs.
- Caractériser les façades.
- Permettre la vue vers l'extérieur et parfois vers l'intérieur.



**L'orientation du bâtiment :** 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 les apports solaires ,ainsi l'utilisation de combinaison des protections horizontales et des protections verticales pour se protéger de l'ensoleillement (l'ombrage des façades ) , l'orientation Sud est favorisée la protection du rayonnement solaire se fait par des éléments horizontaux (auvents, balcons, pergola, brise soleil...),L'orientation ouest est à proscrire ,les orientations Est et Sud-est sont recommandées : la protection du rayonnement solaire se fait par la combinaison d'éléments horizontaux et verticaux.



**Figure 9 :** la forme spécifique de l'opéra de Sydney.

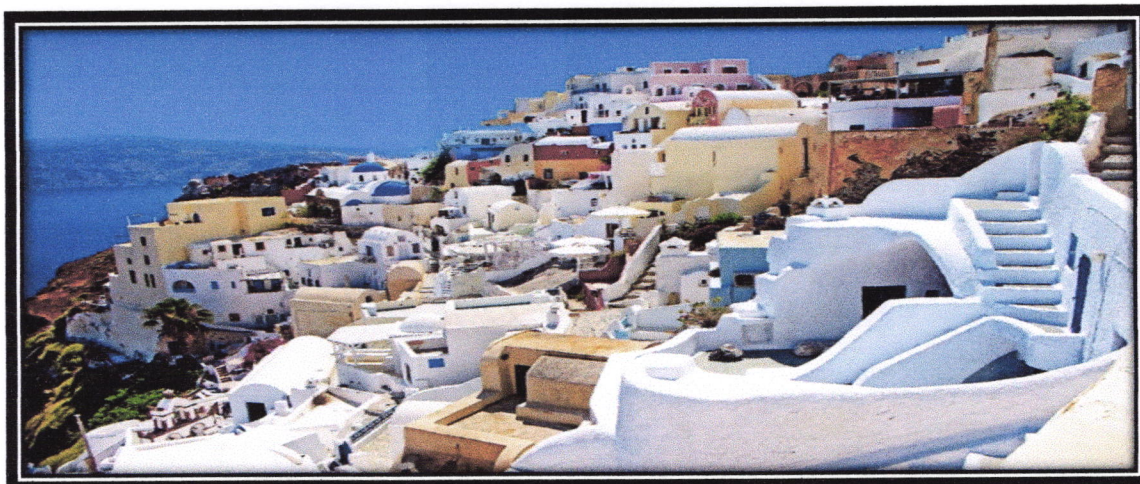
Source : [https // www.google.dz](https://www.google.dz)

**Le traitement de la construction :** réaliser des acrotères perforés au sommet des façades des bâtiments pour se protéger au 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 préconise l'utilisation de **couleurs** claires pour les revêtements extérieurs des bâtiments parce que la couleur extérieure du revêtement a une influence sur la partie du rayonnement solaire incident absorbée par la paroi, plus la couleur est sombre plus la qualité d'énergie absorbée est importante (la protection solaire).

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 recommande d'utiliser la brique, le béton, les agglomérés d'agréats creux, les Panneaux isolés, verre de faible émissivité.... Ainsi il faut prendre en Considération l'épaisseur de ces matériaux pour assurer la résistance thermique requise c.à.d. la protection solaire induite par le facteur d'ensoleillement, aussi pour le facteur d'humidité (la détérioration de certains matériaux de construction c.à.d. le fait de corrosion).





**Figure 10** : village en bois Marken Hollande

Source : [http : : /golem -image .com](http://golem-image.com)

L'architecture en ville de front d'eaux ne peut guère s'appuyer sur un long passé, ni sur un riche historique dans la confrontation directe à l'eau ; même si quelque ville marine sut devenir des exemples d'urbanité comme VENIS. BRUGES ou Amsterdam et même la ville d'Alger en méditerrané. Le plus souvent la ville méditerranéenne cherche à garder ses distances avec l'eau et lui a tourné le dos.



**Figure 11** : la Ville de Annaba

Source : <http://www.bouraouiregaya.net>

### **III. Problématique de la ville littoral algérien :**

Depuis l'antiquité, le littoral algérien a été particulièrement convoité, l'ouverture sur la méditerrané en fait un lieu d'échange commerciaux et d'accueil, son climat et sa position géographique, ont favorisé l'implantation des établissements humain et des activités, cette tendance a été renforcée pendant l'occupation française par le caractère extraverti de l'économie colonial, après l'indépendance, cette pratique continue à travers d'importants investissements industriels et les échanges mondialisation par la révolution des transports maritime et terrestre (marché mondial).

Le tarif maritime est un puissant facteur d'urbanisation car le grand commerce international toujours obligé les ports à s'équiper, s'industrie et crée des services ainsi attirer la population, ce



phénomène est vécu et apparu dans les grandes et les moyennes villes algériennes, mais d'un autre côté, le clivage ville/port est un obstacle qui isole la ville de la mer et source de dégradation de paysage urbain et risque majeur sur le milieu marin à cause de la pollution et exploitation agressive des ressources naturelles, (Les 487 plages que compte le littoral algérien, 213 sont interdites à la baignade dont la majorité sont fermées à cause de la pollution). En 2003 le feuillet de poissons morts dans le port de Bejaia et en 1980 jetés des eaux usées dans l'oued el Harrach l'un des plus catastrophes écologiques, en plus, sur la bande littorale de 50 km plus de 5.242 unités industrielles existant, cette concentration a touché même les zones d'expansion touristique (ZET) qui détournent sa vocation initiale de tourisme, aujourd'hui le littoral algérien soumis aux mêmes menaces que les autres rivages méditerranéens qui sont l'urbanisation du trait de côte dit littoralisation ; la métropolisation incontrôlée ; la pollution par l'effet urbain et industriel, même naturel comme ; les changements du trait de côte, réchauffement climatique, monter au niveau de l'eau, du point de vue écologique, le littoral algérien riche et diversifié, sa façade maritime long de 1200 km alterne rivage, rocheux, plages sableuses, et zones humides ; toutefois l'intérêt est porté aux grandes villes et quelques villes moyennes contrairement à la petite ville qui sont restées relativement délaissées, ceci a agrandi le déséquilibre sur le plan urbanistique, les grandes villes connaissent un boom démographique causé par l'attractivité de main d'œuvre ce qui a poussé l'état à construire d'une façon anarchique, pour répondre au besoin des grandes villes.

Et sur le plan architectural, les conceptions n'ont aucune intégration avec le milieu littoral, même le cachet et la particularité de la construction en zone littorale est perdue, on est dans la standardisation de bâti dans les villes littorales et les villes intérieures et pareil ; ses problèmes sont liés à un phénomène dit le dé-maritimisation.

### **IV. Démarche méthodologique :**

L'explosion démographique et l'exode rural de la ville d'Alger, qui se sont amplifiés depuis les années 70 ont créé une pression continue sur la ville avec une urbanisation rapide, cette situation a poussé la volonté politique à créer de nouvelles agglomérations afin de répondre aux besoins urgents des habitants.

L'étalement urbain qui caractérise Alger depuis la fin des années 80 est préoccupant. Cette préoccupation est due à un ensemble de raisons dont l'épuisement des réserves foncières communales, notamment dans les communes centrales. De ce fait, les communes périphériques disposant d'un réservoir foncier important ont été sollicitées pour satisfaire les besoins d'extension de la ville d'Alger et par suite a provoqué une forte tension sur la demande des terrains et favoriser la spéculation foncière et la hausse des prix des sols dans ces communes périphériques, cette nouvelle organisation se traduit sur le terrain par une périurbanisation aux formes incontrôlées et anarchiques des espaces périphériques. Des villes dortoirs sont nées dans toutes les périphéries des villes devenues métropoles ne possédant aucun caractère d'urbanité et n'offrant aucun autre service que l'abri. Et avec un étalement de toute direction « Si en 1977, Alger n'occupe pas plus que 7500 H aujourd'hui elle étale sur plus de 80,900 h » comme conséquence, une absence de façade maritime, des terrains sur le front d'eau en pleine capitale mais qui n'ont aucune relation avec son environnement naturel « littoral » ; absence de relation terre-mer.

L'Algérie dispose d'une variété de potentialités, une baie classée permet le magnifique ou le monde, une nouvelle stratégie est obligatoire pour une nouvelle image ; d'une baie détachée de la ville étalée à une baie compacte où tout le monde vit ensemble, vivent groupés avec une mixité fonctionnelles, sociale et économique, on plus une préservation des ressources naturelles



et améliorer la qualité de vie des citoyens avec une utilisation parcimonieuse et solidaire de l'espace, on ajoute, D'ici 2050, 70 % de la population mondiale vivra dans des zones urbanisées, or les trois quarts des plus grandes villes sont situés en bord de mer, alors que le niveau des océans s'élève, cette situation nous oblige à repenser radicalement la façon dont nous vivons avec l'eau. On pourrait pour la plupart des cités mondiales dire que « tout est venu de la mer » (A. Adana, 1968)

### **Problématique de la recherche :**

La problématique s'articule principalement autour de la notion d'urbanisation de la ville qui étale à horizontale et trouver nouvelle stratégie d'aménagement et de développement en verticale et vers la mer pour renforcer la relation de la ville et la mer cassé la rupture pour une meilleur image de la baie d'ALGER.

Malgré un retard considérable, Alger a pris conscience de la nécessité de se mettre au diapason du processus de métropolisation mis en place à partir des années 1990 sous l'influence de la mondialisation. Nous allons procéder à une étude, qui va nous permettre de résoudre la problématique suivante :

- **Quel sont les conséquences du délaissement urbain de la partie front de mer sur Alger et quel sont ses risques ?**
- **Pourquoi l'urbanisation de la ville d'Alger délaisse le front de mer, et comment remédier et récupérer cette partie ?**
- **Comment promouvoir et assurer une croissance urbaine durable d'Alger au profit de sa métropolisation en réorientant son vecteur de croissance vers la mer d'une manière durable ?**

### **V. Approche méthodologique :**

Afin de répondre à la problématique de recherche et les questions citées nous allons présenter et structuré en forme de trois chapitres :

**Le premier chapitre** est consacré aux présentations générales de la ville ; nous présentons successivement l'interaction et l'importance site /projet et les particularités qu'apporte le site sur le plan urbanistique et architecturale de la ville plus précisément la ville littorale et la spécification de l'environnement littorale, le choix du thème choisis et sa relation avec notre cas d'étude, la problématique spécifique ainsi que la démarche méthodologique.

**Le deuxième chapitre** a pour but d'identifier successivement la thématique choisie ; faire une recherche bibliographique et présenter les concepts techniques de base en relation de notre thème ; faire une analyse d'exemple jugé pour la thématique étudié.

**Le troisième chapitre** se résume en une phase analytique de cas d'étude et l'état de fait pour notre cas d'étude, elle a pour objet d'établir un état de lieux, pour notre cas d'étude (la baie d'Alger) en élaborant une analyse historique brève sur le processus de développement architecturale et urbain de la baie. Analyser les variables et les constantes, montrer la vue future projetée et les actions qui visent construire une nouvelle d'image d'Alger ainsi montrer le rapport entre la thématique développer avec le cas d'étude et comment se dernier raccorde au problématique développé.

## CHAPITRE I : LES PARTICULARITES DES VILLES LITTORALES

En conclure ce travail du mémoire par une conclusion générale qui montre essentiellement les résultats et les critiques pour le cas d'étude.



**CHAPITRE II :**  
**L'aménagement et processus de**  
**métropolisation**

## I – Introduction :

Le contexte économique actuel, axé sur les services et les échanges, fait des villes des espaces productifs privilégiés, à travers une concentration des flux et une polarisation des activités et des richesses, parallèlement, chaque ville s'inscrit dans des réseaux globaux ou elle est directement mise en concurrence avec ses semblables dans le cadre de la mondialisation, ainsi pour assurer leur développement, les villes vont chercher à attirer, concentrer et dynamiser le maximum de flux afin de se positionner solidement à une échelle régionale, nationale et internationale.

La situation généralement centrale de l'interface ville-port 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 la dispersion et l'urbanisation « Les centres villes ont connu de profondes mutations liées à des nouvelles pratiques urbaines (circulation, logiques d'implantations pour les habitants et les activités) et la dynamique urbaine a eu tendance à favoriser un certain étalement du territoire urbain et un développement de la périphérie au détriment des centres »<sup>1</sup>. mais, le problème s'est révélé de plus en plus problématique en termes de gestion urbaine, d'équilibre environnemental et de développement économique.

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 littoral 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 espaces hautement valorisables dans une logique contemporaine des forces du marché, avec des effets de plus-value évidentes sur le prix des terrains bordant l'eau ; ces dernières années sont apparues des sensibilités collectives nouvelles sur les thèmes de l'environnement et de la qualité de vie. à 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 »<sup>2</sup>, 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, cette volonté de faire vivre la ville ensemble nécessite la reconquête de la façade maritime et le renouvellement urbain en centre-ville, dans la politique de développement et d'aménagement global, mais aussi dans la promotion de l'image et de l'identité des métropoles ; plusieurs villes 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, dans un sens "revalorisation de relation ville/mer", "retour de la ville à la mer" "réconcilier la ville avec son front d'eau" apparaissent aujourd'hui comme un objectif clairement énoncé de l'urbanisme « durable ».

<sup>1</sup>[http://www.aroots/formes2/topic\\_architectue](http://www.aroots/formes2/topic_architectue).

<sup>2</sup>Chalin c (1994), *ces ports qui créent des villes, l'harmattan, Paris, p.185.*



## **II - Concepts et définitions relative au thème :**

### **1- L'aménagement :**

C'est l'ensemble d'actions concertées visant à disposer avec un ordre ; les constructions, les infrastructures de base, les équipements et les aménagements spécifiques, les activités et les habitants, aussi c'est une action volontaire impulsée par les pouvoirs publics (gouvernement ou élus selon l'échelle du territoire concerne) qui suppose une planification spatiale et une mobilisation des acteurs (entreprises, élus locaux, administratives, population) ...**Merlin Pierre et Choay Françoise** 2000 . Il existe deux types d'aménagement qui sont :

### **A - Aménagement du littoral :**

La notion d'aménagement littoral recouvre plusieurs réalités, qui peuvent être certes traitées séparément ,mais dont l'interdépendance conduit toutefois à privilégier une approche globale ;les notions d'aménagement et de littoral peuvent constituer dans les deux cas une clé de lecture pertinente ,ainsi la polysémie des termes « aménagement »et « littoral » plutôt que de constituer une difficulté que l'on contourne par le cloisonnement des approches ,seront dans ce cours de mettre à jour les logiques spatial de l'aménagement littoral distinguant mais aussi reliant les échelles ,les actes et les discours ,trois phases en six couples de séances organiseront le propos, une première phase épistémologique au sens large, dans un premier temps on tentera de définir le plus finement possible la notion du littoral comprise dans le cadre de l'aménagement, dans un deuxième temps, l'aménagement du littoral et ce que l'idée « d'aménagement littoral » suppose. Ensuite, une phase de bilan des grands types d'aménagement du littoral. En première lieu les aménagements les plus anciennes, dont les ports ; en second lieu la question tourisme finalement, nous aborderons dans une troisième phases les questions de conservations, au sens social d'abord, puis dans une dimension plus technique et prospective prenant en compte l'évolution passé et future des littoraux (changement climatique).

L'aménagement du littoral occupe une place de choix dans le débats politique sur les transferts de pouvoirs accordées aux élus régionaux. Elle a pour objet du développement du commerce et des activités touristiques. Ces activités sont de grosses sources de revenus pour le pays,les enjeux d'aménagement du littoral renvoient aux débats sur la nature des mécanismes de gouvernance territoriale et au fonctionnement des pratiques institutionnel qu'ils suscitent.

### **B - Aménagement du territoire :**

L'aménagement du territoire est apparu comme un domaine d'action autonome, identifié dans les politiques globales des États développés au cours des années 1930 et il s'est généralisé dans les années 1950. C'est par leurs politiques d'aménagement du territoire queles acteurs publics agissent pour corriger les déséquilibres et orienter les développements spatiaux à partir d'une appréhension d'ensemble et d'un projet global et prospectif.

L'aménagement du territoire est avant tout une politique, et spécialement en France, la notion étant même peu commune dans la plupart des pays européens, où les pouvoirs régionaux et locaux disposent généralement de plus grandes latitudes d'organisation de leur territoire. Ainsi, en Allemagne on ne parle pas d'aménagement du territoire mais plutôt de « développement spatial »



C'est la recherche dans le cadre géographique de la France d'une meilleure répartition des hommes en fonction des ressources naturelles et de l'activité économique. »

En 1930, les motivations étaient les suivantes :

- En Union soviétique, après le rejet par Staline des thèses des "désurbanistes", dans la recherche d'un équilibre entre les fractions européennes (où était concentrée l'industrie) et asiatique (où se trouvait l'essentiel des ressources naturelles) ;
- En Italie, pour réduire les disparités entre le Nord du pays et le Mezzogiorno ;
- En Grande-Bretagne, pour faire face aux premières difficultés des régions d'ancienne industrialisation

C'est « l'action et la pratique de disposer avec ordre, à travers l'espace d'un pays et dans une vision prospective, les hommes et leurs activités, les équipements et les moyens de communication qu'ils peuvent utiliser, en prenant en compte les contraintes naturelles, humaines et économiques, voire stratégiques. » Cette discipline traduit l'ensemble d'actions menées par des acteurs publics(ou privés dans le cadre de missions de service public qui leur sont confiées) qui interviennent sur un territoire donné et en façonnent son paysage (routes, ponts, usines, etc.).

L'aménagement du territoire est également un champ disciplinaire des sciences géographiques. Il se différencie de l'urbanisme dans le sens où il n'est pas spécifique à l'aménagement des espaces urbains, même s'il reste lié à ce domaine. Le domaine de l'aménagement a longtemps été classé parmi les champs de la géographie. Aujourd'hui, plusieurs chercheurs tendent à faire reconnaître cette discipline comme une science à part entière.

Elle « se propose de substituer un nouvel ordre à l'ancien, de créer une meilleure disposition, une meilleure répartition dans l'espace de ce qui constitue les éléments de fonctionnement d'une société ; meilleure par rapport aux buts, c'est-à-dire non seulement à des fins économiques, mais davantage encore pour le bien-être et l'épanouissement de la population ; termes vagues mais qui définissent néanmoins clairement la finalité sociale, humaine, de l'aménagement du territoire. » L'aménagement du territoire est une action géographique au sens fort du terme, c'est-à-dire qu'il contribue à modifier la géographie d'un certain territoire en agissant sur une ou plusieurs de composantes-réseaux de communication, développement urbain ou localisations industrielles. Mais toute action géographique est une action d'aménagement, pour un plan national d'aménagement du territoire, 1950, trois idées sont contenues dans cette définition :

- L'aménagement du territoire apparaît comme une exigence de justice spatiale : la correction des disparités (depuis Paris et le désert français de Jean-François Gravier, livre marquant de 1947, qui a un écho dans tout l'appareil d'État.)
- L'aménagement du territoire apparaît aussi comme une exigence économique.
- L'aménagement du territoire introduit l'idée d'une spécialisation fonctionnelle des territoires (« en fonction de... »).
- Le territoire est ici placé au cœur d'une vision fordiste : à la division sociale du travail doit correspondre une division spatiale des activités.
- Cette vision trouve une concrétisation opérationnelle dans l'appareil d'État, notamment dans le système politico-administratif, avec la coexistence de deux ministères chargés des



questions spatiales : l'aménagement du territoire et l'équipement (qui remplacera le MRU : ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme). Pour l'État, l'aménagement du territoire peut être considéré comme le volet spatial de la planification.

- Le territoire doit être organisé de manière à ce que l'on trouve une fonctionnalité à l'enclassement socioéconomique. Le territoire est alors un support de la croissance. Le territoire est un système en poupées russes facilitant la division spatiale du territoire : il y a des territoires de commandement et des territoires de production (logique de la déconcentration industrielle à partir de 1954 : sortir les industries de Paris).
- L'aménagement du territoire à la française se caractérise par l'aspect incitatif des politiques. Ainsi à la différence des politiques soviétiques, les plans nationaux ont toujours été indicatifs et non contraignant.

### 2 - Front d'eau ; dit « water front » :

A partir des années 1960 en Amérique du nord et 1980 en Europe, les villes procèdent à une valorisation progressive de leur front d'eau jusqu'à le délaissement des industries et les activités portuaires qui y régnaient depuis la révolution industrielle. L'appellation front d'eau provient de l'anglais « **WATERFRONT** » terme généralement utilisé dans la bibliographie anglo-saxonne.

Littéralement Le front d'eau correspond à la bordure terrestre d'un espace aquatique, que soit la mer, un lac ou un fleuve, il évoque de nombreux éléments qui permettent de caractériser et de définir un territoire particulier qui est celui au bord de la mer. Ainsi est-il sous-entendu avec la notion de « **water front** » c'est l'ensemble des territoires originellement occupés de façon quasi exclusive par les activités maritimes, industrielles et les éléments associés par nécessité à ces activités que constituent le réseau ferroviaire. Du fait de la mise en place de ces nombreuses infrastructures auxquelles ont pu s'ajouter des impératifs de sécurité, les règlements douaniers et le développement de pratique marchandes maritimes, le « **WATERFRONT** » s'est dès les années 1950 en Amérique du nord et 1965 en Europe, physiquement isolé du reste de la ville. Il est presque devenue une barrière pour les citoyens de la ville dans l'accès au domaine aquatique dont, pourtant ils étaient historiquement proches jusqu'à l'apogée de l'industrie ; c'est le début de l'abandon des ports historiques, et le point de départ du futur processus de l'aménagements des fronts d'eaux. Parallèlement et indépendamment de cette reconquête des fronts d'eau, la société émet de nouvelles envies, de nouveaux intérêts dès les années 1980 qui vont de pair avec la volonté d'améliorer le cadre de vie des habitants essentiellement ceux des villes. Si la recherche du bien-être, d'activités sportives récréatives, de loisir dans la ville s'est accrues considérablement et rapidement, la volonté d'accès à la culture n'est pas en reste de quelques dernières années par « la culture » nous entendons notamment la compréhension de l'histoire d'une ville, de son évolution, de sa qualité architecturale voir d'éléments constructifs de son image. Or la relation entre la ville et la mer n'est pas satisfaisante, la morphologie urbaine façonné par l'histoire du développement économique de la ville a fait que l'accès à l'eau n'est pas immédiat. La nouvelle vision à travers le monde tend vers l'intégration de la façade maritime dans tous les projets de l'aménagement urbain des villes avec leur front d'eau. La réconciliation de la ville avec la mer passera obligatoirement par un projet qui prendra en charge cette relation étroite mais conflictuelle entre deux entités en contact.

### 3 – Littoral :

Étymologiquement ce qui appartient au rivage, Le mot littoral vient du latin (litus, Litoris) :  
Le rivage, la côte, un site sur la plage, un lieu de débarquement, la rive d'un lac.

Littoral est une notion très complexe, chaque un essaye de le délimitée Par rapport a sa discipline malgré toutes ces difficultés il existe plusieurs définitions. Ces Définitions Être d'ordres géographique, physique, économique, humaine, Démographique, Juridique où Architectural et autres disciplines qui s'intéressent à ce milieu de vie.

Le littoral est la bande de terre constituant la zone comprise entre une étendue maritime et la terre ferme, le continent, ou l'arrière-pays, zone sinueuse où s'établit le contact entre la mer ou un lac et la terre. Le terme a un sens plus large que rivage et côte, qui désignent respectivement les domaines du littoral soumis directement ou indirectement à l'action de la mer, le mot de côte est employé, de manière plus large, pour désigner toute la région bordière du Continent plus ou moins influencée par la proximité de la mer, Il englobe l'ensemble des îles et îlots, le plateau continental ainsi qu'une bande de terre d'une largeur minimale de huit cents mètres (800m), longeant la mer et incluant : les versants de collines et montagnes, visibles de la mer et n'étant pas séparés du rivage par une plaine littorale, les plaines littorales de moins de trois kilomètres (3 km) de profondeur à partir des plus hautes eaux maritimes ,l'intégralité des massifs forestiers, les terres à vocation agricole, l'intégralité des zones humides et leurs rivages dont une partie se situe dans le littoral à partir des plus hautes eaux maritimes tel que défini ci-dessus ,les sites présentant un caractère paysager, culturel ou historique.

### 4 – Les éléments constituant un Littoral :

Les différents éléments constituant un littoral sont :

- **Golfe** : un golfe est une partie d'océan partiellement entourée de terres. Il est en général plus grand qu'une baie.
- **Baie** : Une baie est une partie d'un océan ou d'un lac partiellement entourée de Terres. Une baie se forme quand l'eau envahit des terrains qui se sont affaissés à la suite D'un mouvement de la croûte terrestre ou d'une élévation du niveau de la mer. Une baie est En général plus petite qu'un golfe. Leurs eaux étant relativement calmes et protégées, les Baies constituent souvent d'excellents ports.
- **Bras de mer** : Un bras de mer est une étendue d'eau marine, généralement longue et étroite, qui rentre dans des terres continentales.



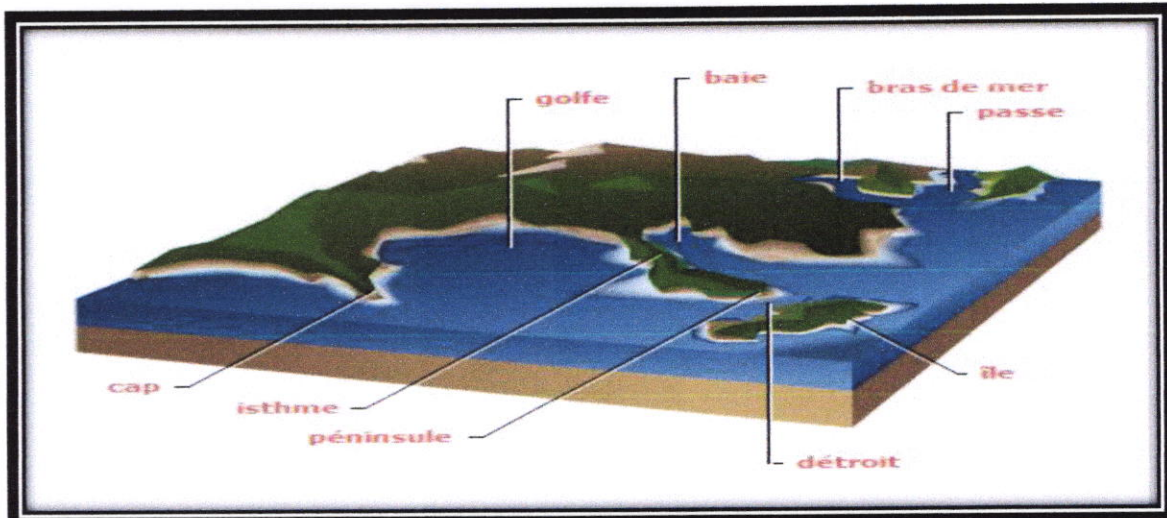


Figure 12: les éléments constituant un littoral.

Source : encyclopédie encarta.

## 5 - Métropole :

La notion de métropole qui dans l'ère de la globalisation caractérise le 21<sup>ème</sup> siècle c'est une sorte d'effet de monde, la plupart des grandes villes cherche à acquérir pour rayonner à l'échelle internationale, en réalité c'est une notion qui retrouve ses origines dans l'étymologie gréco-latine d'après **ISABELLE ROGER** le mot métropole est d'origine grecque, il est composé du mot mère qui signifie mère et de polis ville l'étymologie permet de distinguer quelques caractéristiques générales de cette ville. La métropole c'est une ville internationale et omniprésente, elle est un objectif moyen et un résultat pour la métropolisation. Elle est stratégique par les choix décisifs qu'elle implique pour atteindre le rayonnement international, aussi la métropole est un ensemble urbain de grande importance qui exerce des fonctions de commandement, d'organisation et d'impulsion sur une région et qui permet son intégration avec le reste du monde. Elle anime un système urbain plus ou moins complexe à la hiérarchisation emboîtée. Elle peut être dotée de fonctions spécialisées dans les domaines politiques, économique, de l'innovation. Elle renvoie également à l'idée de régulation, de norme de domination que l'on retrouve d'ailleurs dans le concept historique de métropole étendue alors dans ses rapports avec les colonies qu'elle régit. La plupart des métropoles répondant plus ou moins bien à ces significations multiples et parfois contradictoires, la métropole est souvent assimilée à un pôle de concentration des hommes, du pouvoir et des activités. Elle exerce un rayonnement sur le territoire elle est souvent vue vécue « la capitale politique ou économique d'une région, d'un état » une forme urbaine généralement de grande taille issue d'un noyau initial.

C'est un complexe urbain, spatial et fonctionnel. Il implique sa participation directe et indirecte à la maîtrise de la planète par l'intermédiaire des firmes et institutions majeures à gabarit mondial qui y sont localisées. Elle est étroitement associée à la dynamique de la mondialisation et exerce un pouvoir d'entraînement sur une série de secteurs d'activités, mais Pour **Marcel RANCAYOLO** il définit la métropole : « La métropole est le lieu le plus significatif d'un monde qui concentre sa population, ses forces économiques et son pouvoir de transformation, c'est la très grande ville qui représente la forme d'urbanisation à la fois la plus moderne, la plus puissante et finalement la plus polyvalente du point de vue des fonctions ..... la métropolisation est un phénomène, une dynamique spatiale contribuant à organiser le territoire autour d'une métropole ».<sup>(1)</sup>

Partout dans le monde, le processus d'urbanisation semble connaître une accélération qui a changé sa nature ou au moins son degré en favorisant la concentration de la population dans les



plus grandes villes les seules à pouvoir développer des fonctions de plus haut niveau : Institution politiques nationales et internationales sièges sociaux des grandes firmes dites : multinationales bourses des valeurs équipement culturelles de renommé mondiales. etc. Le développement de ces fonctions à l'échelle internationales conduit à parler d'un concept récent qui est la ville métropole et processus de métropolisation.

**Jean Renard**, quant à lui, décrit la métropole par l'association de trois éléments : le poids démographique évaluer 500 000 habitants, des activités économiques et culturelles nombreuses et diversifiées ainsi qu'un rayonnement global sur un territoire étendu, le même point de vue a été partagé avec **Gabriel Wackerman** : la vraie métropole est un pôle urbain majeur doté de la totalité ou de la quasi-totalité des fonctions urbaines au niveau qualitatif le plus élevé ....

**Pierre henry DERYCKE8** met l'accent sur le rôle des activités qui se déroulent sur un territoire et le rôle de la métropole par la mise en réseau permettant à la fois une cohésion interne et un rayonnement externe « la métropole nait de processus de renforcés d'agglomération, de proximité et d'interaction entre des agents rassemblés sur un espace dense : hommes, entreprises, organisation, elle produit de la diversité et de la complexité ;elle appel la mise en réseaux des activités et des territoires de recherche à mieux organiser la complexité par la coordination, la régulation et la cohésion sociale.

**CLAUDE LACOUR** quant à lui résume la définition de la métropole en abordent les différentes approches relatives aux différents domaines. Selon lui en peut distinguer plusieurs orientations fondamentales pour définir la notion métropole :

- Une définition générique, qui renvoie à l'étymologie : « la ville mère », la ville dénomination, la ville - tête d'une armature urbaine ou d'un réseau urbain, la ville de commandement, apprécié aujourd'hui en dépassent les cadres statistiques nationaux.
- Des définitions morphologiques et organisationnelles qui ont notamment la préférence des géographes français et américains et qui soulignent la perte d'identité par l'affaiblissement des centres et la banalisation généralisées des trames urbaines contemporaines.
- Des définitions au contenu sociologique privilégient la ségrégation, l'éclatement interurbaine la rupture de la ville avec son territoire. C'est un raisonnement sur des villes de grande dimension et de forte dimension ; le fait de n'évoquer que rarement les villes intérieures aux seuils précédents, peut être pris comme la reconnaissance de certains de leurs qualités.

Selon **S. Conti** et **G. Spriano** ces villes qualifiées de « globales ou « directionnelles sous étendu ; les métropoles doivent disposer des trois attributs :

- La direction alitée ; c'est-à-dire la capacité à rassembler et développer des fonctions stratégiques et décisionnelles au plus haut niveau aussi bien pour les entreprises que pour les grandes institutions.
- La globalité c'est-à-dire une masse critique suffisante en termes de compétences et de service pour éviter le recours à des villes mieux pourvues.
- La connectivité ou le degré d'intégration à des systèmes économiques et sociaux urbains nécessaires pour favoriser les échanges dans les fonctions de production.



- La direction alitée, c'est-à-dire la capacité à rassembler et développer des fonctions stratégiques et décisionnelles au plus haut niveau, aussi bien pour les grandes institutions.

Une métropole est la ville principale d'une région géographique ou d'un pays. A la tête d'une aire urbaine importante, par sa grande population et par ses activités économiques et culturelles, elle permet d'exercer des fonctions organisationnelles sur l'ensemble de la région qu'elle domine. Elle n'est pas obligatoirement la capitale du pays comme, par exemple, New York qui est la plus grande métropole des États-Unis alors que Washington est sa capitale. Par extension, une métropole est un endroit où se concentre une activité, comme Milan qui est devenue une métropole de la mode comme Hollywood est la métropole du cinéma. Tokyo est une métropole, elle est caractérisée par son nombres de sièges (banques ou entreprises).

La notion de la métropole renvoie à une nouvelle stratégie de développement de la ville, une nouvelle façon de faire l'urbain : une façon qualitative ainsi la métropole devient un lieu d'innovation, un foyer de développement un centre de décision, un pôle d'attraction par ses fonctions sélectives et son architecture de qualité. Le terme même métropole est né en méditerrané orientale, dans le contexte de la colonisation. Durant des siècles, les hommes ont construit sur le littoral en respectant la mer, ils ont cherché à conquérir des terres, d'abord pour se protéger des envahisseurs en construisant des forteresses, puis pour organiser des échanges avec les autres pays en construisant des ports.

### III – Les défis des métropoles :

Selon **Camagni** et **Gibelli** les métropoles sont confrontées à trois défis majeurs :

- Le défis de globalisation est principalement d'ordre économique il est liées aux processus d'intégration, des marchés internationaux, de service et de capitaux cette globalisation s'appuie sur des accords de coopération et d'alliances stratégiquement firmes comme le développement de réseaux d'entreprises

- Le défis de durabilité, d'ordre envirementale qui se traduit par l'impératif d'un développement soutenable imposant une gestion prudente des ressources naturelles afin de ne pas compromette le patrimoine des générations futures : cet objectif est parfois contradictoire du précédent

- Le défi de cohésion est en lien avec le domaine politique et institutionnelle. Cette recherche de cohésion implique :

- La gouvernance elle consiste pour des acteurs publics à jouer un rôle de médiateur entre les forces du marché parfois destructrices poursuite des intérêts collectif et la sauvegarde du patrimoine naturel, elle s'appuie sur les préférences révélées des agents et peut avoir recours parfois à des marchés fictifs :marché des droits à construire pour préserver l'urbanisme ,marché des droits à polluer pour sauvegarder l'environnement ,marché des droits circuler pour éviter les congestions routières etc.

- L'intégration sociale .la grande métropole est-elle un facteur de cohésion sociale ? nous pouvons en douter au vu des multiples phénomènes d'exclusion ,de ségrégation et de marginalités urbaines qui suscite la crise des banlieues pourtant la grande ville pourrait sous



certaines conditions jouer un rôle d'intégration à l'égard des classes sociales défavorisées : par l'école publique et la mixité sociales qu'elle réalise par la prévention de la criminalité ,la lutte contre la drogue et surtout par la régression du chômage dans les quartiers défavorisé

- La reconnaissance de la diversité culturelle. Le style des métropoles dans le monde est très varié suivant la diversité socio-culturelle et l'intégration sociale.

- Il existe vraisemblablement des variantes continentales ,voir nationale des métropoles et de phénomène de métropolisation .le cosmopolitisme new -yorkais n'est pas comparable à ce qu'il est dans les deux métropoles géantes de Californie ,los Angeles et San Francisco qui sont plus ouvertes plus tolérantes .de même ,les mégapoles de pékin ,Mexico ou Tokyo reposant sur des bases socio culturelles qui ne sont pas exactement celles des intouchables .elles constituent un véritable déni d'intégration .les grandes métropoles au-delà de leurs particularisme socio culturelle reposent sur des mécanismes économique assez largement comparables .

### IV – Processus de métropolisation :

Le concept de métropolisation est tout aussi ambivalent le Larousse et le robert n'en proposant d'ailleurs aucune définition. D'après  **pierre Henry** la définition de la métropole et la métropolisation est donné d'une manière précise et commune aux différentes disciplines cela est dû à la diversité d'approches, de cultures de milieux socioculturel des différents chercheurs dans le domaine. Ainsi **P-H Deryck** commence son discours dans le chapitre introductif de l'ouvrage « la métropolisation ... » 33 : « Malgré d'innombrables travaux,(...),sur les métropoles et les phénomènes de métropolisation (...) sur la définition de deux termes ,sur les implications des processus qui les sous -tendent et sur le contenu précise des concepts qui prétendent les abstraire ou les résumer c'est un processus qui affecte la ville dans ses formes et dans ses fonctions elle désigne aussi le mouvement de concentration de population, d'activités, de valeur dans des ensemble urbain de grand taille.

La métropolisation étymologiquement compose à partir du mot métropole, lui-même dérive du grec ancien meter polis ville mère) est une dynamique spatiale contribuant à organiser le territoire autour d'une ville ou d'un espace urbain qualifié de métropole, elle se caractérisé par un double phénomène : d'une part : l'extension de la forme de classique du tissu périurbain qui s'opère par la réunion des principales agglomérations et surtout les modes de la vie urbaine d'autre part la concentration des activités de commandements (économique, politique, culturel ...) et des fonctions tertiaires supérieurs et donc du poids fonctionnel des villes aspirant à ce statu de métropole pour cette raison, les métropoles sont fortement attractives pour les populations. En somme-t-il ya une double dynamique dans le phénomène de métropolisation, c'est à la fois une concentration d'hommes, d'activités et de valeur dans un pôle urbain.

La métropolisation entraine aussi une redéfinition des espaces au sein de la ville, les fonctions grandes consommatrices d'espace (loisir, commerce industries.)Sont rejetées dans les périphéries alors que les centres villes sont réservées à l'habitat favorisé et aux activités à forte valeur, à ce titre la métropolisation peut être vectrice de facteurs spatiales et sociales au sein de l'espace urbain mais aussi entre l'espace urbain et la région périphérique plus ou moins sous influence métropolitaine.



La métropolisation est d'abord apparu en Etats Unis, puis en Europe et au j dans les années 1970. Elle est désormais un phénomène mondial qui a pour conséquence de réorganiser l'espace, elle métropolisationne peut se mesurer et apprécier à l'aide d'une série de critères structurels, fonctionnels et encore dynamique, qui permettent d'établir hiérarchies, classification typologie ; mais l'approche de ce phénomène dépend des niveaux d'échelle considérés : une métropole de rang globale ne pourra être définie et analysé comme une simple métropole régionale ,elle modifie l'ancrage local, régional ou national d'une ville, le processus est multi scalaire : à l'échelle mondiale il tend à renforcer les hiérarchies urbaines en faveur des grandes villes ;à l'échelle métropolitaine ,on assiste à des dynamiques sociales et spatiales différenciées de fragmentation et de ségrégation .

Le phénomène de métropolisation ne se réduit pas à sa dimension démographique il doit son ampleur et son originalité a la concentration spatiale des fonctions stratégiques du nouveau système productif ; appareil de commandement et de contrôle, foyers de l'innovation ...etc.

La métropolisation amplifie un certain nombre d'enjeux d'aménagement liées à l'étalement urbain, aux mobilité croissantes et à l'augmentation de nuisances (pollution),les facteurs de la métropolisation sont divers : économies d'échelles et d'agglomération, besoins d'accessibilité aux réseaux (aux échelles nationales et mondiales).

On constate une profession de termes qui ne sont en réalité que de faux synonymes, chacun apportant un correctif ou une nuance par rapport à une réalité insaisissable.

La communauté scientifique internationale est relativement unanime pour considérer la métropolisation comme « un ensemble de processus dynamiques qui transforment une ville en métropole. C'est tout à la fois un moment de croissance urbaine et une phase du développement urbain » la métropolisation est un processus qui « transforme les métropoles existantes en unités de nature différentes »<sup>36</sup>. Elle s'inscrit à toutes les échelles d'un territoire : elle combine les logiques régionales, nationales et internationales.

**FRANCOIS ASCHER** explique la polarisation et la concentration dans les métropoles comme une phase de l'urbanisation en totale corrélation avec le contexte actuel : »la métropolisation apparait comme une « étape » ou une « phase » dans un processus d'urbanisation supra-historique et la métropole. Comme une forme urbaine Co-structuré par l'usage de nouvelles techniques de communication, de conservation et de déplacement des biens, des personnes et des informations

Selon **CLOUD LACOUR** le métropolisation est un processus qui produit et valorise la concentration, l'interaction la polarisation d'externalités perçues de manière positive .la métropolisation est aussi un processus qui intensifie les intégrations fonctionnelles sur des aires de plus en plus larges, en même temps accentue les coupures, les facteurs sociales et culturelles et au sein d'un ensemble urbain elle procure une reconnaissance perçue efficacement d'un point de vue intentionnelle.

La métropolisationne et ses évolutions reposent sur des facteurs majoritairement économiques ainsi que sur l'implication dans les réseaux. Avec la métropolisation en s'écarte de la conception d'une organisation hiérarchique des villes pour privilager une logique de fonctionnement en réseau. Son rôle est de lier la métropole à la fois aux villes de rang inférieurs mais aussi à celle de rang égale ou supérieur. Ce concept ne peut pas résumer uniquement en un phénomène

décroissance urbaine « c'est un processus qui fait rentrer dans l'aire de fonctionnement quotidien des agglomérations, des villes et des villages de plus en plus éloigné et qui engendre ses morphologies urbaines de type nouveaux.

**Jean renard** met lui aussi en avant l'idée que la métropolisation n'est pas seulement liée a la croissance urbaine .il insiste sur le fait que la métropolisation englobe l'ensemble de ces fonctions socio-économique et culturelles. L'ensemble de ces fonctions ont des effets de rayonnement et d'attraction diversifié qui permettent à la métropole d'exercer son pouvoir de domination et de commandement sur le territoire qu'elle couvre.

Pour synthétisé et selon les termes de **CLOUD LACOUR** en peut reconnaître quatre processus majeurs spécifique au métropolisation :

- Un processus qui conduit un ensemble urbain banal d'un statu ou d'un rôle l'obtention de métropole ou des régions urbanisées : une attention est clairement accordée ici à un changement de nature, à l'augmentation de pouvoir de commandement de la ville sur une aire plus importante.
- Un second processus favorise l'émergence et l'épanouissement de villes intentionnelles ou des c=villes mondiales impulsé principalement par le dynamique des activités productives. À la fois classique et nouveau cet aspect insiste sur une vision qui dépasse et abandonne les approches en termes de hiérarchie et d'armature urbain.il privilège la présence internationale par une actualisation des bases économiques des villes.
- Un troisième processus s'exerce .il renforce notamment les capacités et les mécanismes de concentration en matière d'innovation, de qualification et de la main d'œuvre.
- Un quatrième constat est noté en retrait para port aux précédents .il donne une place prononcée aux ségrégations intra métropolitaine et à la tension de tout natures .la recherche signale aussi une concomitance (peut être une grande causalité)

En revanche ce facteur joue un rôle majeur dans le rôle de métropolisation « Au de la prédilection pour la taille et la reconnaissance d'activités et des fonctions privilégiées qui facilite la métropolisation il faut aussi tenir compte des temporalités urbaines :la nécessité d'un long temps : l'impératif d'un capitale physique et d'infrastructures, la présence de fonctions administratives, universitaires expliquent l'attirait des groupes et des organisation ».



**V- Explication schématique du processus de métropolisation :**

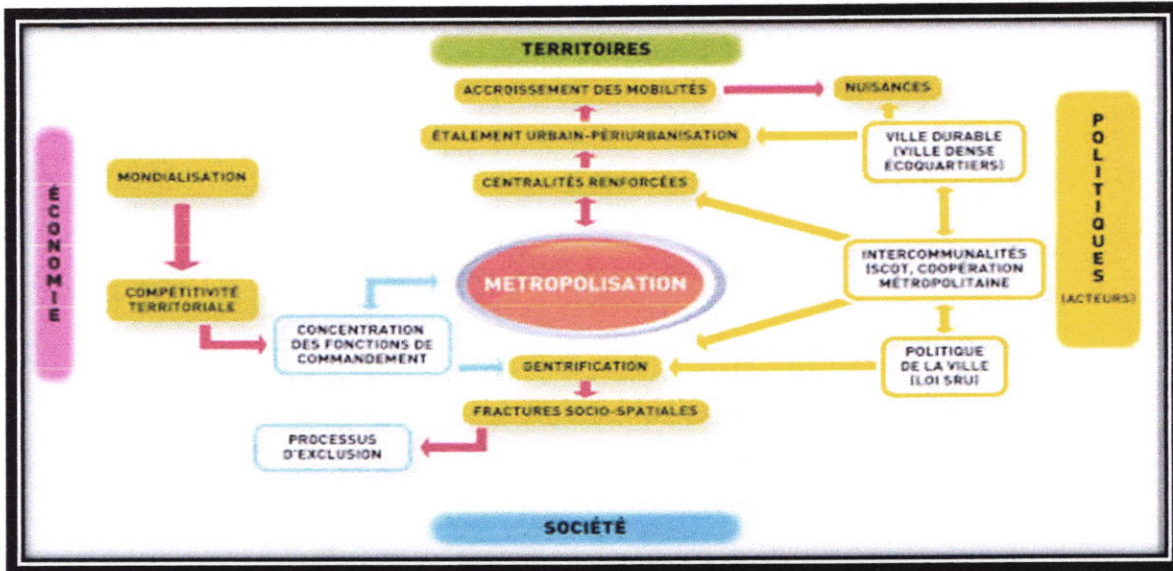


Figure 13 : Représentation schématique du métropolisation.

Source : La multi modalité aéroportuaire comme vecteur de métropolisation et de rayonnement métropolitaine.

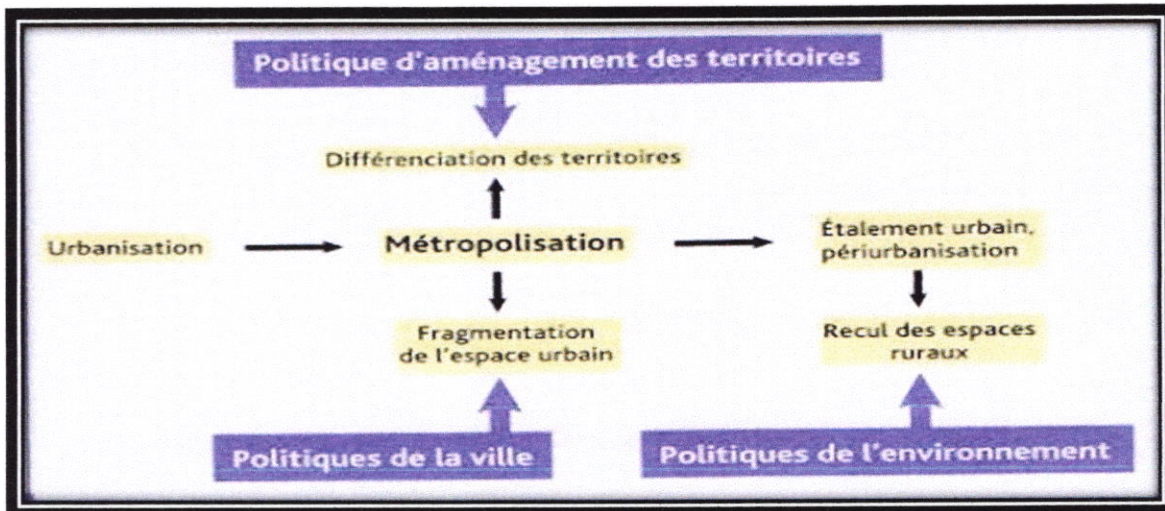


Figure 14 : représentation schématique du métropolisation.

Source : La multi modalité aéroportuaire comme vecteur de métropolisation et de rayonnement métropolitaine.

**IV- Etude d'exemples :**

Pour présenter le point de notre étude, nous allons faire référence aux différentes grandes projets envisagés ou existants dans les grandes villes méditerranéennes, entrepris dans un objectif de s'imposer dans la dynamique de compétitivité internationale et de s'affirmer dans le bassin méditerranéen, pour cela, la plupart de ces métropoles rentrent en concurrence grâce a des projets urbains d'envergure afin de donner leurs et d'augmenter leurs attractivités, nous allons faire référence principalement aux villes du littoral méditerranéen, l'objectif de cette perspective étant d'insérer la réflexion du métropolisation d'Alger dans la dynamique de compétitivité métropolitaines des grandes villes méditerranéen voisins.



Alger sera confronté aux pôles concurrentiels suivants :

- En rive sud de la méditerrané : Tunis, Casablanca, Tripoli, Alexandrie, Le carie, Beyrouth.
- En rive nord : Istanbul -Izmir Barcelone, Marseille, Rome.

### **1 -La ville de Marseille :**

Marseille est une commune de sud-est de la France, accueillante près 1,6 millions d'habitants, elle s'observe aujourd'hui dans le miroir flatteur d'une grande opération de renouvellement socio-économique et urbain lui permettant de redonner une attractivité à sa zone arrière portuaire dans un but d'entrer dans le cercle des grandes métropoles en 2020 et faire de Marseille le laboratoire de la ville méditerranéenne durable.

#### **Le projet Euro méditerranée : "éco cité " :**

Le projet **Euro-méditerranéen**, engagé en 1995, pilote aujourd'hui la plus grande opération de rénovation urbain d'Europe de sud, sur un principe de transformation des grandes terrains industriels sous occupés situé en cœur de la métropole marseillaise entre le port de commerce, le Vieux-Port et la gare TGV d'un périmètre total de 480 hectares pour développer de nouveaux quartiers économiques, commerciaux et résidentiels durable d'environ 30000habitants.

C'est une opération de réaménagement du territoire mais aussi de développement économique, social et culturel parce qu'euro-méditerranéen est un accélérateur de l'attractivité et du rayonnement de la métropole marseillaise entre l'Europe et la Méditerranée, et en plus une réponse collective pour un territoire dégradé géographiquement et socialement fragmenté ; une périurbanisation mal maîtrisée, important mitage à l'échelle métropolitaine, exode du commerce en zone périphérique ont entraîné une importante consommation d'espace, des besoins de déplacement automobiles croissants et un phénomène de saturation routière et une absence de réflexion sur les problèmes environnementales.

Marseille doit donc expérimenter et construire un nouveau modèle de développement urbain, un modèle durable qui offre une qualité de vie attractive permettant de positionner Marseille comme la ville méditerranéenne de demain ; c'est une construction d'une nouvelle « ville sur la ville » dans le respect des grands principes du développement durable : un équilibre entre équité sociale, croissance économique et respect de l'environnement.

#### **Depuis sa création les missions de L'EPAEM et ses objectifs sont :**

Etendre le centre-ville vers le nord en liaison avec les quartiers périphériques, promouvoir le rayonnement métropolitain et assuré le développement économique, assurer la mutation de ce secteur dégradé en créant un quartier attractif assurant la mixité fonctionnelle, sociale et améliorer la qualité de vie et gérer le développement immobilier du périmètre, traiter l'interface entre la ville et le port, rendre la ville durable accessible et transposable l'ensemble de l'aire métropolitaine, en plus diversifiant le mode de transport, le renforcement de la trame des espaces public et du maillage végétal, les axes majeurs, les entrées de ville et le front de mer sont ainsi recomposé afin d'assurer continuité et qualité urbaines, crée des grands équipements qui intensifient l'attractivité métropolitaine et l'animation urbaine.





**Figure 15** : une ambition métropolitaine de la ville de Marseille

**Source** : <https://www.immobilier.lefigaro.fr/article/immobilier-de-bureau-marseille-mise-sur-euromed>.

### **Le projet d'Euro-méditerranéen est développé en deux tranches :**

#### **A -Euro-méditerranéens 1 :**

- Périmètre de la zone : 310 hectares, le projet prévoit :
- L'accueil de 10 000 nouveaux habitants sur le périmètre.
- La construction de 1,1 million de m<sup>2</sup> de planchers neufs dont : 500 000 m<sup>2</sup> de bureaux, 400 000 m<sup>2</sup> de logements, 200 000 m<sup>2</sup> de commerces, d'équipements publics.
- La création de 15 000 nouveaux emplois.
- La réhabilitation de 6 000 logements vétustes et insalubres.
- Création d'un hôpital et de l'équipement culturel.
- Le réaménagement des infrastructures de transit : création du Pôle Transport Marseille-Saint-Charles.
- Création du tunnel et réaménagement prévu de la Porte d'Aix pour libérer de la circulation.
- Construction de nouveau parking : Rue de la République (800 places) Saint-Charles (2 parkings : 1 600 places), cité de la méditerranée (3000 places).

Depuis le lancement d'Euro-méditerranéen 800 entreprises se sont implantées dont la moitié en provenance de l'étranger et plus de 18 500 emplois ont été créés contribuant à faire baisser un peu le taux de chômage dans le centre-ville.

#### **B- Euro-méditerranéen 2 :**

C'est un projet d'extension de l'Euro-méditerranéen qui étale sur 170 hectares, la ville prévoit de réaliser :

- Un dédoublement de la taille du quartier d'affaires (pour atteindre 1million de m<sup>2</sup> de bureaux neufs soit 500000m<sup>2</sup> supplémentaires).
- Concentration d'entreprises et création de nouveaux emplois (20 000 emplois).



- Nouveaux équipement et services à haute valeur ajoutée (parcs urbains, équipements sportifs, et instituts de formation, équipement touristique, culturels, de loisirs et de santé).
- Augmentation de l'offre hôtelière et donc de la capacité d'accueil.

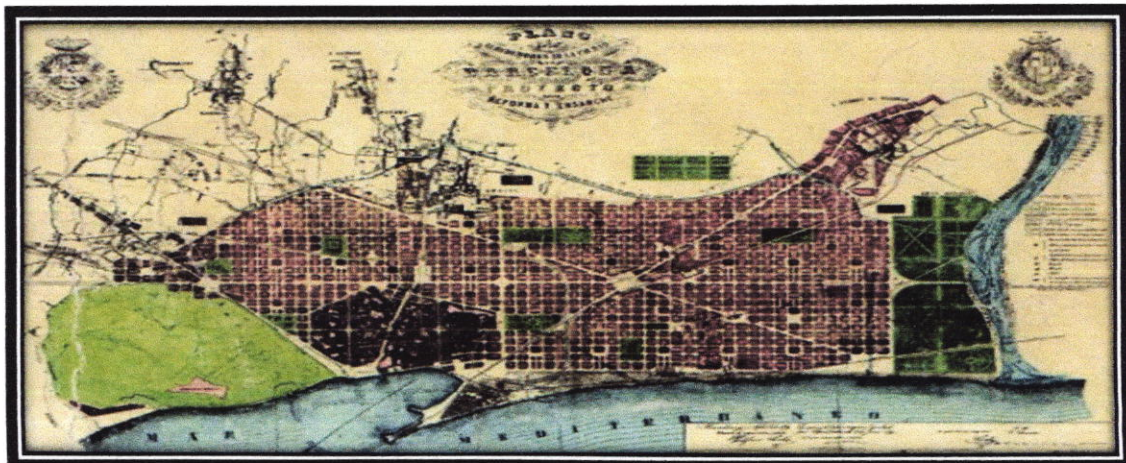


**Figure 16** : le projet Euro-méditerranéen de la ville de Marseille.

Source : <http://www.lemoniteur.fr/article/a-marseille-euromediterranee-retient-le-groupe-bouygues-pour-un-nouvel-ecoquartier-au-sein-d-euromed->

### 2-La ville de BARCELONE : ou le Modèle Barcelonais :

En matière d'architecture et d'urbanisme Barcelone jouit d'une excellente image, parmi les pères fondateurs de la ville Antoni Gaudi est internationalement connu, grâce à une série de réalisations dans lesquelles il a su combiner une expression formelle très spécifique et une discrète et intéressante innovation structurelle. Il défend Carda de son côté a conçu vers 1850 l'ensache, le réseau urbain du centre actuel de la ville, un prodige d'ordre et d'anticipation qui, plus d'un siècle et demi plus tard demeure très performant tard demeure très performant. Tard demeure très performant.



**Figure 17** : Plan Cerda, Barcelone.

Source : défense Cerda- La théorie générale de l'urbanisation présentée et adaptée par Antonio Lopez d'Abersaturi.



Après Cerda, la ville a poursuivi sa croissance ; les expositions universelles de 1888 et de 1929 entraînent la refonte des quartiers en friche, comme celui de la Ciudadela et Montjuic (la montagne des juives), mais ce sont les jeux olympiques de 1992 qui donnèrent à la ville l'occasion de revoir entièrement son réseau urbain, et aidèrent à la consolidation du modèle barcelonais de développement. A la fin du Franquisme, période marquée par la spéculation immobilière et le désordre architectural, la mairie de Barcelone confia à l'architecture, Oriola Briguas la mission de revoir l'urbanisme de la cité, son intervention se fonda sur trois critères :

- Le premier, c'est la régénération du tissu urbain à travers de nombreuses interventions Mineures.
- Le deuxième, c'est l'instauration d'une limitation des voies rapides, les autoroutes urbaines En faveur d'un système routier plus équilibré qui ne porterait plus atteinte à la vie des quartiers.
- Le troisième consiste en une homogénéisation qualitative entre le centre et la Périphérie de la ville synthétisée dans le slogan « assainir le centre et monumentaliser la périphérie<sup>3</sup>»

Ces critères permirent l'ouverture sur la mer, par la destruction de l'ancienne zone industrielle désaffectée de Polono, sa substitution par la ville olympique et l'enfouissement de la voie ferrée qui séparait l'agglomération de la méditerranée, la réorientation de la croissance de Barcelone, par la création aux quatre coins de la cité d'installation olympique et enfin la réorganisation du trafic automobile par la construction des périphériques, les rocade qui soulagent le cœur de l'agglomération, la réconciliation avec la mer s'est faite le long des quatre kilomètres de plages, auxquelles ont accédé en métro, la restriction du trafic automobiliste et le rapprochement des quartiers résidentiels et des lieux d'activités de service ont consolidé le modèle barcelonais et donné à la ville une dimension touristique et commerciale, tant pour les visiteurs à haut pouvoir que pour ceux des vols lowcos, la stratégie urbanistique barcelonaise mêler, dans la mesure du possible, urbanisme et proximité et urbanisme d'image. Le choix de redonner leurs valeurs aux espaces publics et à tout ce qui lie les bâtiments, les quartiers et les fonctions urbains n'a pas empêché l'édification de monuments et de symboles.

Les aménagements réalisés à l'occasion des jeux accompagnent la revalorisation d'une ville qui cherche à s'affirmer comme métropole méditerranéenne en s'appuyant sur son patrimoine ancien autant que sur sa dynamique architecturale actuelle l'urbanisme du fait de cet environnement géographique spécifique, la ville a grandi sur elle-même, Barcelone a pris la liberté de cassé son tissu urbain pour mieux le reconstruire face à l'absence de foncier disponible, qu'elle doit penser la ville sous une approche différente, « renouveler son centre et monumentaliser sa périphérie » La promenade plantée, le passage maritime, qui les relie l'un à l'autre est devenue en quelques années une ballade très appréciée. Le long de ses 4km de plages se sont installés terrasses de cafés, restaurants et clubs select. Le slogan « Barcelone ville ouvert sur la mer » Est de nouveau réalité.

---

<sup>3</sup>Dossier Barcelone : La deuxième renaissance, in revue projet urbain, n°14 Septembre 1998, DGUHC, France, p.14.



### Port Vell et la jonction Rambla Del mer :

Le port Vell, c'est-à-dire littéralement le vieux port de Barcelone, était encore il y a dix ans un espace portuaire obsolète dont touristes et barcelonais se détournèrent. Il est devenu depuis sa restructuration en 1995 un des espaces clés du tourisme de la ville de Barcelone. En témoigne l'importante affluence des touristes sur la passerelle de la Rambla Del Mare (au second plan).

La passerelle de la Rambla Del Mare fonctionne comme une interface entre deux pôles touristiques de la ville de Barcelone. Elle relie en effet le port Vell, lieu de tranquillité et de promenades, riche d'un large panel d'activités touristiques et commerciales, à un centre-ville barcelonais dynamique par son activité commerciale et l'importance de ses sites culturels. De la passerelle il est possible de rejoindre en seulement quelques minutes de marche à pied la grande rue de la Rambla, où l'on trouve souvenirs, spécialités alimentaires et animations de rue ; la place de Catalunya, pourvue d'un grand nombre de terrasses, d'hôtels, et de boutiques de grandes marques, ou encore le musée d'histoire de la Catalogne et le musée maritime. Les moins sportifs peuvent aussi emprunter le téléphérique, le bus, ou encore la ligne de métro située à quelques centaines de mètres de la Rambla Del Mare, et qui permet de relier le port aux sites les plus éloignés de la ville de Barcelone, le port est par ailleurs devenu depuis son réaménagement en 1995 un lieu silencieux et agréable malgré la proximité du centre-ville. Ainsi la Rambla Del Mare et le port Vell forment ensemble un lieu de promenade et de détente apprécié du touriste, le premier attrait du site reste avant tout la présence de la mer, Chacun peut aussi profiter d'une multitude d'activités et de structures sur terre comme sur mer.



**Figure 18** : La passerelle de la Rambla Del Mare, une interface touristique entre le port Vell et le centre-ville de Barcelone.

Source : <https://en.wikipedia.org>.

### 3-La ville de Monaco :(Extension sur la mer) :

Coincée entre la montagne et la Méditerranée, la Principauté de Monaco recherche des mètres carés s'élevant dans les airs, les tours ne suffisent plus à répondre à la demande et le pays



s'agrandit sur la mer. Aujourd'hui, 20 % de l'ensemble de son territoire (soit 40 hectares), ont été gagnés sur les flots grâce à des terre-pleins comme ceux du Storting ou du quartier de Fontvieille, construits dans les années 1970. Poursuivant cette tradition, Monte-Carlo s'apprête à grappiller quelques hectares supplémentaires dans les années qui viennent, grâce aux travaux d'extension en mer de l'anse du Portier, lancés ce 31 août 2016, pour soutenir son développement, la Principauté lance un nouveau projet d'urbanisation en mer, consistant à créer un quartier de 6 hectares, avec une forte ambition concernant le développement durable et la protection de l'environnement.

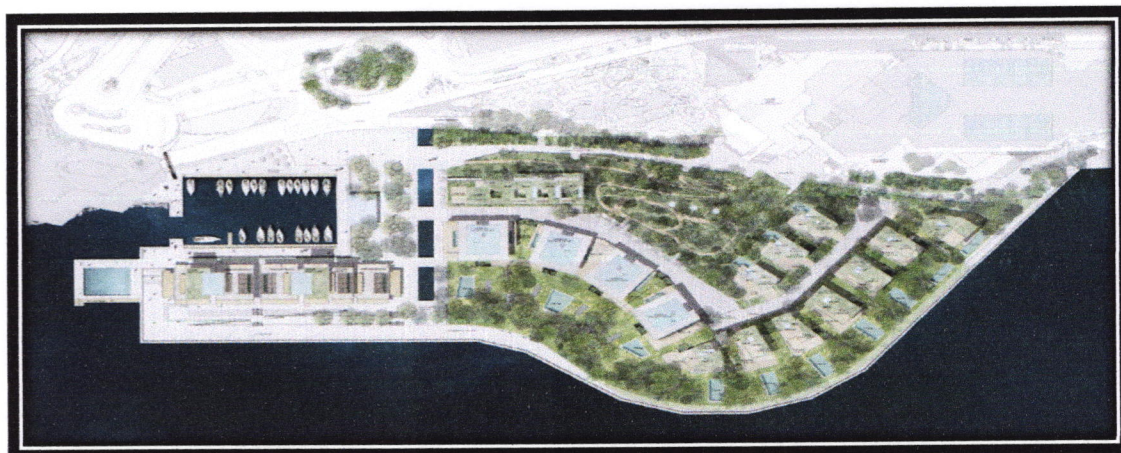


Figure 19 : Le plan masse de la nouvelle extension de Monaco

Source : signature du traité de concession, du projet d'urbanisation en mer à la droite de l'Anse du portier, Monaco

La superficie de l'urbanisation en mer représente 6 hectares et permettra le développement d'un nouveau quartier, d'un nouveau lieu de vie de la Principauté. Le projet permettra la réalisation de :

- 60 000 m<sup>2</sup> de surfaces comportant principalement des logements de très grand luxe (Collectifs et individuels) et des commerces (3000 m<sup>2</sup> environ).
- des équipements publics, une extension du Grimaldi Forum d'environ 3500 m<sup>2</sup>, un parking public et de larges espaces publics avec une place centrale et des cheminements piétons notamment :
  - ✓ Un parc végétalisme de 1 hectare.
  - ✓ Une promenade littorale assurant l'accessibilité du piéton sur l'intégralité du périmètre Littoral du nouveau quartier
  - ✓ Un cheminement ombragé dans la verdure le long du Jardin Japonais, du Grimaldi Forum et de son extension
  - ✓ Des quais du port d'animation uniquement réservés aux piétons.

Le quartier, qui constituera une nouvelle façade maritime, s'intégrera dans l'identité paysagère et urbaine de la Principauté. Enfin, s'agissant d'un engagement fort de la Principauté, le projet prêter une attention particulière à l'insertion dans l'environnement, et en particulier au respect de l'environnement marin (réserve du Larvotto, tombant des Plogues,), du voisinage, des sites et paysages. Le quartier sera éco-conçu et fera l'objet de certifications environnementales telle que HQE Aménagement, BREEAM, label Biodiversité, label Port Propre, sa forme sera ainsi adaptée à l'écoulement du courant près de la côte, courant près de la côte, avec une emprise maritime limitée. Il s'inscrira dans le Paysage côtier.



### L'infrastructure maritime :

La technique choisie pour réaliser l'infrastructure maritime est celle d'un remblai confiné par une ceinture de caissons trapézoïdaux munis de chambres d'amortissement, qui permettront de diminuer les franchissements par fortes houles, et ainsi de protéger les parties exposées du projet. Ces caissons reposent sur une assise en matériaux de carrière aux caractéristiques contrôlées qui viendront se substituer aux sols meubles actuellement en place.



Figure 20 : vue de projet d'extension de Monaco.

Source : Signature du traité de concession, du projet d'urbanisation en mer au droit de l'Anse du Portier. MONACO.

### Un port et une colline, deux éléments structurants du projet :

Dans la partie Sud-ouest, l'urbanisation est échantonnée par un bassin qui permet l'installation d'un port d'animation d'une trentaine d'anneaux. Des commerces seront installés autour du port, assurant ainsi une animation et une continuité de promenade le long du littoral sur l'ensemble de l'urbanisation.

### Une intégration dans le contexte monégasque et des quartiers variés

Pour respecter le paysage caractéristique de la Principauté, une colline verra le jour. Un parc public situé au centre de cette colline est placé dans la partie Nord-Ouest, en connexion directe avec la ville et évoque le Monaco des années 50 avant la construction du Grimaldi Forum. En effet, le public bénéficiait alors d'un parc important similaire développé autour de ce qui était le « hall du Centenaire » et que les monégasques vont ainsi retrouver. L'axe fort du projet, le volet paysager vise à créer un ensemble de jardins remarquables, doté d'une palette végétale s'inspirant des associations de plantes méditerranéennes, d'espaces publics larges, de jeux d'eau et de cheminements piétons implantés en strates, selon les courbes de niveau et regardant la mer, les bâtiments s'organisent sur le tracé du rivage, de la colline et du plan d'eau du port. Les volumes respectent une croissance de hauteur régulière : plus bas à proximité du Grimaldi Forum, leur hauteur augmente progressivement vers le Sud.

L'intégration du nouveau quartier bénéficie de nombreuses liaisons : au niveau du rond-point du portier vers Monte-Carlo et le Boulevard Louis II, entre le Jardin Japonais et le parc paysager de



la colline, entre le quartier et l'esplanade du Grimaldi Forum et vers la promenade de bord de Mer et les plages du Larvotto, le projet a été conçu pour offrir une grande variété d'ambiances. Il est constitué de quartiers différenciés et distincts :

- Le port propose une ambiance méditerranéenne et le voisinage d'un immeuble emblématique .
- La colline, « cœur vert » du projet, relie le Jardin japonais, le Grimaldi Forum et les quartiers en front de mer.
- Les jardins d'eau, par leur forme en amphithéâtre sont tournés vers le large.
- Le bord de mer s'inspire de l'origine même de l'urbanisation de la Riviera avec l'implantation de grandes villas en front de mer, les caissons sont amenés préfabriqués sur site., 2025 : Finitions et livraison du projet global – Fin des travaux.



Figure 21 : façade maritime de projet d'extension de Monaco.

Source : photo du projet d'urbanisation en mer, Monaco.

### 4- La ville de Tunis :

Au cœur des vingt dernières années l'agglomération de Tunis a connu un infléchissement de sa croissance urbaine, accompagnée paradoxalement par un étalement spatial important. La superficie urbanisée, qui atteint le 25.000 hectare a une amplitude spatiale de 50 kilomètres du Nord au sud, le Grand Tunis est situé dans l'épicentre d'une région à fort potentiel économique, ou l'inductrice, l'agriculture et le tourisme constituent des secteurs dynamiques, un pays méditerranéen visent, dans une logique de croissance mondialisée, à promouvoir l'ouverture de la Tunisie sur la méditerranée. Pour ce fait, la Tunisie d'est doté d'un plan stratégique, qui prend comme base les atours de son territoire, surtout le NORD-EST est qui connaît depuis eux décennie un véritable dynamisme, la volonté étant de recomposer le territoire dans une amplitude plus large, couvrant, en deux couronnes (30-40et 60-70km), les petites et moyennes villes, par un métropolisation voulant crée des liens forts pour propulser une véritable métropole à échelle européen, la métropolisation se présente comme une praxis visant la réalisation d'une métropole forte au sein de la méditerranée. Cette praxis, a pour première tâche la réalisation, d'une infrastructure onéreuses voir paralysante. Pour premier tache la réalisation d'une infrastructure onéreuses voir paralysante, Un axe métropolitain assurant la jonction avec le Nord-est et le sahel. Ces deux ensembles forment déjà un triangle représentant l'espace le plus ouvert, et le plus compétitif du pays, devant l'extension continue de l'agglomération de Tunis, face aux problèmes environnementaux et à



la suite de la mise en sommeil du port de Tunis, un grand projet d'aménagement entre l'ouverture et fermeture ,évolution et tensions d'une relation

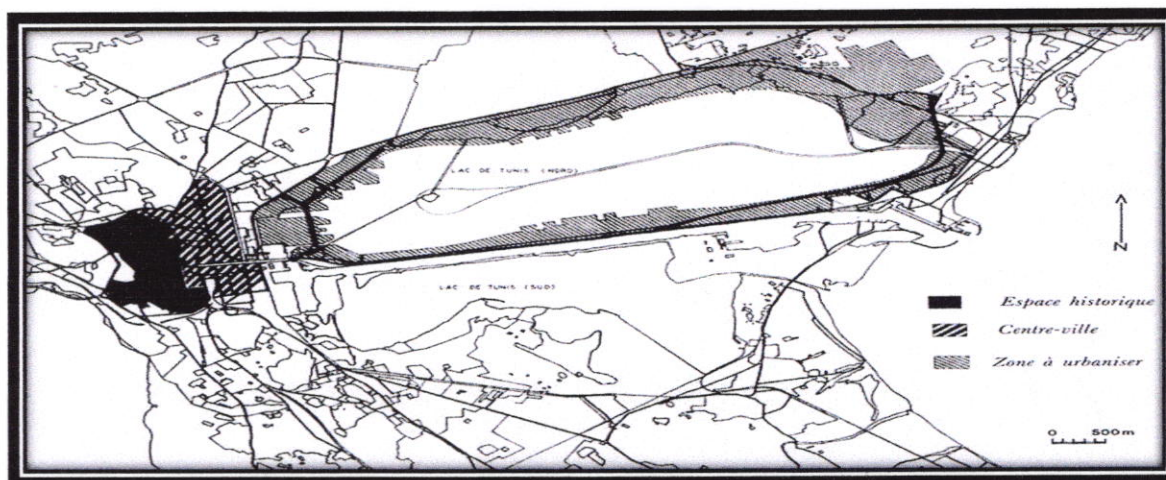


Figure 22 : Le projet d'aménagement du lac de Tunis. .

Source : <https://commons.wikimedia.org>

C'est une ville qui compte environ deux millions d'habitants. Elle s'est fixée comme objectif d'élever son rang aux grandes métropoles méditerranéennes et de devenir l'un des principaux pôles technologiques en Afrique du Nord, en 2000, la capitale tunisienne a pris l'initiative d'une grande consultation sur l'avenir de l'agglomération. Elle a adopté une démarche participative, stratégique et prospective pour élaborer le plan de développement de la ville.

Plusieurs projets d'envergure ont été planifiés sont en cours de réalisation.

- **Le projet des berges du Lac sud :**

La porte de la méditerranée "c'est un grand projet qui est actuellement en attente. Il s'étend sur 830 hectares et a été développé par Sama Dubai. Il est composé de 18 millions de m<sup>2</sup> de planches dont la majorité est dédiée aux activités. Il se compose d'un complexe résidentiel avec gratte-ciels, centres commerciaux, espaces sportifs et culturels, établissements touristiques et de loisir, marina et un port de plaisance. C'est un projet qui accueillera 100.000 emplois, ainsi qu'un nombre d'habitants qui pourra atteindre les 500.000 habitants.

- **Le projet du Lac Nord :**

Il est en cours de réalisation et il s'étale sur 1.300 hectares ville de Tunis envisage de réaliser 5.85 millions de m<sup>2</sup> de bureaux, des zones d'activités, des espaces de services, des équipements publics et sportifs. Ainsi, cela va drainer à terme près de 140.000 emplois ainsi qu'une population de 149.000 habitants ; De nombreux services dont des banques, assurances, show-room, hôtels sont déjà implantés. 25% des terrains seront affectés aux espaces verts en dehors des jardins privées

Le projet d'assainissement du Lac Nord de Tunis et d'aménagement de ses Berges constitue l'un des projets de développement urbain les plus ambitieux de la Tunisie moderne, il vise principalement à :

- Réhabiliter le bassin nord du Lac de Tunis, longtemps utilisé comme réceptacle des eaux usées et pluviales des quartiers Nord de la ville



- Réorienter une partie de l'extension de la ville de Tunis vers l'hyper centre de la métropole et contribuer, ainsi, à la préservation des terres agricoles situées en périphérie ;
- Favoriser un développement planifié et cohérent de l'extension de la capitale par la création de la ville nouvelle.

La première phase du projet a été réalisée entre 1985 et 1988. Elle a porté sur l'exécution des travaux d'assainissement du Lac et de la régularisation du tracé de ses berges ; elle a été rendue possible grâce aux efforts préalable consentis par l'Etat pour restructurer le réseau d'assainissement de la ville de Tunis et pour assurer l'interception des rejets d'eaux polluées par le biais du canal de l'ONAS, ces travaux ayant mis fin aux rejets des eaux usées dans le Lac, ont offert un certain équilibre à l'écosystème et, par suite, la possibilité de réconcilier la partie Nord du plan d'eau avec le tissu urbain environnant. Ainsi se trouve intégrée l'urbanisation des nouvelles berges dans la dynamique urbaine du Grand Tunis.

- **Le projet de la petite Sicile :**

Il est en cours de réalisation et s'étend sur 80 hectares. C'est un projet qui avoisine l'ancien port de Tunis et qui s'inscrit dans le cadre des grands rejets relatifs à la rénovation et à la réalisation urbaine de la capitale. Dans le programme, est prévue la réalisation de deux tours jumelles, une station de transport multimodale, des immeubles résidentiels et administratifs ainsi que des espaces culturels, sociaux et commerciaux. Les activités du port ont été transférées au Nord-est sur les communes de Rades et la Goulette (port de voyageurs et ports marchands, conteneurs).

Le projet de réhabilitation et de rénovation de la Petite Sicile à la Goulette à Tunis vise la restructuration d'un quartier ancien d'une superficie de 8,7 ha, situé à l'entrée de la ville de la Goulette et caractérisé par une dégradation poussée du bâti et des réseaux.

**Le projet consiste en :**

- L'apurement foncier.
- La réalisation des études urbanistiques et techniques.
- Le relogement d'environ 451 ménages par la construction de logements neufs et la viabilisation de 242 parcelles destinées à l'auto-construction dans une zone limitrophe au projet (Cité el Mareth).
- La restructuration du quartier de la petite Sicile pour l'édification d'immeubles neufs.
- La réhabilitation des infrastructures de base.

## **V - Conclusion :**

La ville se souvient de ...son site ses histoire, sa culture, ses souffrances, son développement, ses projets, ses délires ...tous lui forment son image et son identité. parmi cet élément l'eau est un facteur souvent déterminant et crucial dans la sédentarisation d'un peuple. Encore aujourd'hui source de vie, de purification, d'échanges, de plaisir, de loisirs, d'espace public, de spiritualité, etc. ...et un élément générateur de formes urbaines et architecturales.

Les desseins des villes faites d'un seul tenant, sont de retour et prennent une nouvelle forme avec de nouveaux objectifs « la métropolisation » un terme à la mode ou une nécessité absolue

de mondialisation, de nos jours, on assiste à la fabrication externe rapide des villes. Les exemples les plus frappants se trouvent actuellement en Asie et dans les pays du Moyen-Orient Hong-Kong, Singapour, Dubaï, etc. ...sont des fabriques urbaines qui exportent leurs modes opératoires dans plusieurs régions du monde le « water front » est souvent l'emblème de ses opérations. Car, La plupart des villes du monde imaginent leur renouvellement à partir des rivages maritimes ou fluviaux, et ce n'est pas un hasard ; l'histoire des villes est liée à leurs multiples rapports avec l'eau : ressource, exutoire, déplacement, transport, limites, paysage.

Le centre-ville, et le littoral doivent être accessibles à tous, leur recomposition devrait se faire toute fois en préservant une qualité de vie qui sera liée au niveau de service et de confort social et urbain. Mais aussi à l'environnement qui doit être pensé pour préserver des espaces naturels.

La recherche de lieux d'implantation représentatifs coïncide avec la présence de friches industrielles en bord d'eau et d'installation portuaires devenues inutiles, ouvrant ainsi la voie pour des conceptions d'utilisations et de projets d'aménagement de front de mer tout à fait nouveaux, presque toutes les grandes villes côtières s'emploient à refaçonner leur front de mer. Un nouveau politique urbanisme et de gestions avec des actions durables et ambitieuses.

En fin, l'amélioration de l'environnement et son développement est un défi majeur pour la réussite de toute autre action dans le cadre des différents projets urbains préconisées ou envisagés dans le cadre global de réinsertion des zones portuaires et industriels dans la ville, et d'ouverture de la ville sur son littoral dans une nouvelle dynamique, les villes tentent à réconcilier avec cet élément et chercher à crée une nouvelle image d'une métropole s'ouvrant sur la mer.





**CHAPITRE III :**  
**Alger, future métropole méditerranéenne**

## I – Introduction :

Située au bord de la mer méditerranée, Alger embrasse l'une des plus belles baies dans le monde, un site d'exception comme Hong-Kong, Rio de Janeiro ou encore Istanbul, elle se distingue par la beauté exceptionnelle de ses vestiges : la casbah, les palais, les musées, les monuments et les mosquées et par ses particularités qui rend notre baie d'Alger un choix déterminant et susceptible à être aménagé. Ces particularités résident d'abord dans les qualités dont jouit la baie d'Alger, sur le plan naturel (climat doux et ensoleillé, beaux paysages, la mer, etc.), sur le plan social (l'hospitalité de la population, etc.), sur le plan économique (présence de la mer et du port) et sur le plan de la beauté du paysage bâti, ou les modèles d'architecture et d'urbanisme présentent des caractères originaux par rapport aux modèles urbains courants.

Capitale du pays et projet de devenir une grande métropole méditerranéenne d'ici une dizaine d'années, de nombreux projets architecturaux et urbains ont été lancés pour moderniser l'image de la ville : nouvelle faculté de médecine, grande marine, le nouveau stade de baraki, la mise en lumière d'Alger pour révéler son patrimoine et améliorer son éclairage public, la promenade des ablettes. Dont la majorité de ces sites s'intégrant dans l'aménagement de la baie et créer un Equilibre entre cohésion et attractivité, développement et durabilité, traditions et modernité, structure et dynamique.



**Figure 23** :la baie d'Alger vue de MAKAM EL CHAHID.

**Source** : Hanane Regard, juillet-aout 2013, Alger perle de la méditerranée à l'orée 2029, Partenaires, n°13, p24.

Après avoir analysé la baie d'Alger et repérer ses potentiel et attractivités, nous sommes attirés par la mal structuration du tissu urbain dans sa partie centrale, proprement dis elle a été délaissé par l'urbanisation mal contrôlé et comme conséquence un développement anarchique, rupture entre l'architecture et son environnement et a créé des espaces vides sans fonction ou mal aménager en front de mer.la rupture entre la ville et la mer,un front de mer contaminé et difficile d'accédé : port de pêche, navire, port commerce .Et l'absence d'une façade maritime digne d'une capitale et d'une future métropole méditerranéenne.et l'extension de la ville d'Alger en direction de l'intérieur en négligeant sa baie et donnant dos à la mer , la volonté des pouvoirs public de rendre à Alger son image et renforcer son cachet métropolitaine ,et faire de la capitale la « perle de la méditerranée »à l'orée 2030 ,afin d'arriver à un aménagement



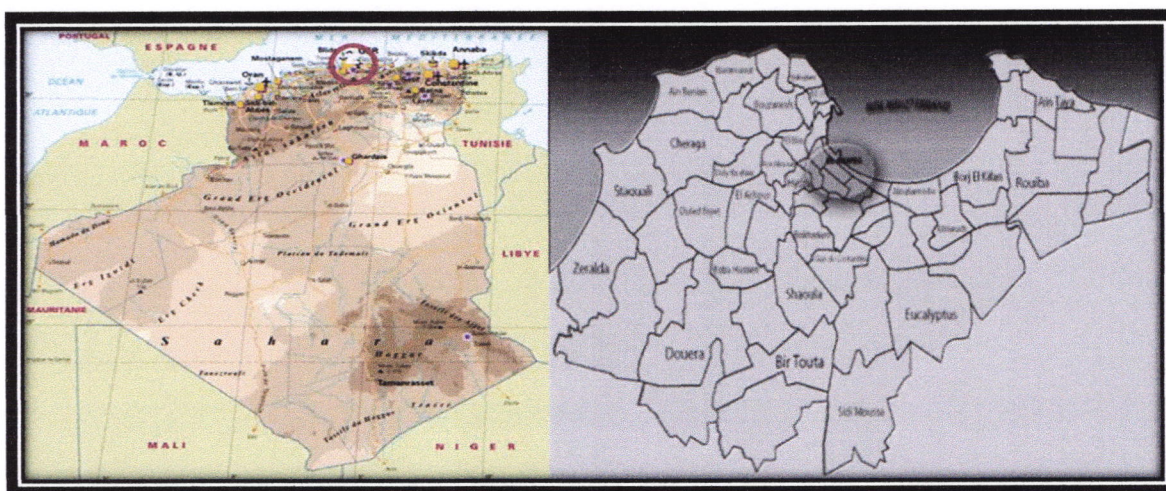
cohérent, nous allons procéder à une étude, qui va nous permettre de résoudre la problématique suivante :

- Pourquoi la partie centrale de la baie d'Alger a été délaissée par l'urbanisation, et comment y remédier ?
- Quelle est l'attitude objective à adopter pour préserver le caractère et l'image d'une capitale littorale avec son cachet Natural et spécifique ?

## II-présentation du cas d'étude ; Alger :

Alger, ville adossée aux monts de l'atlas, tournée vers la mer, de tous temps suscitée des convoitises de par sa position stratégique, notamment face à l'Europe, de son climat doux et de la beauté de sa baie, ces convoitises ont donné lieu à plusieurs occupations étrangères successives (les ottomans, les français, etc.), ainsi, différents styles architecturaux ont marqué la construction dans la ville et lui donnent un charme particulier.

La baie d'Alger est située au nord du pays dans la partie centrale de la cote algérienne de forme semi-circulaire, Elle s'étend sur 30 km de Bâb el oued à Tamentfoust, elle s'inscrit en creux dans la plaine de Mitidja. Elle est délimitée par deux caps, la pointe pesade (rais Hamidou) à l'ouest et le cap Matifou (Tamentfoust) à l'est ainsi par la méditerranée occidentale au nord. Deux oueds se déversent dans la baie d'Alger, ce sont oued El Hamiz et oued el Harrach.



**Figure 24** : situation de la baie d'Alger.

Source :web image traité.

### **La baie d'Alger divisé en 3 parties :**

**A-La Partie EST** : Bordj el Kiffan, qui est l'extension de la ville coloniale vers l'est, elle avait les particularités des villes coloniales bien structurées sur le plan architectural et urbanistique ; mais qui s'est densifiée après l'indépendance. On retrouve une architecture sommaire et spontanée.

**B-La partie Centrale** : Elle est limitée à l'ouest par EL Hamma et à l'est par Bordj EL Kiffan la croissance d'Alger s'est faite vers l'intérieur du pays, donnant dos à la mer et négligeant



totallement de ce fait sa baie et sa façade maritime. En effet cette extension en direction de l'intérieur du pays, nous mène à poser la problématique des causes du délaissement et ses conséquences, surtout la problématique de l'abandon du front de mer malgré elle présente une opportunité pour un architecte en termes de création architectural et urbanistique.

**C - La partie ouest :** Elle présente le noyau historique d'Alger et se caractérise par une architecture et un tracé urbain riche, planifié et réfléchi. Les particularités de la ville littorale sont relativement prises en considération : percées visuelles sur la mer, les terrasses en dégradation (la casbah), les balcons (Che Guevara) et les placettes publiques (martyrs).

### **III- Évolution urbaine et architecturale de la baie d'Alger :**

A travers l'évolution urbaine et architecturale de la baie d'Alger : nous allons comprendre pourquoi la partie centrale de la baie a été délaissée par l'urbanisation.

Alger, ville du littoral, du fait de sa situation géographique stratégique, a toujours fait l'objet de convoitises des plus grandes civilisations dans le monde, lui apportant un patrimoine architectural et urbanistique exceptionnel.

#### **1 - La Période précoloniale : première structure de la ville.**

Durant cette période, la mer été le premier élément ; les avantages du site d'Alger furent appréciés par le phéniciens pour créer le premier établissement humain, cette escale maritime qui devient par la suite un comptoir de commerce et d'échange présentait un mouillage naturel ne nécessitant aucune infrastructure de protection particulière, l'ascension de la ville au rang de colonie romaine, entraîné son développement selon un modèle d'urbanisme qui s'articulait autour de deux grands axes orthogonaux orientés nord-est et est -ouest qui reliaient la ville à son territoire et donner une première image d'une ville maritime. A l'arrivé des ottomans la ville a pris une forme triangulaire née à partir de nombreux travaux successifs dans le but de lié les îlots à la terre ferme par une jetée afin de constituer une darse bien projetée des vents violent, la ville trouva ensuite sa configuration géométrique par l'édification d'un rempart très puissant qui vient renforcer les traces d'une médina orientée vers la mer avec des terrasses regardaient toutes vers la mer et le port.

A cette époque, Alger était structurée selon un axe littoral (RN11 actuelle) qui reliait La Médina à Constantine du côté Est et à Cherchell du côté Ouest. Du côté sud, on retrouvait un parcours de plaine qui la reliait à Blida et un second parcours « synthétique à altitude variée » vers Sour-El-Ghozlane. La Médina était contenue par des remparts fortifiés avec cinq portes d'accès dont deux maritimes (Bâb el Bahr et Bâb el Djzira) et trois terrestres (Bâb Azzoune, Bâb El-Oued, et, Bâb Ejdid).

À l'intérieur de l'enceinte, la trame urbaine était bien pleine, avec ses portes d'accès, son ancien



lieu du pouvoir (La Djnina) et le nouveau (La Citadelle). La médina était organisée en deux parties (la basse ville « l'Outa » et la haut ville « El Djebel »).

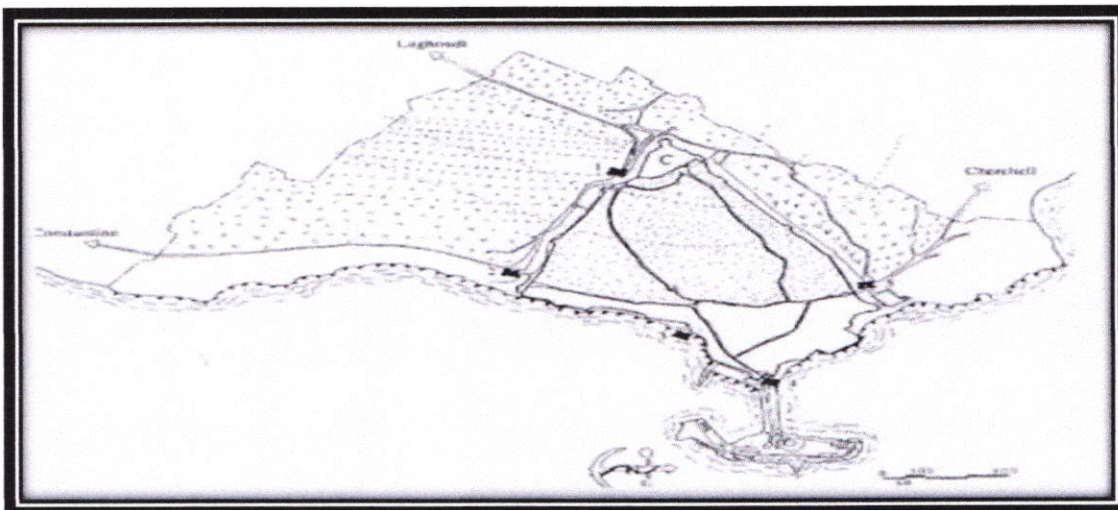


Figure 25 : image montrant les premières structures de la ville.

Source : Alger métropole p48

## 2. La période coloniale : Alger ville éclaté

Dès leur arrivée à Alger en 1830, les colons commencèrent à s'appropriier les lieux, ils ont renforcé leurs annexions par de nouvelles extensions et des opérations d'expropriation. Cette période se divise en quatre phases :

### - 1ère phase urbaine : La ville militaire (1830-1846) :

Cette période a connu l'extension extra-muros de la ville mère la Casbah dans deux directions majeures ; vers le nord à Bâb El Oued et vers le sud ; Agha et Mustapha ou une large bande presque plate, favorisait l'implantation, alors que du côté septentrional, il était plus délicat de s'étendre par rapport à la topographie des lieux. Durant cette phase, les opérations urbaines se limitent à la restructuration et l'adaptation du tissu préexistant dans le réaménagement de la rue de Bâb Azzoun, de la rue de Bâb el Oued (dans l'axe de la route de Constantine) et de la rue de la Marine et l'élargissement du carrefour engendré devenu la Place du Gouvernement avec un contact visuel directe avec la mer. Ces opérations ont favorisé la création de boulevards parallèlement à la mer renforçant ainsi son rapport avec la ville. 1841 connaît l'édification de la nouvelle enceinte des murailles achevée en 1847.

La première ville européenne, extra muros, de type Haussmannien, est tracée par le plan de l'architecte Pierre Auguste GUIAUCHAIN ; en 1846, c'est un schéma général de voirie et d'alignements concernant les terrains à l'intérieur de la nouvelle enceinte.

Il installe les nouveaux bâtiments publics, Hôtel de Ville, palais du Gouvernement... dominant la mer et prévoit une série de percées transversales perpendiculaires à la mer destinée à faciliter la liaison entre les nouveaux quartiers du nord et du sud de la ville. Le port s'est agrandi par la création du bassin du Vieux port en 1848 pour répondre aux stratégies militaires.



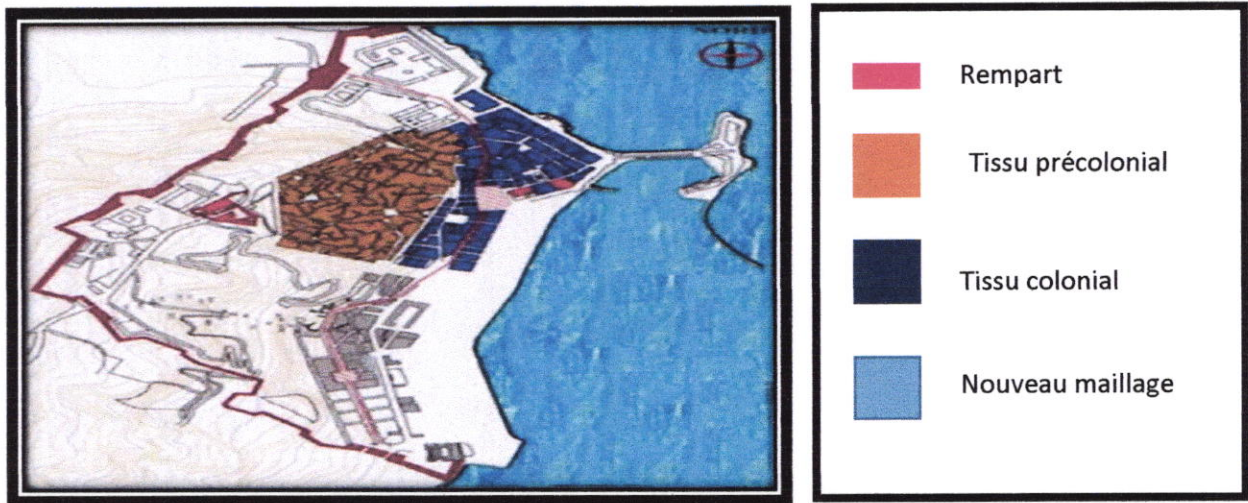


Figure 26 :la médina d'Alger entre 1816-1830.

Source : réaménagement de front de mer d'el mohammadia

- **Zeme phase urbaine : La ville nouvelle (1846-1885)**

A la fin des années 1850 de nombreux projets d'urbanisme Proposent de faire d'Alger une ville Européenne, plus loin de la ville traditionnelle, pour y établir une architecture monumentale répondant aux critères de beauté du moment, donnant sur de larges rues avec des percées vers lamer, de grands boulevards et de Spacieuses places, à Agha et Mustapha adaptée au mode de vie de la Société civile coloniale, qui avait de plus en plus besoin de se débarrasser du carcan que constituaient les exigences de défense et l'interpénétration avec la ville, la principale œuvre urbanistique est celle du boulevard du front De mer, le boulevard de l'Impératrice Eugénie (actuel boulevard Che Guevara) de **Frédéric Chassériau** qui répond à des impératifs défensifs, qui en font une fortification du côté de la mer ; impératifs esthétiques, à travers la façade maritime monumentale ; impératifs économiques représentés par l'activité portuaire naissante et les magasins qui en sont le prolongement.



Figure 27 :la médina d'Alger entre 1846-1885.

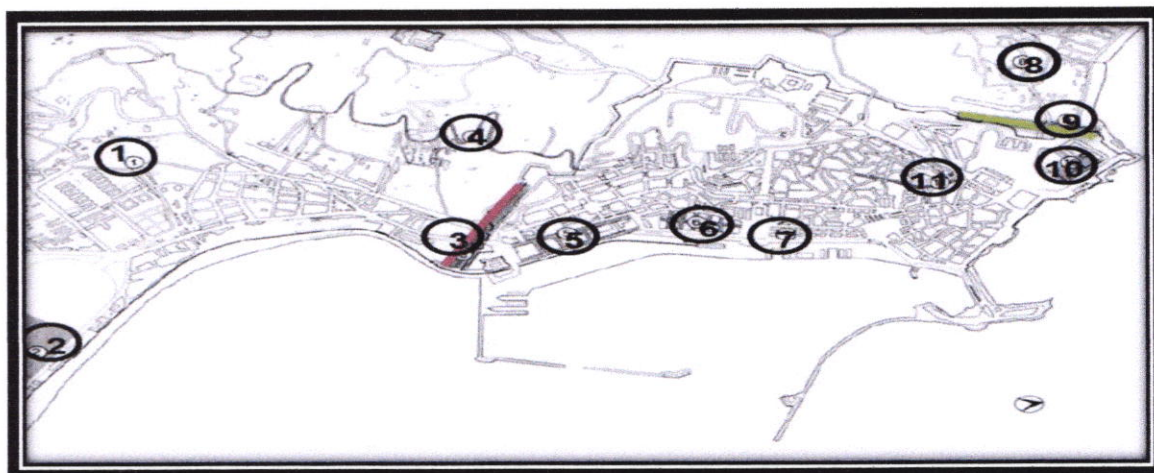
Source : réaménagement de front de mer d'el Mohammedia.



- **3eme phase urbaine : La ville en expansion (1885-1930) :**

A cette période Alger a connu un développement intensif, Le développement du port à stimuler la croissance urbaine vers 1885 et a renforcé la relation ville-mer. L'implantation de nouveaux édifices va accentuer le déplacement du centre d'Alger, place du Gouvernement (actuel place des Martyrs) vers le boulevard la Ferrière .1930 'est la démolition de la basse Casbah, réalisation des ilots Chassériau perpendiculairement à la mer et du quartier Kanami, la réalisation des nouveaux quais.

Création des boulevards : Bd La Ferrière (Med Khemisti) qui longe le front de mer et Bd Marengo (Taleb Abderrahmane) à la Place des Remparts.



**Figure 28 :** la médina d'Alger entre 1885-1930.  
**Source :** réaménagement de front de mer d'el mohammadia.

- **4eme phase urbaine (1930-1958) :**

Les années 1930 sont celles de l'introduction d'idées nouvelles en matière d'aménagement zonage, circulation, assainissement, salubrité, création de cités nouvelles destinées aux travailleurs indigènes, renforcement de la relation ville-mer avec le réaménagement et l'extension définitive du port. C'était là les principaux objectifs du Plan d'aménagement, d'extension et d'embellissement pour Alger ; Plusieurs urbanistes (**René Danger, Henri Prost, Tony Socard**) ont essayé de rationaliser la croissance de la ville qui s'éparpille. Du coup, Alger devient le centre de débats urbains, toutes les idées se rejoignent sur le fait qu'Alger doit faire face à la mer et se développer en parallèle à celle-ci. En 1932, Le Corbusier propose un réaménagement radical de la ville. Son plan Obus prévoit l'implantation d'un quartier d'affaires à la Marine et d'une série d'immenses immeubles curvilignes sur les hauteurs, véritable autoroute surplombe la Casbah et qui longe le front de mer algérois. L'échec de Le Corbusier marquait la fin de l'époque des utopies algéroises et le début d'un urbanisme technique, et strictement réglementé.

**3 - La période postcoloniale : Alger s'accroît vers l'intérieur du pays**

Alger a connu l'une des plus spectaculaires mutations urbaines du monde et s'en trouve profondément bouleversée. Ainsi, la ville d'Alger est subitement propulsée au rang de capitale d'un pays indépendant se devant d'accueillir tous les symboles du pouvoir. Très vite, les infrastructures de la ville sont débordées. Face à l'urgence de la situation, les anciennes



structures d'urbanisme sont réactivées pour terminer les nombreux chantiers laissés à l'abandon et répondre aux nouveaux besoins des populations qui affluaient massivement de l'intérieur du pays.

L'urbanisation d'Alger s'est basé essentiellement sur les extensions urbaines ; les interventions sur les tissus existants n'étaient pas une priorité mais plutôt construire dans l'urgence sur des fonciers libres, ainsi la croissance d'Alger se fait vers l'intérieur de pays en donnant dos a la mer et en négligeant totalement sa baie et sa façade maritime.

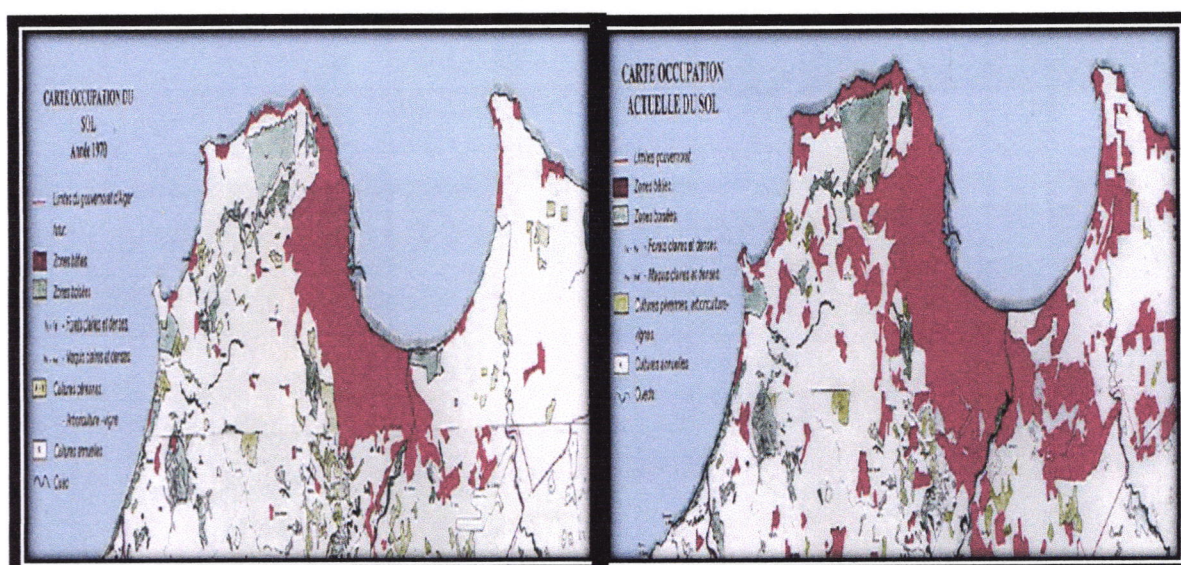


Figure 29 : la croissance de la ville d'Alger.

Source : Alger métropole

Plusieurs plans d'aménagement ont été proposé sur la ville d'Alger, pour l'embellir voir la politique de réalisation de grands projets de prestige a été observée depuis l'indépendance afin de donner de la ville une certaine hauteur et un rayonnement.

Hors que tous le plan d'aménagement proposé pour Alger présente tous une absence de stratégie d'ensemble pour la baie ce qui a l'abside dérives et de l'anarchie que l'on peut constater quant à l'urbanisation et aux extensions que connait la ville d'Alger.

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



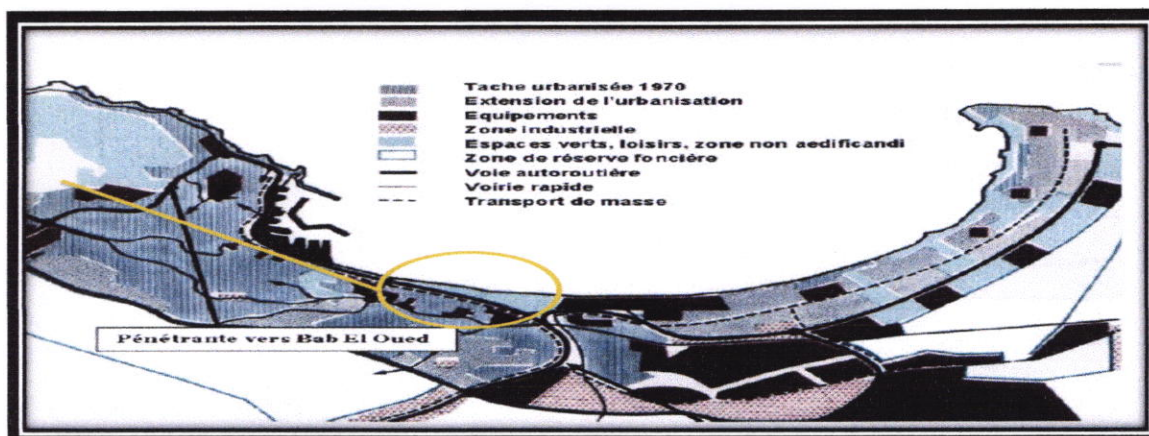


Figure 30 : Schéma des structures d'Alger l'horizon 1985 élaboré par le COMEDOR.

Source : Alger métropole.

#### 4 - Synthèse historique d'Alger :

De Médina à Métropole, elle passe d'une ville arabo-ottomane de l'époque moyenâgeuse, à une métropole du XXIème siècle elle vit toutes les étapes de la ville éclatée, d'une ville forteresse ramassé sur le flanc maritime de la montagne de bouzaréa ,elle se transforme en une grande métropole en mesure de concurrencer tout autre métropole du sud ,en dehors des fortifications de la ville ottomane ,de nouveaux quartiers vont voir le jour le long du bras de la colline qui donne sur la baie ,dont les premiers quartiers européens.

La ville va se développer ensuite vers le nord-ouest, au pied de la montagne Bouzareah qui culmine à 400 m d'altitude comme le quartier de Bâb El Oued, puis tout le long de la corniche qui contourne le massif.

Les premières banlieues vont voir le jour au sud-est le long de la petite bande côtière sur d'anciens zones marécageuses jusqu'à l'embouchure d'oued el Harrach .

L'étalement urbain de la ville se pour suivra au-delà d'oued el Harrach à l'Est sur les terres fertiles de la plaine de Mitidja en retrait para port a la baie.



Figure 31 : développement urbanistique de la baie suivants les moments forts.

Source : le clivage ville /port le cas d'Alger AOUISSI K. B ,2013



## IV- : Une baie abandonnée, façade maritime dégradée :

### **-Etat de fait :**

La forme d'Alger actuelle est le résultat de l'addition de plusieurs entités urbaines et le produit d'un long processus de formation et de transformation, nous pouvons constater dans la configuration de la baie d'Alger une juxtaposition caractérisée dans le territoire, particulier de la zone côtière sur plus de 70 km de long du cap Caxine au cap Matifou soit de l'ouest ou l'est de la baie, les séquences partages le même problème, un front de mer riches et beau, des grandes plages sableuses, des zones de falaises ... mais non bien exploiter absence d'articulation entre la ville et la mer ou en peut dire L'abandon du front de mer.

Dans le **noyau historique** ,la mer coupée par le port ,et comme résultat de ce dernier des friches industrie en plein front de mer ,une ville qui tourne le dos à son littoral !!

Dans le côté **EST**, Elle se caractérise par un étalement urbain non réfléchi sans qualité et sans viabilité (absence d'un tracé urbain). Cela se fait par le développement des quartiers d'habitations individuels informels, des bidonvilles, des constructions illicites (privatisation du front mer) Et qui a engendré de pertes le rapport de la ville avec son front de mer dans la **partie centrale**, l'infrastructure (La RN11) la route à double sens a causé une rupture totale entre la ville et la mer, une paroi épaisse, rigide notamment dans le coté de Mohammedia, une absence d'articulation entre les deux partie de la ville : nord (partie front de mer) et la partie sud (quartier Mohammedia) avec un obstacle de croissance de tissu urbain vers le nord, de plus, le front de mer est resté abandonnée et vide à cause de la difficulté de s'implanter à cause du caractère marécageux de cette zone et donc difficile à construire, de nos jours ceci ne peut argumenter, les moyens modernes permettant de surmonter cette difficulté.



**Figure 32** : Rupture de relation ville-mer.

**Source** : Récupération et restauration de la partie centrale de la baie d'Alger Smati et Zerouali, 2011(Image traité).

Une baie ou la croissance s'est faite vers l'intérieur du pays donnant dos à la mer et une architecture sommaire fragmentée éclatée Qui ne répond pas à son positionnement en zone littorale (développement du quartier informels, son urbanité, sa qualité et les gaspillages des terres agricoles avec une accentuation de consommation d'énergie).en plus, l'inexistence d'une



façade maritime à partir d'El Hamma et l'absence de cohérence entre différents tissu urbain qui constituent l'image de la baie.

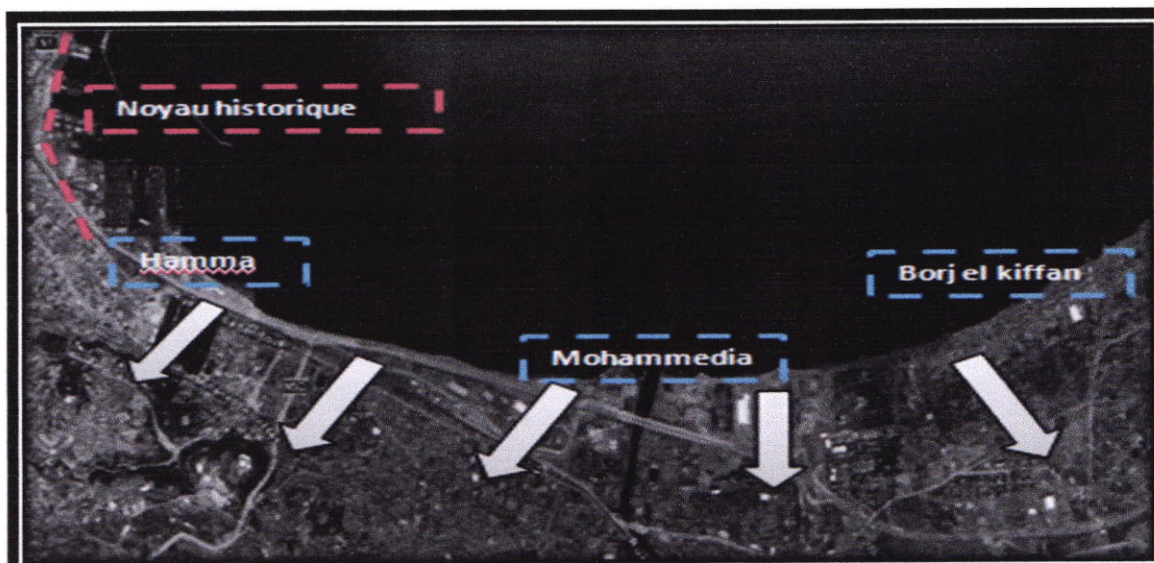


Figure 33 : La croissance vers l'intérieur avec l'inexistence d'une façade maritime à partie d'el Hamma.

Source : Récupération et restauration de la partie centrale de la baie d'Alger Smati et Zerouali, 2011 (Image traité par l'auteur).

- La **façade de noyau historique**, est la plus homogène, elle est le témoin de l'histoire de la ville, une véritable vitrine de la capitale.
- La **façade d'El Hamma**, la façade est caractérisée par un mur de clôture, les façades derrière la mer ne bénéficient pas d'une relation visuelle directe avec la mer à cause de la bande ferroviaire et de l'autoroute, en ajoute la **façade de caroubier**, est quasi inexistante à partir de cette séquence, on retrouve quelques équipements importants tels que la gare routière et un pôle universitaire.
- La **façade d'el Mohammedia**, elle ne représenter pas une façade maritime homogène et qui inclut de grands équipements d'envergure tels que le palais des expositions la safex, l'hôtel international Hilton, elle a fait l'objet d'une multitude de propositions d'aménagement (Alger médina).
- La **façade de Bordj El kiffan**, les trois séquences sont marquées par une dominance des fonctions résidentielles et une vocation touristique.

En fin, La **façade Tamenfoust**, représentes-en quelques sortes le retour des façades maritimes de la Baie d'Alger avec des constructions à caractère résidentiels, avec des terrasses en relation directe avec la mer.

L'espace métropolitain algérois allant dans le sens d'une perte de son identité, c'est pour ça nous parait nécessaire de réfléchir à un aménagement doit non seulement concilier un équilibre dans la répartition de l'effort de développement sur le territoire avec une amélioration du cadre de vie, mais aussi projeter l'action dans le sens d'un équilibre durable, sur le plan social, écologique et économique et naturel. En plus, un aménagement qui crée un contacte directe avec le front de mer, Afin de la rendre cohérente, fonctionnelle, identifiable et renforcer l'image de sa vitrine maritime en respectant son échelle métropolitaine.



## **V -L'aménagement du territoire entre développement spontané et aménagement volontariste :**

Depuis l'indépendance du pays en 1962, le processus d'urbanisation a été problématique et parfois déstructurant, la ville d'Alger a connu des mutations socio-spatiales trop rapides qui ont posé le problème de son aménagement bien plutôt que les autres villes du pays. L'urbanisation par ses moyens d'élaboration et d'action n'a pas pu agir sur les systèmes urbains de manière à préserver et développer des formes urbaines cohérentes, cependant, l'on constate que depuis 2005 et grâce au contexte économique favorable une nouvelle démarche et perspectives de l'urbanisme se met progressivement en place à travers de grands projets structurants s'appuyant essentiellement sur un support infrastructure multimodal conséquent et une conception novatrice axée sur le projet urbain comme élément de recomposition du paysage urbain et littoral comme espace foncier potentiel pour l'implantations des équipements urbains majeurs capable d'apporter des réponses aux problèmes d'échelles ,de densité ,d'animations tenant compte des diverses réactions novatrices de la société civile pour l'ouverture sur la mer ,et un développement qui s'ouvre sur l'extérieur pour drainer des capitaux et s'inscrire dans un contexte de Mondialisation avec une stratégie de développement durable afin d'assurer une gestion cohérente .

Le projet de la recherche « Alger métropoles » tire du débat actuel sur l'avenir de la ville d'Alger, le « Grand projet urbain, GPU, de l'ex-Gouvernorat d'Alger nous a semblé un point de départ pour engager une réflexion sur la volonté d'élever la ville au rang de métropole internationale, la planification « centre, périphérie, communication et infrastructure, constitueront avec d'autres aspects : historique, environnementaux et écologique.

La métropolisation d'Alger est sans doute un projet décisif pour améliorer la compétitive de la capitale et celle de toute l'Algérie. Une transformation fonctionnelle de la ville s'impose pour aboutir à cet objectif. Néanmoins, il ne s'agit pas uniquement de réaliser des grands projets urbains dans la capitale mais d'assurer une ouverture économique selon une double articulation Par une articulation externe avec d'autres métropoles internationales et avec celles de la Méditerranée en particulier. C'est ainsi que la ville d'Alger pour espérer être le moteur de développement de tout l'Algérie, il est indispensable à cette fin de choisir un cadre fonctionnel pertinent comme territoire support pour accueillir les projets métropolitaines en élargissant le territoire de planification, et par une articulation interne qui passe par la connexion de la ville avec son aire métropolitaine, la mise en valeur de notre territoire est conditionnée par sa reconfiguration dans le sens de son rééquilibrage et de son harmonie en tenant compte des différents enjeux (démographiques, socioéconomiques et environnementaux) et par la construction d'un nouveau réseau urbain de villes, capable de répondre aux exigences de l'Algérie de demain.





Figure 34 : le schéma de cohérence, la baie d'Alger

Source : ARTE charpentier, Alger métropoles

## VI- Un projet ambitieux d'aménagement pour Alger et son front de mer :

### **1- le grand projet urbain GPU :**

Après les différentes politiques urbaines engagées sur la capitale du pays commençant par le plan bleu jusqu'à l'orientation du comédon, la capitale ne s'est vue renaitre son statut particulier qu'avec l'élaboration du grand projet urbain (GPU), fut créé conformément à l'ordonnance n° 97-15 du 31-05-97. Les autorités du pays ont investi dans la capitale des moyens afin qu'elle puisse jouer pleinement, l'ère de la globalisation, et la promotion de trois grandes fonctions majeures : fonction de métropolisation la fonction d'internationalisation, fonction de valorisation de rayonnement culturel scientifique et technique.

**Selon le GPU :** « pour assurer la promotion effective de ses fonctions métropolitaines de grandes capitale, Alger se doit, en effet, de promouvoir les performances qualitatives de l'ensemble de ses infrastructures et réseau, d'améliorer la qualité de l'accueil et son environnement, de valoriser son attractivité et son image de marques, et également, de combatte tous les facteurs qui favorisent l'exclusion et la marginalisation sociale ainsi que la fragmentation urbain ,en plus les éléments essentiels de la stratégie du développement de la métropole algéroise reposent sur :la promotion des fonctions métropolitaines de la capitale passera par l'organisation d'opérations particulières visant les espaces centraux de l'agglomération en tant qu'endroit privilégié pour l'installation d'activités et d'équipement compétitifs ayant un rayonnement national ,international, une place maghrébine, africaine et arabe »six pôles ont été définis dans le cadre de ce projet, chacun avec une vocation particulière comme point de départ pour une nouvelle image de la ville, qui visent surtout un développement le long du littoral de la baie d'Alger et limiter la croissance urbaine de l'agglomération :

1-quartier de la marine, la casbah, le tissu colonial du centre et le port. La relation entre la ville et la mer semble être une préoccupation importante.



2-les quartiers de la place du premier Mai ;"centralité d'affaires"

3-le caroubier, El Harrach et pins Maritimes. L'objectif sera de combiner la fonction universitaire existante et le caractère de détente (complexe sportif, espaces récréatifs et Hôtels)

4-bordj el kiffan et bordj el bahri (le tourisme et la détente)

5-le front de mer ouest (Bâb EL oued, bologhine, Rais Hamidou et Hammamet) renforcer la vocation touristique naturelles de ce pôle.

6-Bande littorale d'El Djamila à zeralda à l'ouest d'Alger .la vocation touristique naturelle sera complétée par un développement et la fonction "centre d'affaires national et international".

Les actions du GPU visent surtout un développement le long du littoral de la baie d'Alger et limiter la croissance urbaine de l'agglomération, en effet, le G.P.U qui se voulait un chantier à triple opération, économique, culturelle et urbaine, au service d'une croissance qualitative d'Alger prévoyait la réappropriation des espaces centraux de l'agglomération, et maîtrise de l'urbanisme autour de la plaine de la Mitidja et du Sahel d'Alger et la protection du foncier.

En conclusion, c'est une étude concerne le schéma d'aménagement métropolitain à long terme, sur le territoire le plus étendu possible pour englober l'ensemble des relations actuelles et futures de la ville avec son environnement régional. En ajoute, on remarque que le G.P.U ne s'appuyait sur aucune base juridique mais s'inscrivait dans la politique volontariste de l'Etat de reprendre en main l'aménagement du capital.

## 2 -PDAU d'Alger :

C'est une nouvelle politique d'intervention territoriale sur une zone d'étude 110km qui orientera le processus d'organisation et de développement territoire de la wilaya d'Alger pour les 20 prochaines années pour rendre d'Alger une référence en méditerranée et dans le monde (une ville monde), dans une perspective opérationnelle. Il s'appuie sur un modèle de programmation et d'exécution de diverses actions, fondé sur un cadre de projets structurants, à contractualiser, qui permettront de matérialiser sur le terrain un nouveau paradigme d'organisation du territoire de la wilaya d'Alger, intervenant de façon chirurgicale sur les zones et sur les domaines reconnus d'importance stratégique, afin de corriger des dysfonctions et d'introduire de nouvelle qualification et facteur de compétitivité. Ces projets structurants se détachent de par leur capacité de fonctionner comme levier du développement harmonieux et durable de ce territoire et de stimuler un processus effectif de régénération des centres urbaines et redynamisation et diversification du tissu économique et social d'Alger, De la même ils induisent le développement et la concrétisation d'autre actions et/ou de projets qui émergent de la reproduction de leur effet, selon un processus de contamination positive.

Les projets inscrits dans ce plan visent essentiellement l'amélioration de l'image globale de la ville, et posé l'accent sur la façade et la vitrine dans une objectif de redonner à Alger le rayonnement qu'elle mérite. Et même pour son littoral par un programme de valorisation et protection de ce dernier par la reconquête du front de mer pour lever un paradoxe propre à Alger, celui de voir la mer, mais de ne pas y accéder. et même pour les espaces littoraux à travers la stabilisation du trait de côte, la réhabilitation du cordon dunaire, la consolidation des zones de falaises et la restauration des grandes plages sableuses. Elles inscrits dans différent plans, Le **plan blanc** sur la structuration du tissu urbain de la capitale et sur la politique du



logement et maîtrise l'étalement urbaines à travers la reconquête des espaces centraux et des grandes friches industrielles. Quant au **plan vert**, il organise la restauration des équilibre écologiques et dessine la politique des déchets, la consolidation des grandes entités naturelles et agricoles, la réhabilitation des parcs et jardins historiques, la restauration des berges d'oued, la valorisation des unités paysagères et développement d'un maillage cohérent ... Dans un objectif que Alger devient une ville jardin et un éco-métropole de la méditerranée. Le **plan bleu** planifie l'alimentation en eau potable, mais aussi le traitement des eaux usées en se fixant un objectif de zéro rejet d'eau polluée en mer, alors que le **plan mobilité** organise l'amélioration des conditions de déplacement dans la capitale, de transport et de circulation par la réalisation des infrastructures de mobilité.

Le plan économique, pour sa part, pour ambition de promouvoir l'initiative, d'où qu'elle vienne, en matière de développement, et le Plan cohésion sociale et équipement vise à porter une politique de proximité dans les différents quartiers de la capitale, notamment les plus fragiles. du point de vue de la stratégie et la politique de gestion du territoire, ces projets assument une importance vitale pour la mise en place du modèle territorial, pour une ville monde vert, durable, écologique et agréable à vivre....

● **Proposition spécifique de la partie nord de Mohammédia :**

Le projet d'Alger Medina a été proposé par le bureau d'étude coréen, dont sa préoccupation principale est de projeter un aménagement en harmonie avec la mer pour créer un pôle dynamique et attractif, en apportant un nouvel aspect à la baie d'Alger par la proposition d'une architecture contemporaine. Grâce à ce projet audacieux, l'aire métropolitaine s'évoluera sur le plan formel et fonctionnel. C'est un projet qui contribuera à faire d'Alger une ville mondial ....

Il Ya différent projet programmé à réaliser : tours d'affaires, appartement Hôtels, palais des congrès, centre d'affaire multifonctionnel, tour résidentiels

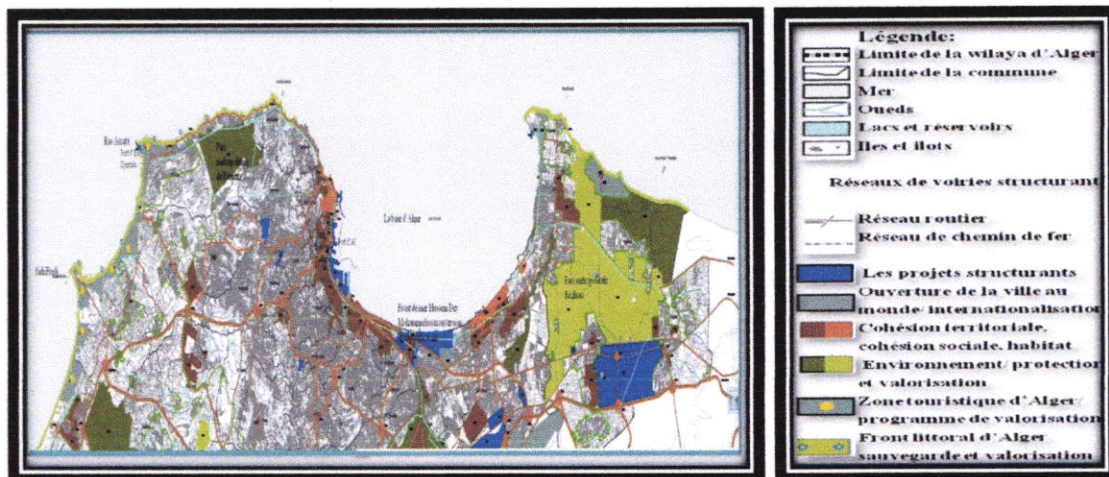


Figure 35 : les grands pôles de GPU.

Source : Alger capital de XXe siècle le grand projet urbain gouvernant du grand Alger



Figure 36 : proposition de la partie nord d'el mohammadia

Source : ARTE charpentier, Alger métropole

## II -Conclusion :

La recherche "Alger Métropole « est une interrogation, d'une part, sur les capacités et les atouts de la ville d'Alger, d'autre part, sur les performances à atteindre afin qu'Alger soit reconnue en tant que métropoles moderne d'un rang international.

En général, la grande ville du tiers monde subit une croissance urbaine forcée-par extensions successives-qui échappe, la plupart du temps, au contrôle des pouvoirs publics.

C'est métropole des pays sont, selon Milton Santos, des "métropoles incomplètes » : elles rayonnent sur un vaste territoire, mais elles sont incapables d'assurer par elles-mêmes l'intégralité des besoins économiques et sociaux de ce dernier et doivent recourir à des apports externes. Alger, peut-elle échapper à ce qui semble être une règle et faire une exception ?



## **Conclusion générale :**

Aujourd'hui le littoral reste un territoire particulièrement fragile qui réclame de trouver plus qu'ailleurs le nécessaire équilibre entre le développement économique et la Préservation de l'environnement, entre le développement de l'activité touristique, de L'agriculteur, de l'aquaculture, de la pêche et la protection des écosystèmes, des sites et des Paysages. ses côtes ont peu à peu perdues leurs identités par une urbanisation non planifié Dite « informelle », une distribution anarchique de l'urbanisation, dans des contextes Variés, à partir d'agglomérations existantes ou inexistantes, donnant ainsi une Consommation très accéléré des espaces. Tout cela implique par conséquent une Dégradation de l'environnement et l'espace littoral qui est le plus fragile dans notre planète.

La question de l'intervention et de la consommation du paysage à Alger se pose et parallèlement se greffe la nécessité de prise en charge d'évolution et de transformation des tissus existants et des structures nouvelles à mettre en place., qui doivent être en rapport au nouveau rôle de métropole régionale, nationale et du rayonnement attendu.

Engager la ville sur la voie d'une recomposition nouvelle, à la fois spatiale, fonctionnelle et économique, est la finalité des projets qui peuvent être imaginés pour passer d'un urbanisme fonctionnel à un urbanisme de valorisation et de mise en place d'un processus nouveau de définition, de conception et d'application dans l'espace et dans le temps. la nouvelle lecture de l'espace se fera désormais par un enjeu de contact osé entre des entités spatiales très hostiles et jaloux de préserver une prédominance sur le littoral, la ville et même le territoire, avec ces projets, l'ensemble devra fonctionner en symbiose du moins en compromis, pour préserver l'environnement et amorcer une nouvelle conduite de l'espace, les friches portuaires, industrielles et urbaines qui se situent aux abords des ports, des complexes, et du centre-ville, deviendront des espaces privilégiés et convoités ou peut s'exprimer de nouvelles méthodes de fabrique de l'espace, et ce en conjuguant, durabilité et temporalité.

Le long du littoral, voire de la façade maritime, des projets touristiques mais aussi d'habitat pourront y être implanté, toute en préservant le patrimoine naturel et culturel, les éléments majeurs d'un développement du tourisme et de plaisance.

Le retour de la ville vers la mer qu'il ya eu rupture ou plutôt conflit ou relation conflictuelle encore des moments de tensions qui se traduit spatialement et socialement et se sont manifesté d'une manière très poussée dans des zones plus que d'autre, ces mêmes espaces de conflit de tension et de forte manipulation subissent un rapport de force qu'exercent les différents facteurs sociaux économique culturels.

Le besoin de la ville littoral sur les fronts d'eaux, le processus de remise en valeur de l'aménagement des potentialités des fronts d'eaux constituent les bases d'une nouvelle recomposition de l'espace Urbino maritime.

Alger par sa localisation stratégique au nord de l'Afrique est un lieu de convergence des grands pôles d'échanges de la méditerrané offrant une vision de la ville de 21ème siècle a l'image d'une grande métropole méditerranéen internationale.

La réflexion du devenir du front d'eau d'Alger ne consiste pas seulement au réaménagement des espaces maritime et fluviale délaissé mais elle consiste également à une transformation économique et fonctionnelle afin de répondre au nouveau contexte socio-économique avec l'aménagement et métropolisation de front d'eaux qui emboise son paysage urbain, son front d'eau un moteur de métropolisation et mondialisation.

Enfin la présence portuaire, serait intégrée dans la ville, en nouant des relations de porosité, d'ouverture et de modernisation des infrastructures afin d'améliorer la qualité urbaine et architecturale.

Pour qu'il soit possible de donner un sens aux ambitions légitimes de notre pays à occuper la place qui lui revient au plan maghrébin, africain et méditerranéen, nos villes doivent non seulement disposer d'atouts de compétitive et d'attraction, mais tendre à intégrer la démarche de développement durable.



## **SOURCES BIBLIOGRAPHIQUES :**

### **Sites web consultés :**

- <http://www.Algermetropole.com>
- <http://www.Grandevillelittoralealgerienne.com>
- <http://www.Lesmetropoles.com>
- <http://www.Lesgrandesmetropoledumonde.com>
- <http://www.Pdaudalger.com>
- <http://www.Processusdemetropolisation.com>
- <http://www.Amenagementsdesfrontsdeaux.com>
- <http://www.Villescotieresmetropole.com>

## **Ouvrages :**

- 1 – ANTONIO LOPEZ. A. « La théorie générale de l'urbanisation » éditions du seuil. Paris, Françoise CHOAY .
- 2 - ASCHER .F.(2004) « Les nouveaux principes de l'urbanisme, L'aube, ».
- BENELID. A, (2004) « Aménageurs et aménagés en Algérie » le Harmattan Paris.
- BORRUEY. R. et FABRE.M, (2001) « Marseille et les nouvelles échelles de la ville portuaires, Annales de la recherche urbaine ».
- BRAUDEL.F.(1977), « la Méditerranée, l'espace et l'histoire ».
- NAUD .L.(2003) , L'avenir des villes est-il sur leurs rivages ? Edition Recherche bénévole et Indépendante des gouvernements au Canada, Mars 2003.
- Seddik Hammache, 2000, ALGER METROPOLE (Région-ville-Quartier), Ecole Polytechnique d'architecture et d'urbanisme, ALGER.

## **Revues, articles et rapports :**

- Boukhara Sofiane, juin 2009, Métropolisation et recomposition territoriale du Nord-est tunisien, Métropolisation et recomposition territoriale du Nord-est tunisien, p1-8.
- Dossier Barcelone, la deuxième renaissance, in revue Projet urbain N° 14 Septembre 1998, DGUHC, France.
- Dossier Villes algériennes, Revue Insaniyat, N° 05 mai/ août 1998.
- Lamoureux J, Aménagement du littoral, revue Urbanisme n°123-124,1971.
- Tunis marine, une « métropoles » au bord de l'eau.
- Tahar BAOUNI, Le transport dans la stratégie de la planification urbaine de l'agglomération d'ALGER, Insaniyat N°44-45, sept2009, p75-95.
- Hafiane Abderrahim, Les projets d'urbanisme récents en Algérie, 2007.

## **Thèses et mémoires :**

- Mémoire de fin d'étude, 2011, Pour une meilleure image de marque de la baie d'Alger; Récupération et restructuration de la partie centrale de la baie d'Alger, Université Saad Dahleb.
- Mémoire de fin d'étude, 2012, Recomposition du front de mer ouest d'Alger ; Musée maritime du port de la madrague, Université Saad Dahleb de Blida
- .-Mémoire DE MASTER, 2015, Architecture du 19eme et 20 eme siècle de la ville extramuros d'Alger ; grande poste-place aldin, Université Saad Dahleb de Blida.
- AOUISSI. K. B ,2013 « Le clivage ville/port, Le cas d'Alger ». Mémoire de magister. Ecole polytechnique d'architecture et d'urbanisme. Post graduation : Urbanisme et développement durable.
- HADEF RACHID, 2008, Quel projet urbain pour un retour de la ville à la mer ; cas d'étude : SKIKDA, mémoire de magister, Université MENTOURI.constantine.
- Mémoire DE MASTER ,2015, Réaménagement du front de mer d'el HAMMA ; Université de SAAD DAHLEB - BLIDA 1-
- Mémoire de fin d'étude ,2010, « Aménagement de la partie centrale de la baie d'Alger »Université SAAD DAHLEB BLIDA 1 , Architecture en zone urbain littoral .



## TABLE DES MATIERES

- REMERCIMENTS.....
- DEDICACES.....

### CHAPITRE I : les particularités des villes littorales

I – Introduction .....	2
II – Les particularités de l’urbanisme et de l’architecture en zone littorale	4
1 – Les particularités des villes littorales à l’échelle urbaine .....	4
A. Développement parallèle à la mer .....	4
B. Développement perpendiculaire à la mer .....	5
C. Développement aléatoire .....	5
2 – Particularités des villes littorales à l’échelle architecturale .....	6
III. Problématique de la ville littoral algérien .....	8
IV. Démarche méthodologique .....	9

### CHAPITRE< II : l’aménagement et processus de métropolisation

I – Introduction .....	10
II - Concepts et définitions relative au thème : .....	11
1- L’aménagement : .....	11
A - Aménagement du littoral : .....	11
B - Aménagement du territoire : .....	11
2 - Front d’eau ; dit « water front » : .....	13
3 – Littoral : .....	14
4 – Les éléments constituant un Littoral : .....	14
- Golfe : .....	14
- Baie : .....	14
- Bras de mer : .....	14
5 - Métropole : .....	15
III – Les défis des métropoles .....	17
IV– Processus de métropolisation .....	18
V- Explication schématique du processus de métropolisation .....	21
IV- Etude d’exemples .....	21

1 -La ville de Marseille : .....	22
2-La ville de BARCELONE : ou le Modèle Barcelonais : .....	24
3-La ville de Monaco :(Extension sur la mer) : .....	26
4-La ville de Tunis .....	29
<b>V -Conclusion .....</b>	<b>31</b>

### **CHAPITRE III : Alger ; future métropole méditerranéenne.**

<b>I – Introduction .....</b>	<b>33</b>
<b>II-présentation du cas d'étude ; Alger .....</b>	<b>34</b>
A-La Partie EST.....	34
B-La partie Centrale .....	34
C - La partie ouest .....	35
<b>III- Évolution urbaine et architecturale de la baie d'Alger .....</b>	<b>35</b>
1. La Période précoloniale .....	35
2. La période coloniale :1830-1846 .....	36
- 1ère phase urbaine :1846-1885 .....	36
- 2eme phase urbaine :1885-1930 .....	37
- 3eme phase urbaine :1930-1958 .....	38
- 4eme phase urbaine (1930-1958) .....	38
3 - La période postcoloniale : Alger s'accrois vers l'intérieur du pays.....	38
<b>4 - Synthèse historique d'Alger .....</b>	<b>40</b>
<b>IV- : Une baie abandonnée, façade maritime dégradée .....</b>	<b>41</b>
-Etat de fait :.....	41
<b>V -L'aménagement du territoire entre développement spontané et aménagement volontariste .....</b>	<b>43</b>
<b>VI- Un projet ambitieux d'aménagement pour Alger et son front de mer</b>	<b>44</b>
1- le grand projet urbain GPU .....	44
2 -PDAU d'Alger : .....	45
<b>VII -Conclusion .....</b>	<b>47</b>
<b>Conclusion générale .....</b>	<b>48</b>