



REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEURE ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE

UNIVERSITE SAAD DAHLAB BLIDA -01-

INSTITUT D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME

Mémoire de Master

OPTION : Architecture en Zones Urbaines Littorales

A.Z.U.L

**REAMENAGEMENT DES FACADES MARITIMES ET LES FRONTS
D'EAU POUR LA REVALORISATION DE L'INTERFACE VILLE / MER**

Projet : Musée archéologique et maritime

(Cas de Tipasa)

Enseignant porteur de Master :

- Dr. Y.ICHBOUBEN.

Encadré par :

- Mr. Aouissi K.B (Architecte, Urbaniste & doctorant)

Présenté par :

- Khaoua mahdi
- Kechen Abdelhamid

Année universitaire : 2016/2017.

Remerciement :

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

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

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

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

Dédicace :

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

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

A mon très cher père Abderrahmane qui a été toujours à côté de moi

A ma très chère mère Saida qui a été exemplaire par son amour

A ma chère sœur et frères

A mes chers amis Salah, Zouheir, Imad sans oublier Hamid qui s'est sacrifié durant ces 5 dernières années

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

Khaoua mahdi

Dédicace :

- Tous d'abord, je tiens à remercier « DIEU » le tout puissant de m'avoir donné la foi, le courage et la patience pour continuer mon parcours.
- J'ai l'immense plaisir de dédier ce travail à:
Ceux que j'adore le plus au monde mes chers et affectueux PARENTS qui m'encouragent et me poussent toujours vers la réussite que DIEU les garde & les protège.
- Ma chère sœur : LAMIA
- MES chers frères : OMAR;AMINE;MOHAMED;ZINO
- J'espère que notre mémoire servira de support pour les années à venir.

Kechen Abdelhamid

Sommaire :

Remerciement

Dédicace

Sommaire.1

Introduction générale5

Chapitre 01 : Notions des villes littorales6

I- Introduction.7

II- Aperçu général sur le littoral.....7

III- Présentation de l'option AZUL7

IV-Particularités des villes littorales au monde8

IV-1 Particularité de la ville littorale sur le plan urbanistique.8

A Développement parallèle la mer.8

B Développement perpendiculaire à la mer. 8

C Développement dans deux sens8

IV-2 Particularité de la ville littorale sur le plan architectural. 9

A La forme.9

B Les ouvertures. 9

C L'orientation. 9

D Matériaux et couleurs10

IV-3 particularités de la ville littorale sur le plan économique.10

A Activité touristique.10

B Activité portuaire.10

C Activité agricole littorale.11

D Activité artisanale.	11
IV-4 Les particularités de la ville littorale sur le plan socioculturel.....	11
V- Les particularités et la problématique de la ville littorale algérienne.	11
V-1 Les particularités de la ville littorale algérienne.	11
A Présentation de la ville Algérienne	11
B Les particularités sur le plan architectural et urbanistique.	12
C Les particularités sur le plan juridique.	12
V-2 Problématique de la ville littorale algérienne.	13
VI- La méthodologie de la recherche.....	13
VI-1 Problématique spécifique de la recherche.	13
VI-2 Hypothèse du travail.	14
VI-3 objectifs	14
VI-4 Démarche méthodologique.....	15
VII- Conclusion.	16
CHAPITRE 02 : La revalorisation de l'interface ville-mer	17
I- Définitions conceptuelles	18
I-1 La façade maritime	18
I-2 Interface ville-mer	19
I-3 Front de mer	19
II-Le délaissement des interfaces ville/mer.....	20
III- La revalorisation des interfaces ville/mer délaissés.....	20
IV- L'aménagement de l'interface ville/mer.....	21
V- Objectifs de la revalorisation.....	21

VI- Stratégies de revalorisation des interfaces ville-mer.....	22
VII- Les enjeux de la revalorisation de l'interface ville-mer.....	24
VIII-Analyse d'exemple : «Port antique de Gènes».....	25
VIII-1 Situation de Port antique de Gènes	26
VIII-2 L'évolution du port de Gênes.	26
VIII-3 La revalorisation de l'ancien port.	28
VIII-4 L'objectif de la revalorisation de port antique de Gènes.	29.
VIII-5 Patrimonialisation, transformations du port et aménagement urbain. ..	29
IX-Conclusion.....	32
CHAPITRE 03 : Cas d'étude la ville de TIPASA.....	33
I-Présentation de la ville de TIPASA.	34
II -L'évolution historique de la ville.	39
II-1 Introduction	39
II-2 L'époque préhistorique.....	39
II-3 L'époque phénicienne	39
II-4 La genèse de Tipaza.	40
A- Epoque romaine.	40.
B-Epoque vandale.	40
C-Epoque coloniale	41
D-Epoque postcoloniale.	42
II-5 Carte de Synthèse.....	43
III- Etat des lieux	44

IV- Constat général	47
V- L'interface ville- mer de la ville de TIPASA	48
V-1. Situation de l'interface de TIPASA.	48
V-2. Délimitation de l'interface de TIPASA.	48
V-3. Schéma de structure de l'interface	49
Synthèse.	
V-4. L'état de bâtis de l'interface	50
Synthèse.	
V-5 Le gabarit de l'interface	51
Synthèse.	
V-6 Constat spécifique.	52
V-7 Problématique spécifique.	53
V-8 Les principes et les objectifs de la revalorisation de l'interface	53
V-9 Tableau AFOM.	54
VI Conclusion	55
Conclusion générale	56
Bibliographie	58
Tables des illustrations	59
Annexe	61

Introduction générale :

- Le présent travail est **un mémoire de fin d'étude** qui a une méthodologie de recherche qui consiste et qui s'appuie sur la recherche bibliographique ainsi sur des exemples opérationnels afin d'apporter un éclairage sur le thème de recherche qui est «**Réaménagement des façades maritimes et les fronts d'eau pour la revalorisation de l'interface ville-mer** » pour les petites villes littorales. Afin de comprendre ce thème, une recherche sera établie sur trois chapitres :

-Le premier chapitre : est dédié à l'étude de la relation entre l'environnement, le site et à l'éclairage de la notion du littoral. Ensuite, la présentation d'une part ; les particularités des différentes villes littorales sur les différents plans (architectural, urbanistique et socio-économique) à l'échelle mondiale. Et d'autre part ; à l'échelle de l'Algérie ; en commençant par la présentation du littoral algérien, puis, les spécificités des villes côtières algériennes ainsi les instruments d'aménagement du littoral et la classification de ces villes. En dernier point, une problématique sera formulée concernant le phénomène de dé-maritimisation.

- A partir d'une problématique faite sur l'abandon de tourisme, **le deuxième chapitre** sera consacré à l'étude de l'évolution de l'interface **ville-mer**, la relation de la ville avec son port et leur problématique. Aussi ce chapitre montre l'importance de la démarche de la revalorisation de cette partie de la ville et des stratégies et enjeux de revalorisation seront présentés et expliqués afin de mettre fin à la décentralisation de cette aire de contact entre la ville et la mer. Ce chapitre sera accompli avec une analyse d'exemple de vieux port de Gênes dans le but de renforcer l'explication et la réussite de la démarche de la revalorisation de l'interface **ville-mer**.

-Le troisième chapitre : est consacré à faire des recherches et des données concernant le cas d'étude « la ville de Tipasa » (situation, climat, accessibilité, économie, population...) Puis, la compréhension du fondement et de la genèse de son front de mer afin de constater l'état actuelle de son interface et tirer sa problématique.

-Et enfin, **Une conclusion** est formulée pour tirer essentiellement les résultats et les synthèses de la recherche thématique afin de répondre aux problématiques posées.

CHAPITRE 01 :

Notions des villes littorales

I- Introduction :

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

Notre choix d'intervention en zones urbaines littorales a été motivé par des particularités significatives qui distinguent ces zones du reste du territoire.

Ces particularités résident d'abord dans les qualités dont jouissent les villes du littoral sur les différents plans, où les modèles d'architecture et d'urbanisme présentent des caractères originaux par rapport aux modèles urbains courants.

C'est à partir de ce constat que notre option **AZUL** travaille pour développer une approche qui prend en considération les particularités significatives de la ville littorale dans la manière de penser ,de produire et d'organiser cet espace.

II- Aperçu général sur le littoral:

La bande côtière séduit d'emblée par la beauté de ses sites, la mer lui confère notoriété, Attractivité et un rôle stratégique dans les perspectives de développement grâce a ses caractéristiques remarquables sur le plan urbanistique et architectural, ainsi les particularités paysagères, socio-économiques et ses particularités physiques, et climatiques.

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

En effet le littoral abrite un grand nombre d'écosystèmes les plus complexes, les plus divers, les plus productifs de notre planète.

Actuellement; près de la moitié de l'humanité vit sur la bande côtière et la mondialisation des échanges, l'industrialisation des côtes et l'essor du tourisme balnéaire accélèrent la concentration du peuplement et des activités le long des rivages.

Cette littoralisation pose le problème de la comptabilité entre le développement économique et la protection de l'environnement.

III-3 Présentation de l'option :

L'option architecture en Zone Urbaine Littorale (A.Z.U.L.) : est l'option qui s'intéresse au rapport site/projet, et qui nous permet de développer une connaissance sur le littoral, mettre en lumière ses particularités; en tenant compte la présence de la mer qui lui conféré une notoriété et une attractivité

V- Les particularités de la ville littorale au monde :

V-1 Particularité de la ville littorale sur le plan urbanistique :

L'urbanisme dans les villes côtières est toujours influencé par la mer, cet urbanisme se présente comme suit:

A- Développement parallèle à la mer :

Ces villes occupent généralement des terrains plats, dans le but est d'avoir les pieds dans l'eau et une vue dégagée vers la mer



Fig. 1 : Barcelone
www.google/images.com

B- Développement perpendiculaire à la mer:

Ces villes occupent généralement des terrains accidentés qui permettent des constructions en gradin.



Fig. 2 : Italie
<http://goitaly.about.com/>

C-Développement dans deux sens :

Cependant, la présence des obstacles peut empêcher la ville de se développer ou changer de direction (développement de la ville dans les deux sens.)



Fig. 3 : Levant Beach
<http://keywordsuggest.org>

V-2 Particularité de la ville littorale sur le plan architectural :

L'architecture dans les villes littorales diffère des autres architecture (les villes d'intérieures) et ce sur les points suivants :

A- La forme :

Le choix d'une forme dynamique inspiré par la mer pour créer une continuité entre la mer et son environnement.

Par rapport à la forme; on préfère des formes aérodynamiques aux formes rectilignes pour se protéger des vents



Fig. 4:Burj-al-Arab
La métaphore d'une voile de bateau
<http://www.luxe-newsupdate.com>

B- 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 l'autre:

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



Fig. 5 : Opéra de Sydney
www.google/images.com

C- L'orientation :

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

Pour se protéger du vent, les constructions en bord de mer se sont dotées de protection, ces protections ont pris diverses formes. D'où la nécessité de prévoir des ouvertures pour laisser passer le vent.



Fig. 6 : Hôtel de ville de Londres
www.google/images.com

D- Matériaux et couleurs:

Pour les constructions en zones urbaines littorales, l'utilisation des techniques de construction spécifiques est imposée pour résister aux phénomènes naturels marins tels que : la corrosion, notamment des matériaux de construction durables résistant à l'air marin et qui sont souvent esthétiques (bois, métal, béton, verre, pierre de taille,...etc.). Un revêtement extérieur peint en couleurs claires tel que **le blanc** et **le bleu** afin de diminuer la quantité d'énergie solaire absorbée par les parois extérieurs.



Fig. 7 : Grèce. Santorin
<http://www.bianoti.com>

V-3 particularités de la ville littorale sur le plan économique :

Les villes littorales tiennent profil pour leurs économie de différents activités liés à la mer tels que : industrielles, portuaires, agricoles, et touristiques.

A-Activité touristique :

- Le tourisme est une richesse pour les villes littorales ; il y a une compétitivité entre différentes villes côtières pour attirer le maximum des touristes et de développer l'économie du pays.

-les Principaux types de tourisme que connaît la ville littorale sont:

- 1-Tourisme balnéaire : (plages, complexe...)
- 2-Tourisme de santé :(thermes, spas...)
- 3-Tourisme culturel: (patrimoine architectural, musée...)
- 4-Tourisme «vert»: (réserves naturelles, forêts..)

B-Activité portuaire :

-les ports sont classés selon leurs activités : port de pêche; port de plaisance ; port industriel et port militaire.

1-Port de pêche : La pêche était l'une des activités premières à la naissance de la ville littorale et les pêcheurs qui l'animent.

2-Port de plaisance: Il est situé au bord de mer ou de rivière dédié aux bateaux de plaisance à voile et à moteur

3-Port militaire : Celui où stationnent d'ordinaire les bâtiments de guerre d'un état

4-Port industriel : Leur impact est de donner forme à un paysage sur le plan architectural et urbanistique beaucoup plus commercial et/ou industriel, composé de bâtiments commerciaux et d'aires de stockage entrepôts.

5- Port de voyageurs : Il est dédié à l'accueil des bateaux de voyageurs

C-Activité agricole littorale :

Avec des constructions individuelles et paysagistes (fermes..).L'agriculture qui domine, la ville connaîtra un processus par lequel les hommes aménagent leurs écosystèmes pour satisfaire les besoins de leurs sociétés (économique). Elle désigne l'ensemble des savoir-faire sur le milieu naturel,

D-Activité artisanale:

Les activités artisanales dans les villes Littorales renforcent l'activité touristique de ces dernières, pour une meilleure sociabilité et échange dans une approche conviviale.

V-4 Les particularités de la ville littorale sur le plan socioculturel :

De nos jours les villes littorales sont les plus surpeuplées. La population des villes littorales se caractérise par son hospitalité et son accueil, sa gentillesse. Les habitants des villes littorales préfèrent construire sur des zones plus éloignées de la côte pour une vue panoramique et pour plus de fraîcheur. L'esprit de l'homme aime être en face de la mer. L'aménagement des terrasses, belvédères, d'espaces publics et de contact afin d'avoir une vue complètement dégagée sur la mer. La distribution de la population algérienne est caractérisée par un déséquilibre sur le territoire : environ deux tiers de la population algérienne sont concentrés sur le littoral

VI- Les particularités et la problématique de la ville littorale algérienne :

VI-1 Les particularités de la ville littorale algérienne :

A- Présentation de la ville Algérienne :

Le littoral algérien fait partie du bassin méditerranéen, il est estimé à **1200 km** de côtes, regorgeant des sites naturels magnifiques et également un lieu riche en histoire.

Les villes littorales algériennes ont connu les mêmes problématiques sur les différents plans (naturel, social et économique).



Fig 8 : Le littoral algérien
www.google.com/images

B- Les particularités sur le plan architectural et urbanistique

- Après l'indépendance, l'Algérie a connu deux politiques d'aménagement qui ont été appliqués sur le plan urbanistique et architectural.

L'état s'est intéressé aux grandes villes qui sont **Alger, Oran et Annaba** et quelques villes moyennes comme **Skikda, Bejaia et Mostaganem** et au détriment les petites villes qui sont restées relativement délaissées, et à l'état de stagnation. Ceci a engendré un déséquilibre sur le plan urbanistique. Les grandes villes ont connu 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 aux besoins de ces grandes villes.

-Les instruments d'urbanisme (PDAU et POS) ont les mêmes contenus, ils ne prennent pas en considération les particularités des villes littorales, donc on intervient de la même manière que pour les villes intérieures sur le plan architectural et urbanistique



Fig 9 : les villes littorales algériennes
<http://www.algerie360.com>

C- Les particularités sur le plan juridique:

- La loi littorale détermine les conditions d'utilisation et de mise en valeur des espaces terrestre et maritime, En Algérie, on a la loi littorale (02-02) du 5 février 2002, la loi d'urbanisme et d'aménagement du territoire (90-29) du 1^{er} décembre 1990 et la loi domaniale (91-454) du 23 novembre 1991.
- La loi 02-02 du 05-02-2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral .Cette loi innove dans la mesure où elle revalorise une dimension naturaliste des espaces côtiers. Elle ne définit pas précisément « un aménagement du littoral », elle montre plutôt que la protection et la valorisation contribuent de façon générale à l'aménagement.

-La loi délimite trois bandes dans le littoral qui sont :

Bande 1 :

Il s'agit de la bande inconstructible des 100 mètres instaurée par la loi 90-296, dont la largeur peut atteindre 300 mètres à partir du rivage pour la sensibilité du milieu côtier.

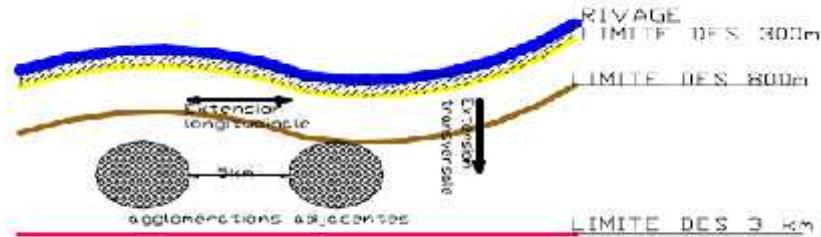
Bande 2 :

D'une largeur de 800 mètres ou sont interdites les voies carrossables nouvelles parallèles au rivage.

Bande 3 :

Dont la largeur est de 3 km, dans cette bande sont interdits :

- Toute extension longitudinale du périmètre urbanisé, c'est à dire toute extension parallèle au rivage.
- L'extension de deux agglomérations adjacentes situées sur le littoral à moins que la distance les séparant soit de cinq (5) km au moins
- Les voies de transit nouvelles parallèles au rivage



Bandes délimitées par la loi « littoral ».

VI-2 Problématique de la ville littorale algérienne :

Actuellement; près de la moitié de l'humanité vit sur une bande côtière de 50 km cette littoralisation pose le problème de la compatibilité entre le développement économique et la protection de l'environnement.

- Comment qualifier le littoral algérien à devenir un lieu touristique tout en respectant l'environnement? Et qu'elles sont les infrastructures stratégiques nécessaires pour le développement du tourisme balnéaire ?

VII- La méthodologie de la recherche :

VII-1 Problématique spécifique de la recherche :

Le thème qui sera développé dans notre mémoire c'est **Réaménagement des façades maritimes et les fronts d'eau pour la revalorisation de l'interface ville-mer.**

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

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

- Quel est le rôle des façades maritimes pour la ville et cela sur le plan social, économique et environnemental ?
- Comment peut-on qualifier l'état du front d'eau de la ville de Tipasa ?
- Comment promouvoir la ville de Tipasa par le réaménagement de sa vitrine maritime ?

- Comment peut-on revaloriser l'interface ville/ mer de la ville au profit de son attractivité et son développement ?

VII-2 Hypothèse du travail :

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

VII-3 Les objectifs :

Nos objectifs sont:

- Pour une meilleure adaptation aux particularités du milieu littoral dans notre manière de produire et d'organiser l'espace bâti.
- l'articulation avec l'environnement de proximité
- la continuité visuelle entre le parc /ville
- Redonner à ces villes littorales leur image architecturale et urbanistique
- récupérer le front de mer
- maitriser le rapport ville/mer
- une nouvelle attractivité de la Ville
- reconquête de la façade maritime

. A l'instar de ce qu'avance le célèbre architecte **Christian de Portzamparc (1944)** « Qu'est-ce que L'architecture ? Elle consiste à fabriquer des lieux. Je vise Comme en confort supérieur mental, autant que physique, Onirique et aussi réel. Rendre l'espace heureux. »



Fig 10 : les ruines romaines TIPAZA
www.google/images.com

VII-3 Démarche méthodologique :

Chapitre 01 :
Approche
Introductive

- présentation de l'option AZUL
- Les particularités des villes littorales mondiales et algériennes (sur le plan architectural, urbanistique et socio-économique).
- problématiques spécifiques de la recherche

Chapitre 02 :
Approche
thématique

- Définition conceptuelle
- Le délaissement des interfaces ville/mer
- La revalorisation des interfaces ville/mer délaissés
- Objectifs de la revalorisation
- Stratégies de revalorisation des interfaces ville /mer
- Analyse d'exemple

Chapitre 03 :
Approche
environnementale et urbaine

- genèse du front de mer de Tipasa
- Constat et problématique générale.
- Délimitation de la façade maritime.
- Etat de lieux
- Constat et problématique spécifique
- conclusion

I-8 Conclusion :

Le littoral est l'interface entre la terre et la mer. C'est un lieu de grande diversité biologique et Paysagère soumis à de fortes pressions naturelles et humaines. (Tourisme, transport, pêche).
Donc Le **littoral** est un espace particulier qui a toujours attiré les populations.

Le rôle de littoral dans le développement future de la ville est à la fois stratégique (Repositionnement) économique (ouverture sur l'extérieure) social (attachement de la population a ca façade littorale) touristique (la mise en valeur de la ville) écologique (préservation de L'environnement). Cette valorisation due vient un ensemble des actions (renouvellement Urbain.....).

Aussi, le port constitue toujours un moteur d'emploi et de valeur ajoutée importante mais ce rôle aujourd'hui moins perceptible de même une dissociation spatiale, fonctionnelle et institutionnelle entre la ville, la mer et son port.

CHAPITRE 02 :

Revalorisation de l'interface ville /mer

I- Définitions conceptuelles:

I-1 Façades maritimes: ensemble d'organismes portuaires au trafic de rang mondial qui assure l'interface entre un avant-pays océanique d'échelle planétaire et un arrière-pays important

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

Une façade maritime est un espace littoral d'échanges et de production (comportant de grands organismes urbains et portuaires) jouant le rôle d'interface entre un arrière-pays continental (*hinterland*) et un avant-pays maritime (*fore land*).

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

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



Fig 11 : Aménagement de la façade maritime de Marseille
[Www.valenceromansagglo.fr](http://www.valenceromansagglo.fr)

L'aménagement englobera des opérations diverses, complexes parfois, complémentaires le plus souvent, et le tout doit renforcer l'objectif de restituer la rive aux habitants par l'aménagement de promenades et de parvis, d'esplanade sur mer, un ensemble d'équipement

I-2 Interface ville-mer :

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

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



Fig 12 : carte montre l'interface ville /mer
<http://www.la-trinite-sur-mer.fr>

I-3 Front de mer :

Le front de mer comme espace public caractéristique de la ville littorale. il demeure aussi comme principal axe d'animation et d'attraction, Aussi mettre en valeur le potentiel naturel riche dont les petites villes littorales algériennes en profitent.

C'est un lieu où sont concentrés les différents commerces , un espace attractif visité par de nombreux touristes on y trouve la vitrine de la ville , les touristes se promènent au niveau de ces boulevards agrémentés de belles terrasses, beaucoup de gens fréquentent ce lieu de par sa beauté et les multiples activités présentent dans ces endroits



Fig 13: Front de mer Saint Denis
<https://i.ytimg.com>

II-Le délaissement des interfaces ville/mer :

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

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



Fig 14: Front de mer Saint-Nazaire avant l'aménagement
<http://www.sitinao.com>

III- La revalorisation des interfaces ville/mer délaissés :

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



Fig 15 : Front de mer Saint-Nazaire après l'aménagement
<http://www.sonadev.fr>

IV- L'aménagement de l'interface ville/mer :

De nombreuses villes littorales cherchent à revaloriser les interfaces ville/mer plus ou moins délaissées ou dégradées avec des réaménagements vers de nouvelles fonctions résidentielles, culturelles ou touristiques, ces villes cherchent à recréer un passage entre la ville et le port par des activités compatibles avec la qualité urbaine.

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

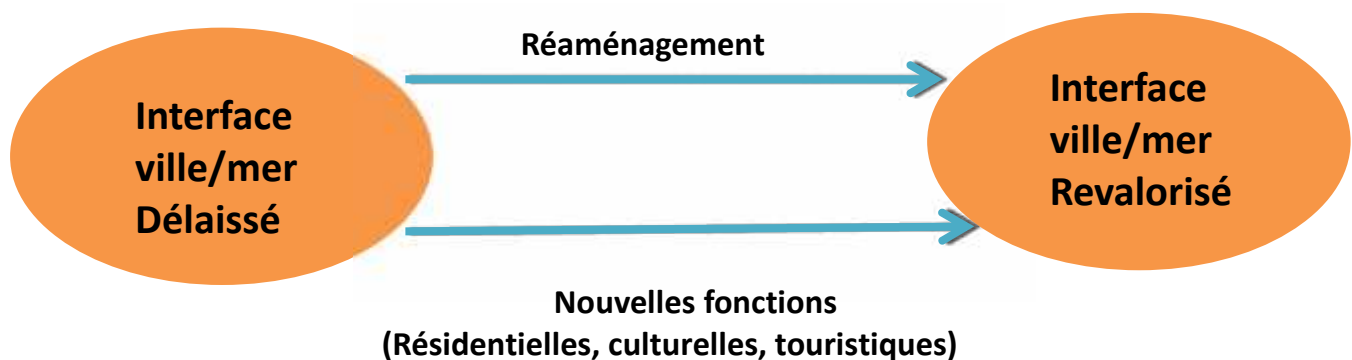


Schéma 01 : montre la notion de revalorisation de l'interface ville /mer
Schéma fait par l'auteur

V- Objectifs de la revalorisation :

Le but de la revalorisation des interfaces **ville-mer** est :

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

VI- Stratégies de revalorisation des interfaces ville-mer :

La revalorisation des interfaces **ville –mer** a été optée par plusieurs villes portuaires pour redonner leur image et leur offrira une attractivité locale et touristique.

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

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

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

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

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



Fig 16: port de Concarneau
www.google/images.com

B- Redonner une centralité à la ville :

La centralité, que CHALINE Claude identifie « par l'intensité des flux matériels (populations actives, visiteurs, touristes, ...) et immatériels (capitaux, informations) » et constitue en effet un point majeur pour les villes-ports. La recomposition des espaces vacants au centre permettrait en effet de freiner l'étalement urbain favorisé par la dynamique urbaine, mais également de restituer un cadre de vie favorisant l'urbanité³⁰ sous toutes ses formes. Il s'agit cependant de ne pas confondre le centre-ville avec le centre maritime ou portuaire, qui se sont dissociés au cours de la période de glissement des ports à l'extérieur des villes.

CHALINE Claude, «*Ces ports qui créèrent des villes*», 1994, Ed. Le Harmattan, Paris, P49.

C- Renforcer l'attractivité de la ville littorale :

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

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

D- Ouvrir les espaces de l'interface ville-mer à tous :

Ville et port s'attacheront à aménager sur l'interface **ville-mer** des espaces publics offrant au citoyen un accès légitime à l'eau et organiseront également d'accès public aux espaces portuaires, aussi développeront sur l'interface des cheminements, des promenades et des belvédères d'observation.



Fig 17:promenade du port de Sóller
<http://www.porta-mallorquina.de>

E- Diversifier L'offre De Logement :

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

VII- Les enjeux de la revalorisation de l'interface ville-mer :

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

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

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

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

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

VIII-Analyse d'exemple : «Port antique de Gènes»

Gènes s'est développée dans un territoire peu hospitalier coincé au nord par la chaîne des Apennins et au sud par la Méditerranée.

La ville a grandi sur une rive étroite où les vallées et les dernières collines apennines viennent se jeter dans la mer



Fig. 18 : Vue à vol d'oiseau de la ville de Gènes aujourd'hui
Modifié par l'auteur

- Justification du choix de cet exemple :

Nous avons choisi l'exemple de **PORTO ANTICO DE GENES** pour les raisons suivantes :

- Pour mieux comprendre la stratégie de la revalorisation des interfaces ville-mer, l'ancien port de Gènes est le plus répondant à cette stratégie.

- Il traite la même problématique de l'interface qui est citée précédemment.

- Ils ont les mêmes objectifs de revalorisation

VIII-1 Situation de Port antique de Gènes :

Le port se trouve à l'Ouest de front de mer de Gènes.

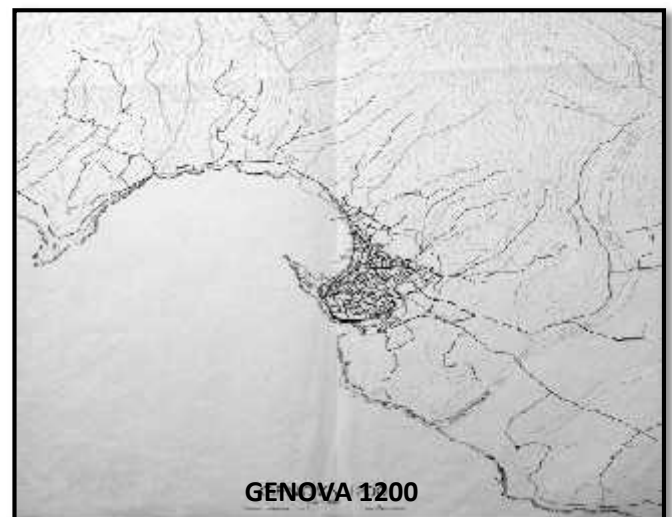


Fig 19 : plan de situation de port antique de Gènes
www.google-earth.com

VIII-2 L'évolution du port de Gènes :

A- Durant l'Antiquité:

Malgré les conditions topographiques du site (montagne sans grande vallée conduisant à l'intérieur, peu d'espaces plans), l'anse du vieux port était adaptée aux conditions techniques de l'époque (profondeurs suffisantes, abris des vents dominants).

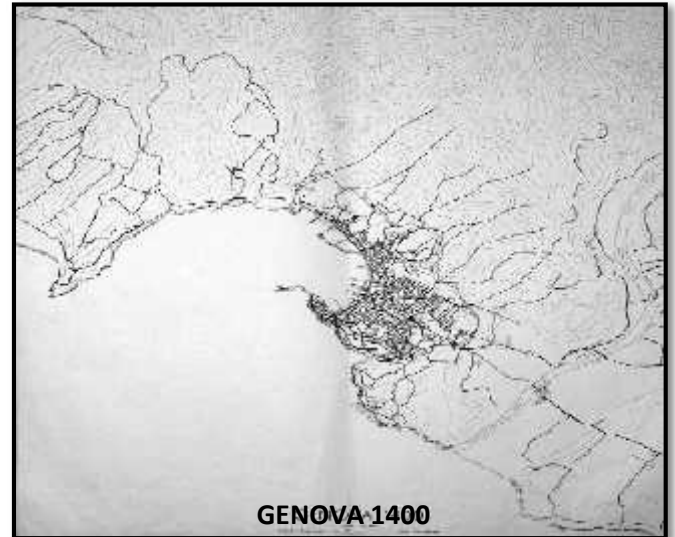


B- Moyen Age:

Les génois participent aux croisades mais très vite limitent leurs ambitions commerciales.

L'activité portuaire devient secondaire. Ils investissent dans la circulation de l'argent et deviennent les banquiers de l'Europe.

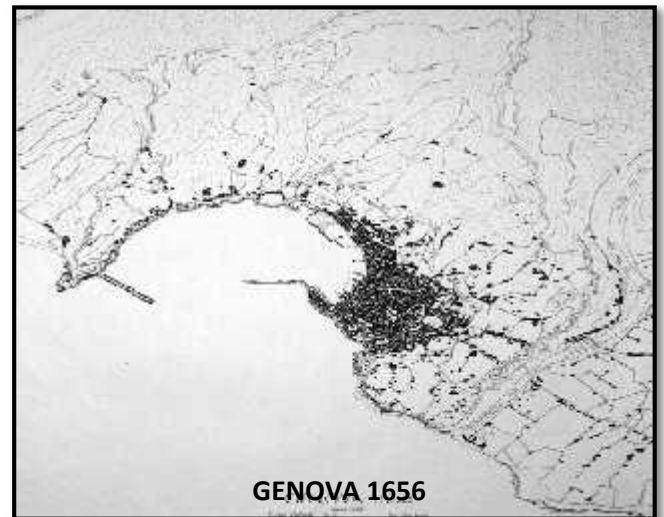
La ville et le port ne forment qu'un seul ensemble.



C- XVIe siècle :

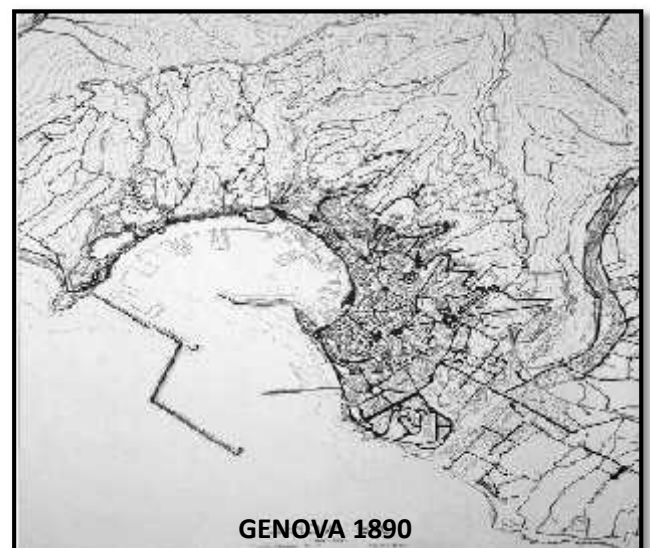
Le tissu urbain est donc composé de petites places entourées des palais des grandes familles. L'unité urbaine est obtenue par la récurrence de ce micro centres.

Le port et la ville vivent en symbiose



D- XIXe siècle :

Accroissement de l'activité portuaire dans un contexte favorable (création de l'état nation en 1860, développement économique de l'Italie du Nord, création du canal de Suez.



E- XXe siècle :

L'Europe du Nord renforce sa puissance.
Intervention de l'état pour atténuer la crise.

Une dualité fonctionnelle se traduit dans l'espace:
La ville se sépare du port.



F- De 1990 à nos jours:

Revalorisation et redynamisation et requalification

Interventions sur le centre historique avec l'idée de réhabiliter un espace patrimonial fortement dégradé et d'en faire un élément stratégique du redéveloppement de l'économie vers le tourisme et le tertiaire supérieur.

Revalorisation des espaces de l'interface ville-port abandonnés.



VIII-3 La revalorisation de l'ancien port :

La revalorisation du Vieux port se fait par l'architecte Italien Renzo Piano :

Il s'agit de redessiner l'ouverture de la ville sur la mer selon une vision d'ensemble et stratégique du développement urbain, une sorte de pacification des relations entre la ville et son port qui s'ignoraient depuis longtemps.

Le projet urbain, qui s'est développé pour différentes années consistait à créer un ample espace public dont la ville manquait par la reconquête du " porto antico ", remarquablement réaménagé par Renzo Piano, avec des activités attractives et ludiques d'envergure internationale.

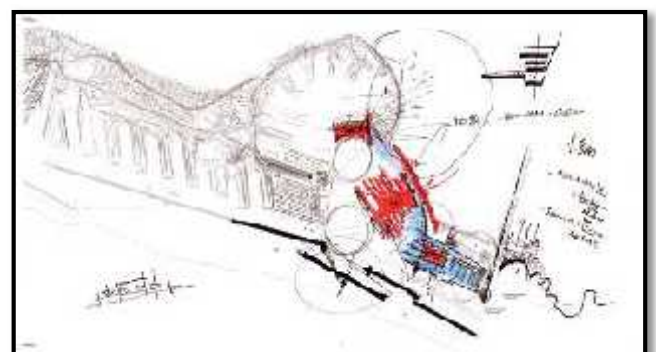
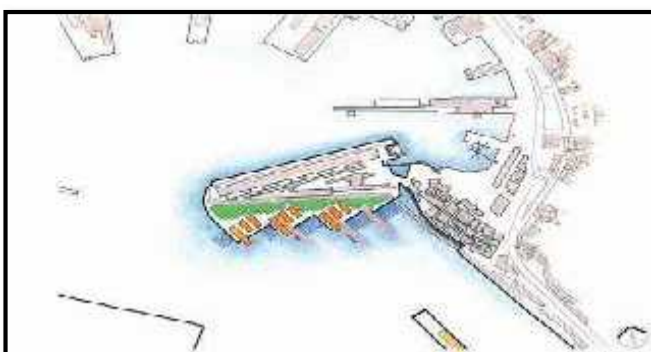


Fig 20 : Des croquis de Renzo Piano
Modifié par l'auteur

VIII-4 L'objectif de la revalorisation de port antique de Gènes :

- A-Intégrer la ville au port.
- B- mise en valeur des espaces de l'interface ville-mer
- C-Redonner un nouveau souffle au vieux port et de revaloriser l'image touristique et culturelle de la ville.
- D- valorisé le patrimoine



Fig. 21 : Port antique de Gènes
<http://www.marinaportoantico.it>

VIII-5 Patrimonialisation, transformations du port et aménagement urbain :

Il s'agit de redynamiser l'ensemble de la ville par une action ciblée sur ces espaces historiques. Ces actions sont multiformes, concernant tant des aspects patrimoniaux que le développement du tourisme comme nouvelle activité de la ville, la création d'une image nouvelle de la ville par le biais de la production d'une nouvelle identité urbaine ou des actions de requalification des paysages urbains, notamment sur le water front [Gazzola, 2003].

A partir des années 90 la ville récupère le port ancien en le transformant dans un grand système des espaces publics, culturels, commerciaux et de loisir, l'ensemble constitue un nouveau pôle d'attraction pour la ville.

Les anciens entrepôts seront réutilisés et la construction des nouveaux équipements tel que l'aquarium : permettront une redynamisation urbaine. Cet équipement a d'ailleurs été un succès et un élément touristique important pour Gènes puisqu'avec près d'un millions de visiteurs par an il constitue le 3^e site le plus visité en Italie



Carte 01 : montre la revalorisation de port ancien



Carte 02 : présentant la revalorisation urbaine dans le port ancien de Gênes. Jacquot .S.2009.



Fig 22 : L'aménagement de l'aquarium et les entrepôts de coton <https://www.petitfute.com>

A- Aquarium de Porto Antico (vieux Port) :

Construit dans l'ancien espace portuaire selon les plans de Renzo Piano en 1992 et devenu aujourd'hui le cœur touristique de la ville, l'Aquarium de Gênes reste l'un des plus grands et les plus visités d'Europe; phoques, dauphins, requins, pingouins et poissons de toutes les formes et couleurs, vous accompagneront à la découverte du monde marin, pour une expérience unique et riche en émotions. Parmi les autres attractions de ce quartier, citons le Bigo (ascenseur panoramique), la Biosphère, La Città dei Bambini, le musée ludique et interactif conçu pour les enfants de 2 à 14 ans, et le Musée Luzzati, installé dans l'ancienne Porta Siberia et dédié au célèbre décorateur génois. (L'Aquarium est ouvert tous les jours de l'année).



Le village de l'Aquarium sur le port de Gênes est le cœur touristique de la ville qui attire près de deux millions de visiteurs par an.

IX-Conclusion :

Les villes portuaires ont des interfaces qui sont considérées comme un enjeu majeur mais malheureusement, cette aire perd son identité à cause du déplacement de sa centralité. Ce déplacement mène à l'abandon de cette zone de contact entre la ville et la mer qui conduit à une désarticulation entre la ville et son port.

De nombreuses villes ont alors délocalisé leurs activités portuaires provoquant le délaissement des interfaces ville/mer, se sont alors abandonnées et inutilisées, l'espace à l'interface de la ville et du port constitue alors une véritable rupture entre les deux unités.

Face à l'interrogation majeure : **comment relier la ville avec la mer ?** Qui nous sous-entendons une réconciliation, une reconnexion, une harmonisation et une cohabitation sereine entre les différents espaces du littoral (ville, mer et port). Nous avons opté pour une démarche bien réfléchie qui est la revalorisation de l'interface **ville-mer**.

Cette stratégie est devenue indéniable pour nombreuses villes portuaires afin de remettre en valeur les potentialités existantes et redonner la centralité de leurs interfaces **ville-mer** par la suite la ville articule son port et deviennent une seule entité associée spatialement, fonctionnellement et institutionnellement.

Pour affirmer la réussite de la revalorisation des interfaces **ville-mer**, un exemple « l'ancien port de Gênes » est analysé ; ce port avait une désorganisation au niveau de son interface mais aujourd'hui, il attire des millions de touristes par an après une intervention faite par la stratégie de revalorisation. Cette démarche réalisée par l'architecte Renzo PIANO qui a créé des infrastructures touristiques (l'aquarium, ascenseur panoramique...), culturelles (la biosphère, pavillon des cétacés musée...) et de loisir (salle de spectacle et patinoire..), une transformation de quelques entrepôts en cité des enfants, centre de congrès, restaurants, des bars et création d'une promenade le long du front de mer.

CHAPITRE 03 :

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



I-Présentation de la ville de TIPASA :

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

I-1 Situation géographique :

A- Situation régionale:

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



Fig 23 : Photo aérienne montrant la situation régionale de Tipasa
Modifié par l'auteur

B- Situation locale:

Elle est limitée par:

- La mer méditerranée au **Nord**.
- La ville de Ain Ta gourait et Bous mail à l'**Est**.
- La ville de Hadjout au **Sud**.
- La ville de Cherchell à l'**Ouest**.



Fig 24 : Photo aérienne montrant la situation locale de Tipasa
Modifié par l'auteur

I-2 Accessibilité :

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

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



Fig 25 : Photo aérienne montre l'accessibilité à la Ville de Tipasa.
Modifié par l'auteur

I-3 Délimitation :

La ville de TIPASA est limitée par :

- La Mer Méditerranée au **Nord**.
- Les Terrains Agricoles au **Sud**.
- la corne d'or et le CET à l'**est**.
- le Matares à l'**ouest**.



Fig 26 : Photo montre la délimitation de la Ville de Tipasa
Modifié par l'auteur

I-4 La mobilité à l'intérieur de la ville:

Elle est assurée par une infrastructure de communication présente comme suit:

- La rue du 1^{er} novembre (le tronçon RN11 de l'est à l'ouest): ce tronçon est souvent saturé.
- Le parcours centralisant longitudinal dessert les trois parties de la ville: le centre historique, les nouvelles extensions et la partie sud de la ville (cité Oued Merzoug).
- Les voies de dessertes (voie du port, voie des écoles, voie du musée).



- La rue du 1^{er} novembre (le tronçon RN11 de l'Est à l'Ouest): ce tronçon est souvent saturé.
- parcours parallèle
- parcours Périphérique
- Les parcours de dessertes (voie du port, voie des écoles, voie du musée).

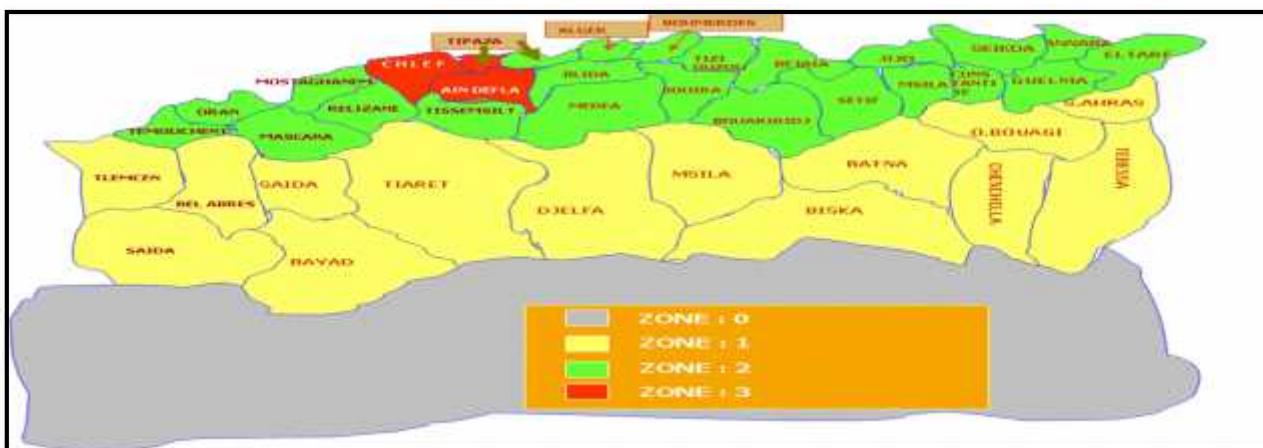
Fig 27 : Photo aérienne montre la mobilité intérieure de la Ville de Tipasa
Modifié par l'auteur

I-5 Sismicité :

La ville de Tipasa, d'une sismicité particulière située dans une zone III, a connue beaucoup de tremblements de terres comme:

- Le séisme du mont de Chenoua du 29/ 10/1989.
- Le séisme qui a secoué la région de Tipasa Le 29/02/1990.

Aujourd'hui avec les changements climatiques le risque de cette sismicité et le Tsunami même si on dit que la mer méditerranée n'est pas touchée par les tsunamis



Carte 03 : indiquant les zones sismiques de la partie Nord de l'Algérie
Rapport du PDAU de Tipasa

I-6 Vents dominants :

La ville de Tipaza est touchée par les vents dominants du Nord-Ouest en hiver et du Nord-est en été; les vents du Sud(Sirocco) se font doux. Vu que la ville est naturellement protégée du vent par le Mont de Chenoua à l'ouest, le problème des vents ne se pose pas (c'est pour ce dernier point que les phéniciens ont choisi la ville de Tipaza



Fig 28 : photo aérienne de Tipaza montrant la direction des vents
Modifié par l'auteur

I-6 Population :

La ville de **Tipasa** a connu une importante évolution démographique. Sa population est passée de **7079 habitants** en 1987 pour atteindre **14320 habitants** au dernier recensement, un taux d'accroissement annuel moyen de **5%**, a été enregistré

-La structure par tranche d'âge démontre que cette population est extrêmement jeune ou 71% est âgée de moins de 35ans.

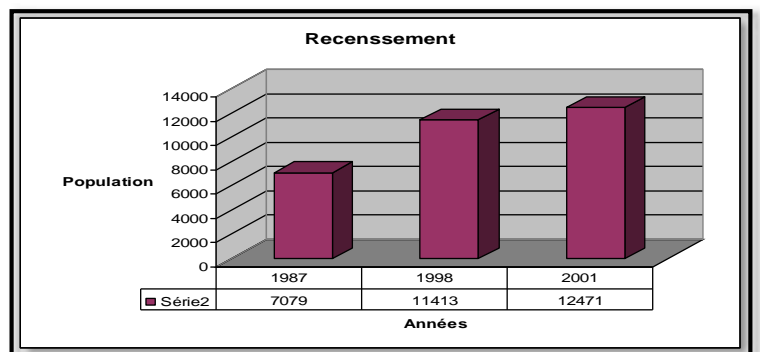


Schéma 02 : représentant le recensement de 2011

I-7 Les activités :

L'activité dominante reste l'agriculture, le commerce et les services. Pourtant aujourd'hui avec les moyens certaines activités telles que la pêche et le tourisme peuvent être développées au même titre que l'agriculture et le commerce.



- Le tableau ci-après résume l'ensemble des informations sur les activités de la ville de Tipasa :

Les activités	Le Tourisme	L'artisanat	Le commerce	La pêche	L'agriculture
	<p>Quand on évoque le tourisme à Tipasa ; il faut savoir que ce n'est pas la ville de Tipasa qui offre cette image mais beaucoup plus la région, particulièrement avec son littoral et ses complexes touristiques.</p> <p>ces complexes touristiques concentrent l'essentiel de l'attractivité estivale dans la région de Tipasa.</p> <p>Pourtant Tipasa jouit de potentialités indéniables pour sa mise en valeur touristique. Ces potentialités sont: les sites archéologiques, son port, sa proximité des grands complexes (.....).</p>	<p>C'est une activité commerciale embryonnaire avec un manque d'espaces de ventes et d'expositions des produits. cet artisanat est généralement produit à l'extérieur de Tipaza.</p>	<p>est se trouve en R.D.C pour répondre aux besoins des habitants mais cette activité reste toujours insuffisante</p> <p>Sa potentialité peut être améliorée avec la présence du port qui peut être aménagé en port de plaisance, avec des promenades, commerce et des espaces de ventes de poterie ou autre artisanat</p>	<p>Le port de Tipasa constitue un élément historique pour la ville et la région environnante, à l'origine de ce port, a davantage été un comptoir d'échanges commerciaux. Les richesses halieutiques et l'infrastructure existante du port peuvent donner un dynamisme à cette activité portuaire, particulièrement dans les domaines de la pêche et du tourisme.</p> <p>Il faut savoir que cette activité portuaire dans la région reste timide; par rapport a sa richesse et les moyens matériels aujourd'hui peuvent donner un dynamisme de cette activité portuaire particulièrement la pêche.</p>	<p>L'agriculture procure un dynamisme important dans l'économie de la ville et de sa région mais malheureusement l'urbanisation galopante grignote sur les terres agricoles parce que les limites entre la ville et ces zones d'agriculture ne sont pas assez claires</p>

Tableau 02 : présentant les activités de la ville de Tipasa

II -L'évolution historique de la ville :

II-1 Introduction :

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

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

II-2 L'époque préhistorique : (Au milieu du 3eme millénaire av. JC)

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

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

II-3 L'époque phénicienne : Le 5^{ème} et 6^{ème} siècle avant J.C

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

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

A/ Phase d'observation et de découverte :

Le choix du site régit par plusieurs

- Situation stratégique (défense militaire).
- Conditions naturelles: mont de Chenoua comme abris naturel.

B/ Phase de pré installation :

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

C/ Phase d'installation :

- L'installation du comptoir.

D/ Phase d'occupation :

- Caractérisée par un comptoir plus pratique et plus important.



Fig 29: Photo aérienne présentant la ville de Tipaza à l'époque phénicienne
Modifié par l'auteur

La construction du port primitif au niveau des deux îlots et l'établissement d'un petit comptoir d'échange.

II-4 La genèse de Tipaza :

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

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

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

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



Fig 30: Photo aérienne présentant la ville de Tipaza à l'époque romaine
Modifié par l'auteur



Fig 31: Photo aérienne présentant la ville de Tipaza à l'époque romaine
Modifié par l'auteur

B-Epoque vandale : (430 après JC)

La destruction de rempart pour des raisons religieuses.



Carte 04: présentant la ville de Tipaza à l'époque vandale
Le livre: Tipaza (site de patrimoine mondial) BOUCHENAK, M

C-Epoque coloniale : (1854-1962)

L'établissement du plan de colonisation (**Demonchy**) par la récupération du principe du tracé romain existant « **cardo – decumanus** » qui est dégagé vers la mer, pour les colons la direction suivant l'axe nord-sud est plus appropriée vue qu'au nord on aura une vue dégagée sur la mer et l'axe parallèle multiplier les percées orientées toujours vers la mer.

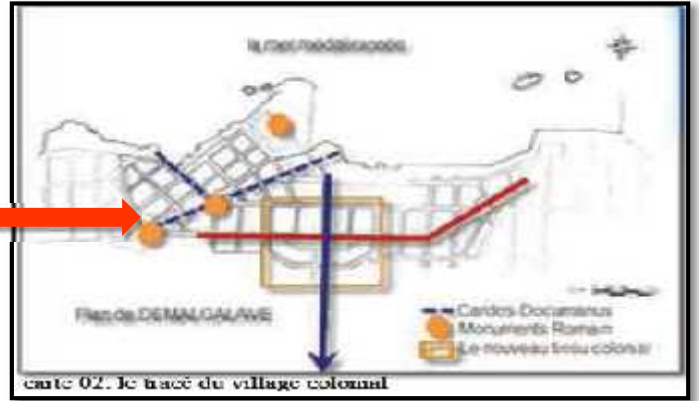
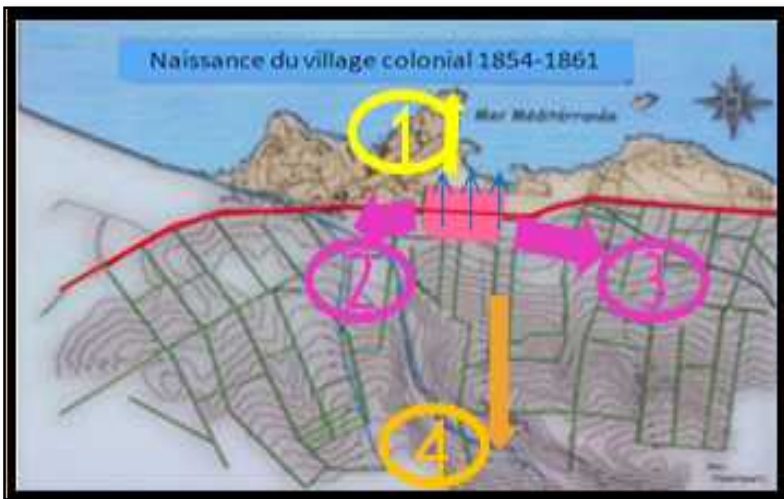


Fig 32 : Vue aérienne de la ville de TIPAZA à l'époque coloniale
www.google/images.com

Carte 05 : Le tracé du village colonial
www.google/images.com

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

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



L'îlot industriel

Carte06 : présentant la ville de Tipaza à l'époque française (1854-1861).
Rapport de la DUC

En 1925 : L'extension vers le Sud -ouest par la construction de l'îlot de Bourgade (une quinzaine de bâtiments) suivie d'une extension vers le Sud -Est

En 1948: Une dernière extension vers le Nord par la construction du port tout en respectant les limites des sites antiques.

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



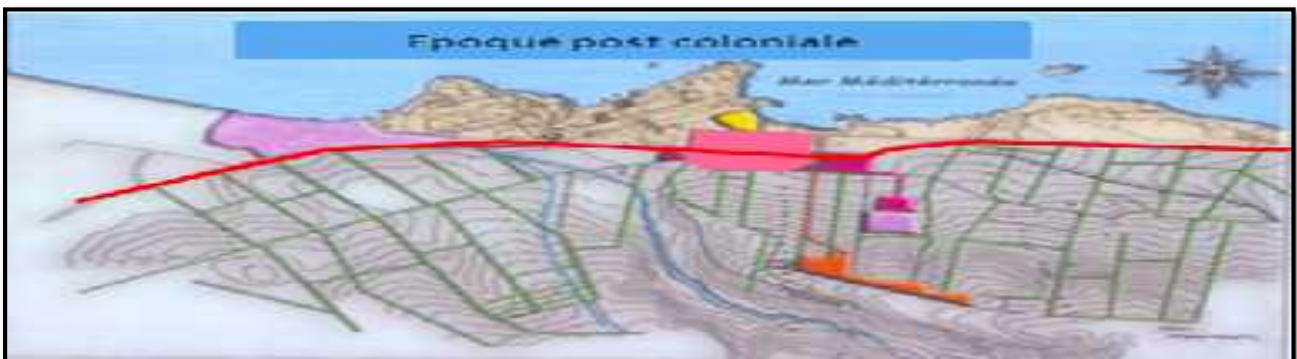
Carte07: présentant la ville de Tipaza à l'époque française (1958-1962).
Rapport de la DUC

D-Epoque postcoloniale :

Après l'indépendance Tipasa a connu deux sous périodes :

Entre 1962-1984

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



Carte08: présentant la ville de Tipaza à l'époque postcoloniale
Rapport de la DUC

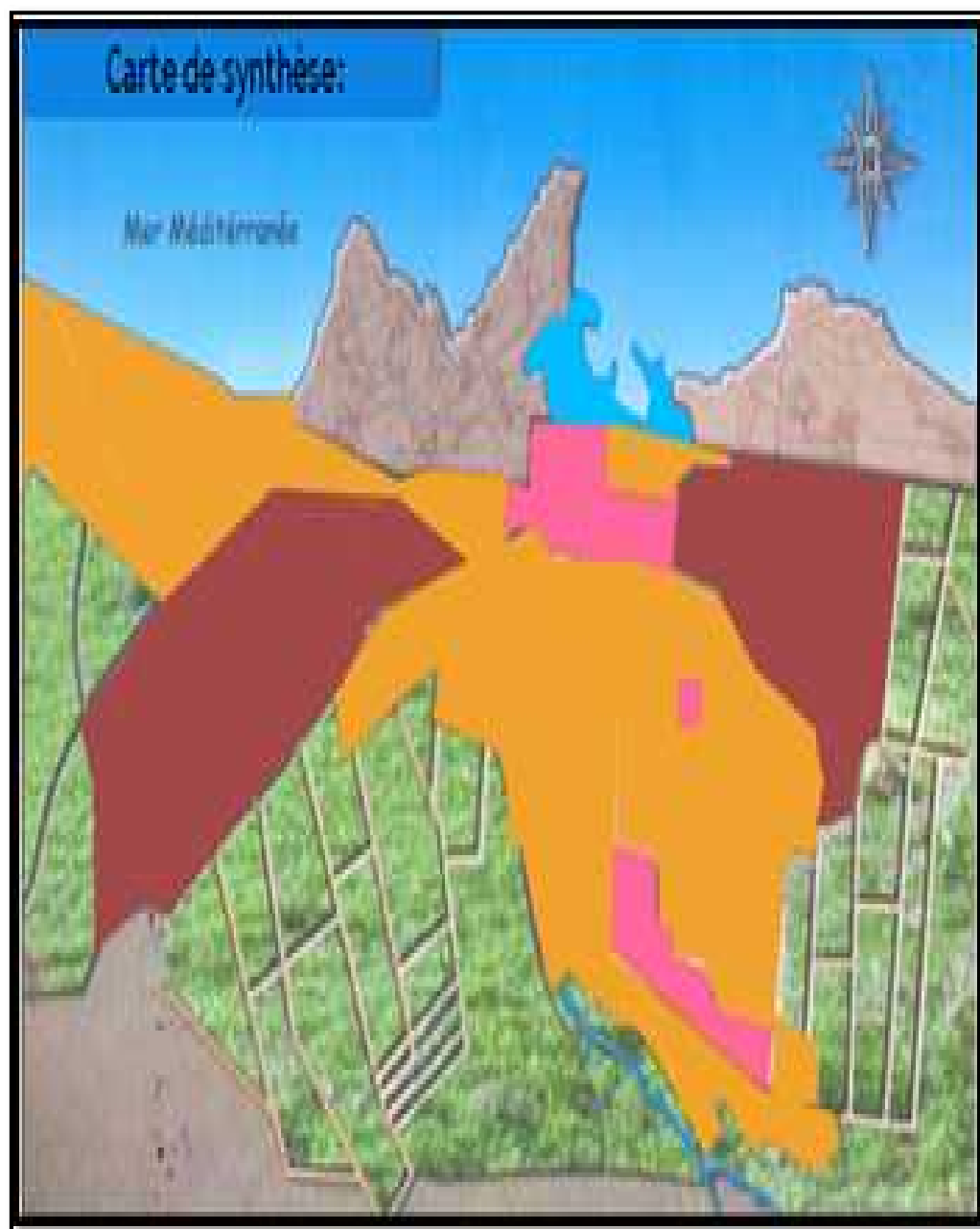
Après 1985:

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



Carte09: présentant la ville de Tipaza actuelle
Rapport de la DUC

II-5 Carte de Synthèse :



Carte 10 : présentant l'évolution historique de la ville de Tipasa
Rapport de la DUC

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

-La première implantation phénicienne dans le port.

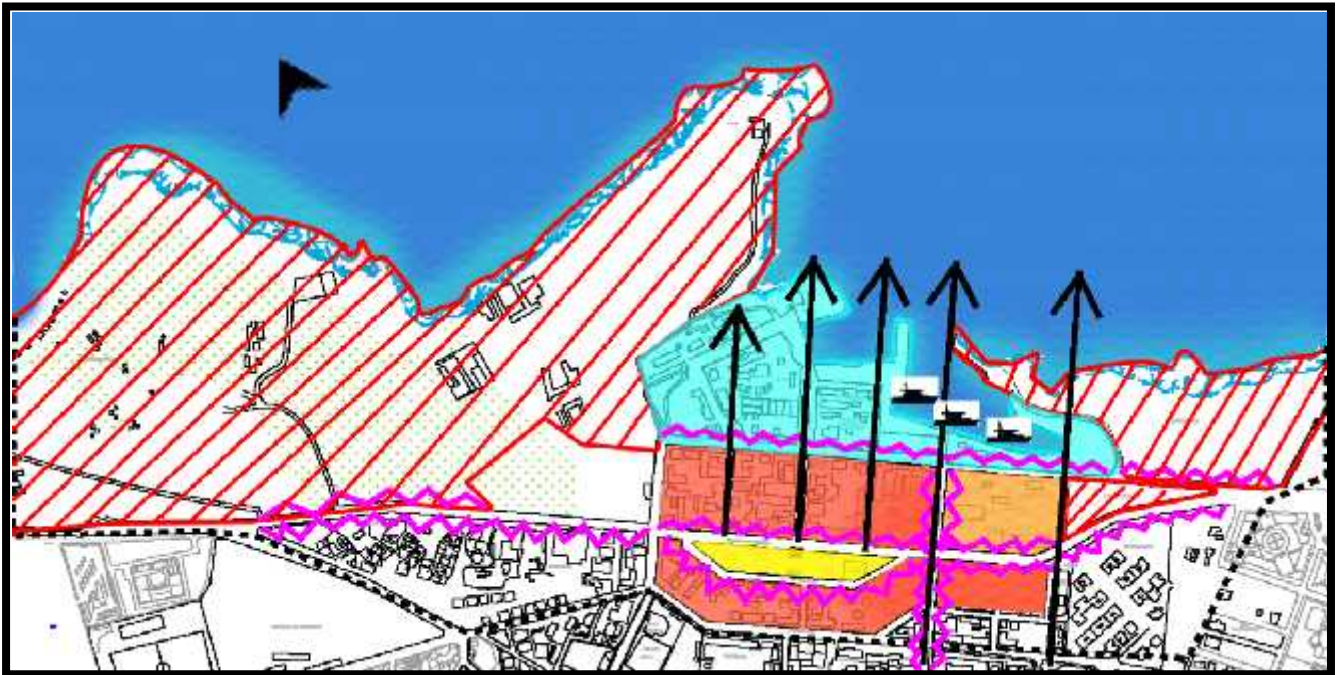
-La deuxième par l'arrivée romaine qui a marqué cette ville par son organisation, son patrimoine archéologique.

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

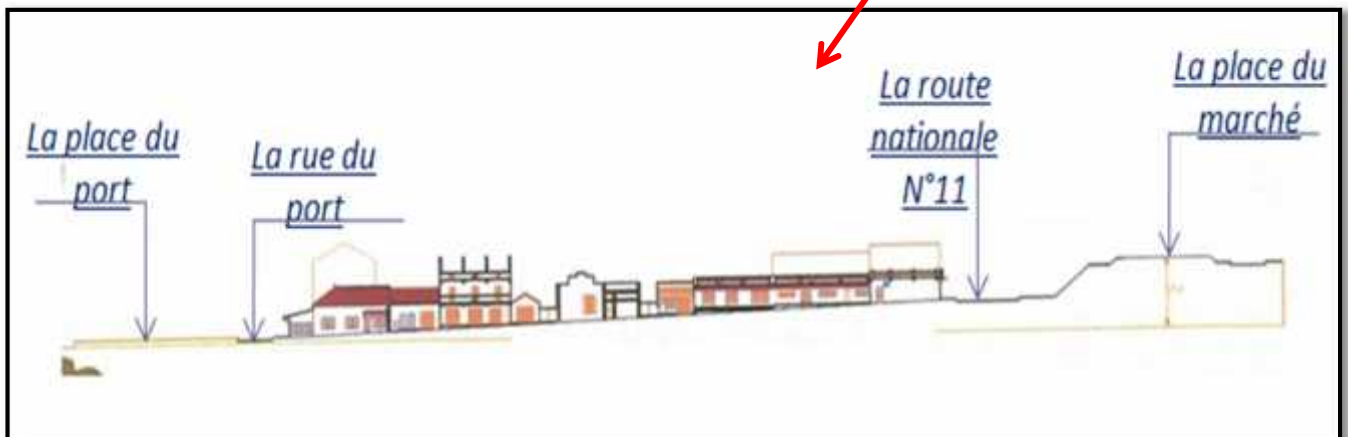
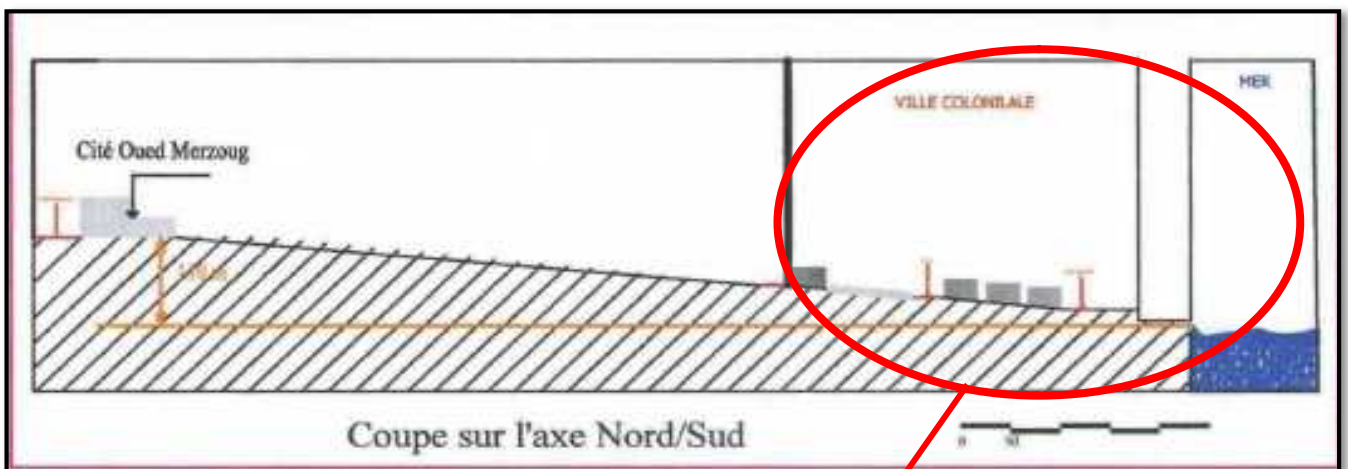
La mer constitue le principal élément inducteur de la création de la ville.

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

III- Etat des lieux :



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



Coupes schématique
Modifié par l'auteur

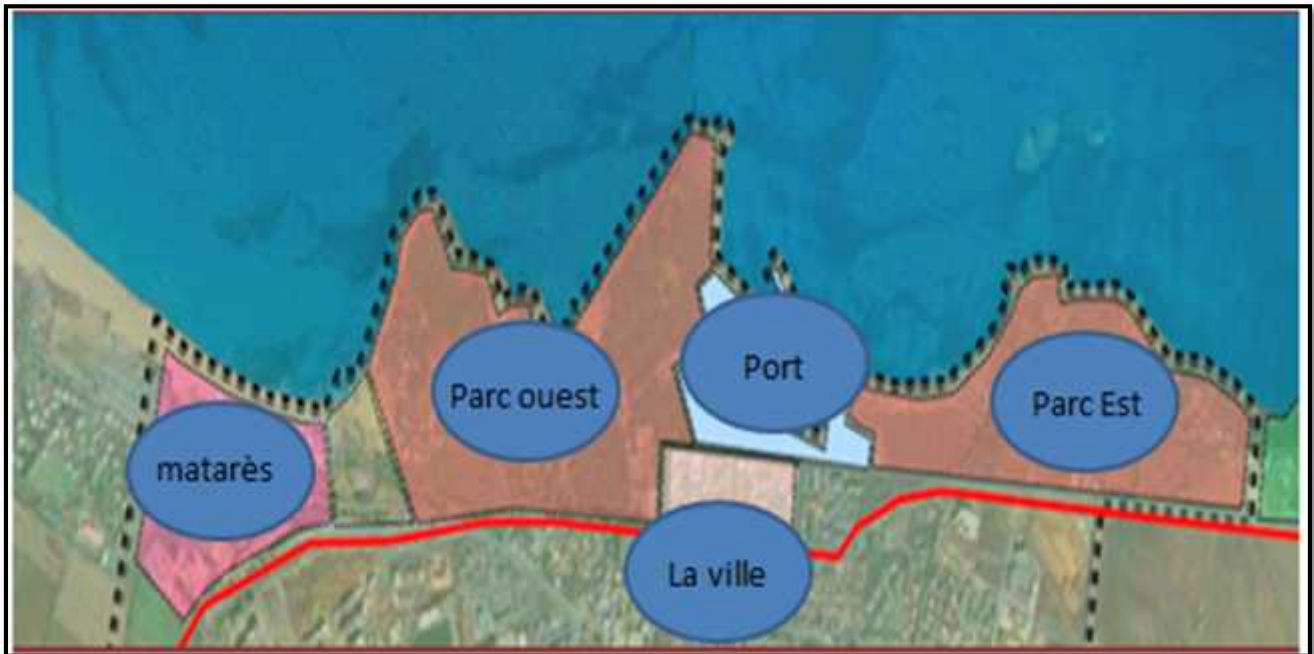


Fig. 33 : photo aérienne montrant la rupture entre les différents tissus de la ville et la mer
Modifié par l'auteur

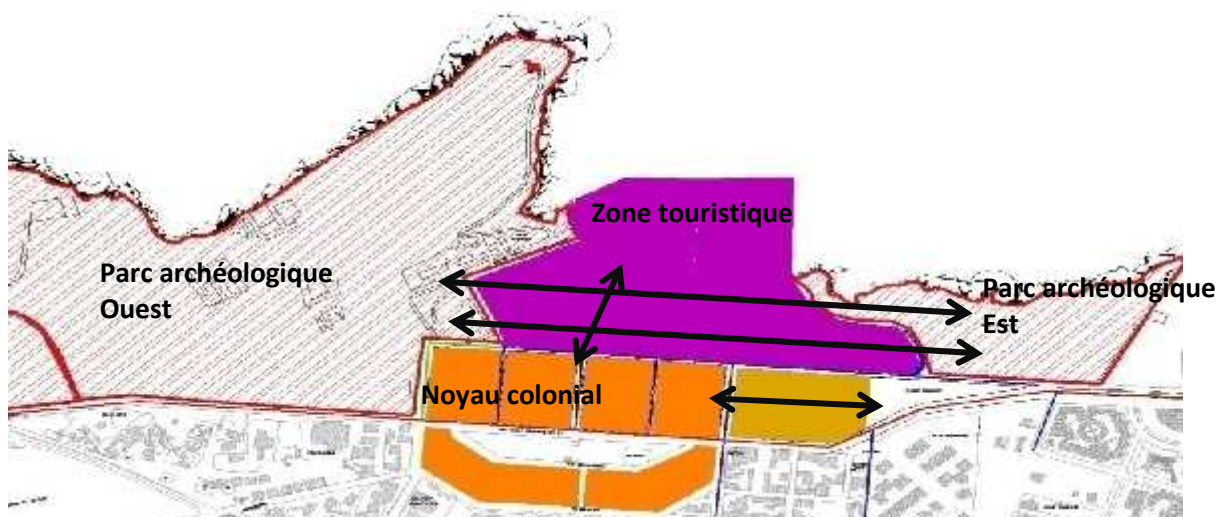
-**Délaissement** du front de mer

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

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

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

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



Carte 11 : montrant la partie Nord de la ville. Et les relations entre les différentes entités
Modifié par l'auteur

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



Fig 34 : photos montrant l'absence des aires de jeux et des espaces d'animation
Mémoire fin d'étude

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

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

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

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

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

De l'extérieur:

- Le parc est squatté par des habitats spontanés.
- Manque de signalisation.

De l'intérieur :

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



Fig 35 : Photo aérienne sur l'habitat précaire au niveau de parc
Modifié par l'auteur

IV- Constat général :

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

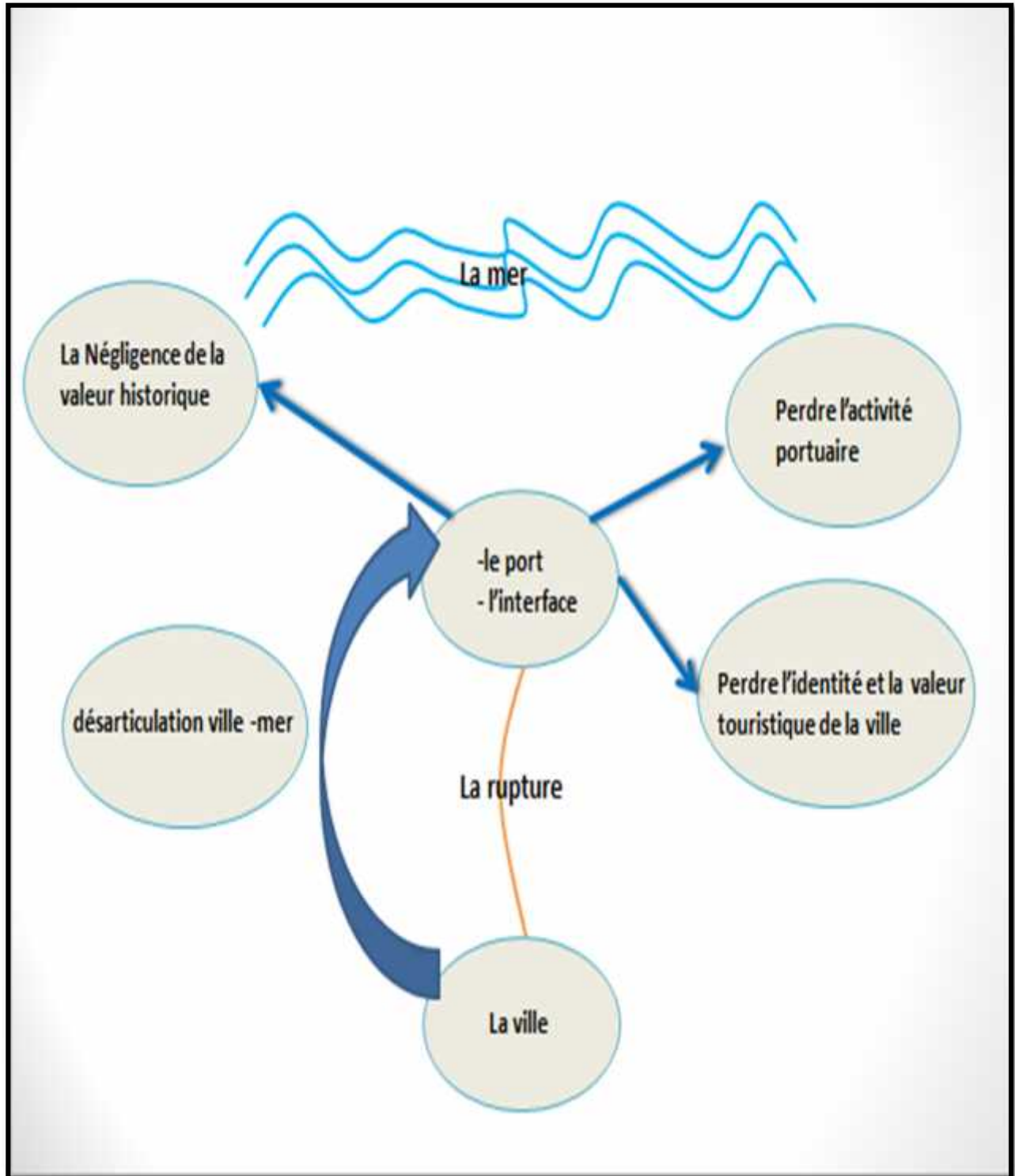


Schéma03: représentant la discontinuité entre la ville et la mer.

Modifié par l'auteur

V- L'interface ville- mer de la ville de TIPASA :

V-1. Situation de l'interface de TIPASA :



Fig 36 : photo aérienne indiquant la situation de l'interface de la ville de Tipasa
Modifié par l'auteur

V-2. Délimitation de l'interface de TIPASA :

Cette interface est délimitée par:

Le parc archéologique Est : à l'Est.

Le port : Au Nord.

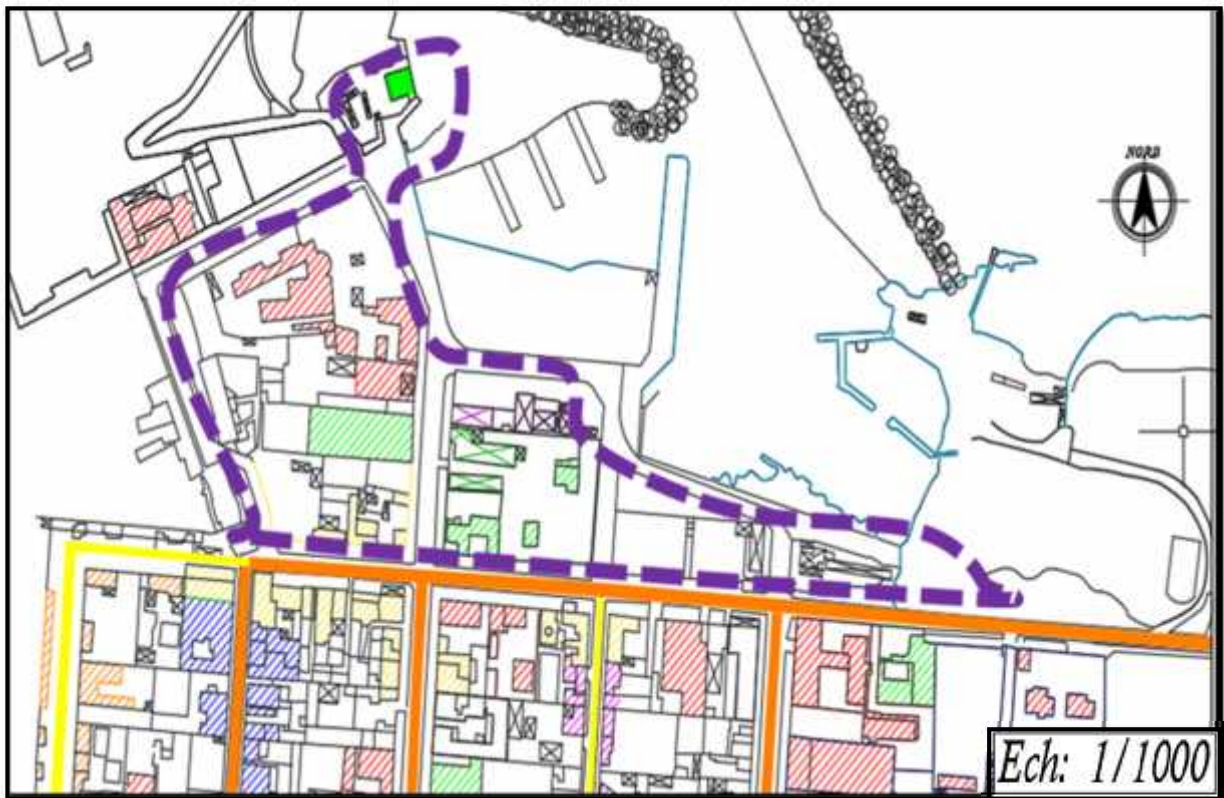
Le parc archéologique Ouest: à l'Ouest.

Le noyau colonial : Au Sud.













Fig 37 : Photo montre la délimitation de l'interface
Modifié par l'auteur

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



Carte 12 : indiquant les structures de l'interface de Tipasa
Modifié par l'auteur

Légende :

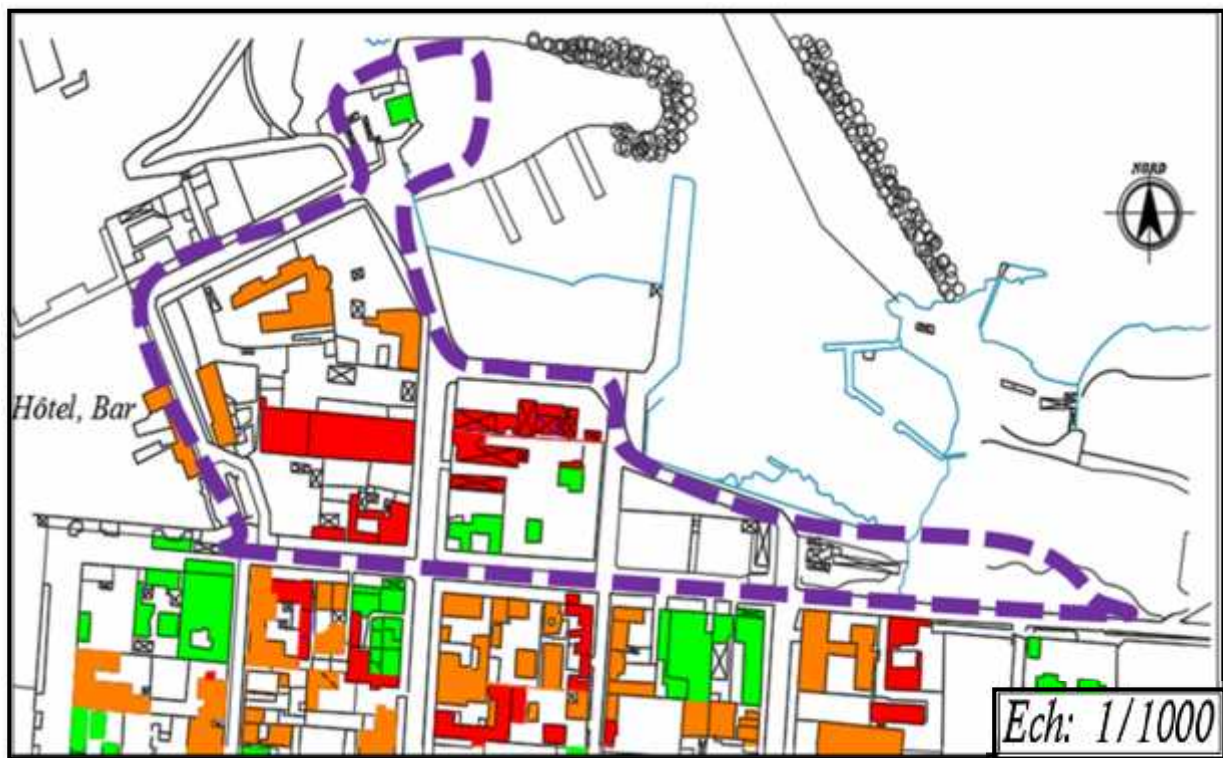
 <i>limites de l'interface</i>	 <i>Equipement culturel</i>
 <i>Restaurant, Cafétéria</i>	 <i>Voie principale</i>
 <i>C. Artisanal</i>	 <i>Voie secondaire</i>
 <i>Hôtel, Bar</i>	 <i>Voie tertiaire</i>
 <i>Services</i>	 <i>Voie de desserte</i>

Synthèse :

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

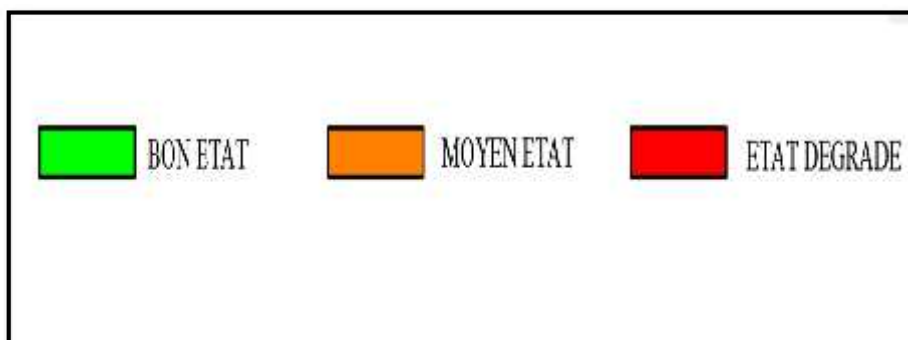
Les équipements existants sont dans un état de désolation

V-4. L'état de bâtis de l'interface :



Carte 13 : indiquant l'état de bâtis de l'interface de Tipasa
Modifié par l'auteur

Légende :

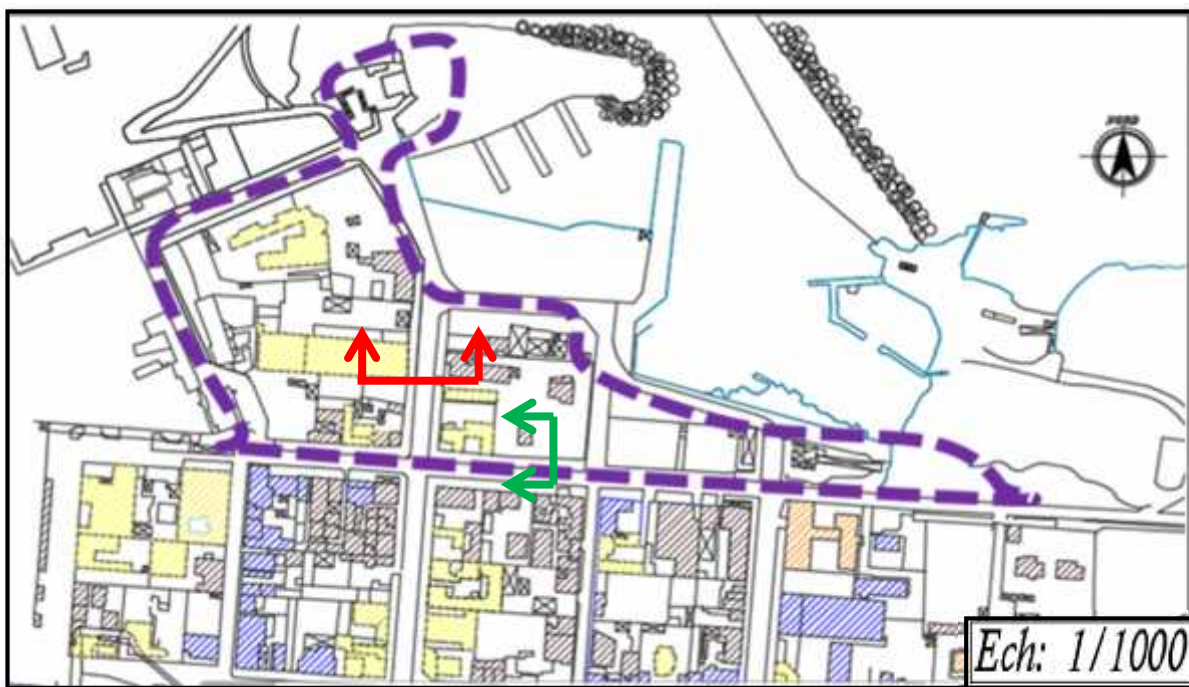


Synthèse :

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

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

V-5. Le gabarit de l'interface :



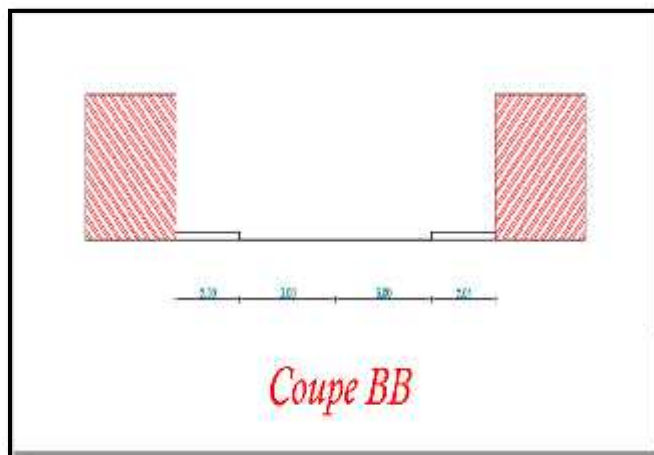
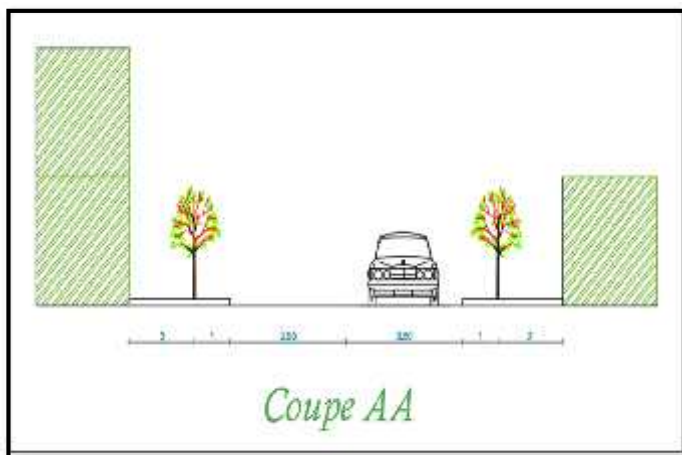
Carte 14 : indiquant le gabarit de l'interface de Tipasa
Modifié par l'auteur

Légende :



Synthèse :

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



Coupes schématique
Modifié par l'auteur



V-6 Constat spécifique :

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

V-7 Problématique spécifique :

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

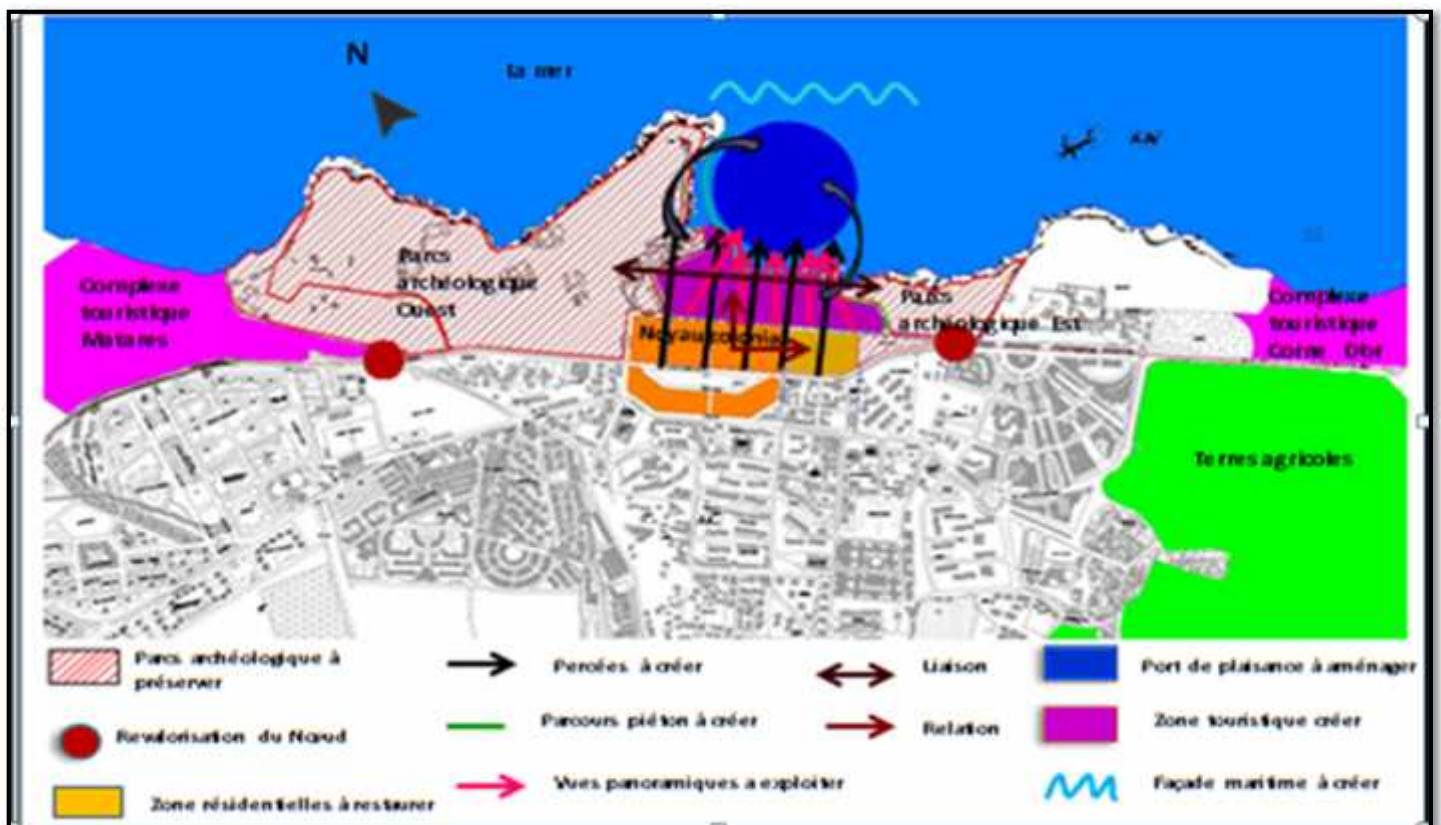
V-8 Les principes et les objectifs de la revalorisation de l'interface :

A- Les principes :

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

B- Les objectifs :

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



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

V-9 Tableau AFOM :

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

VI Conclusion :

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

Elle nécessite une opération de revalorisation comme un outil de réaménagement

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

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

Conclusion générale

Synthèse :

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

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

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

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

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

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

- un valorisation de la façade maritime pour rebondir le flux urbain vers la mer.

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

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

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

Bibliographie :

Les ouvrages :

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

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

Thèses et mémoires :

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

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

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

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

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

Les instruments d'urbanisme :

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

Sources internet :

- **GÈNES.** LE RENOUVELLEMENT D'UNE ANCIEN VILLE MARINAIRE. Disponible sur « legge383.uisp.it/uploads/public/file952.pdf » ([Consulter](#) le 18/01/2015).

- " **Cities & Ports**" -Genova 19-22 nov. 1991), Gênes, Diffusion AIVP. pp. 44-52. Disponible sur http://www.cdu.urbanisme.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/ville_et_port_cle05e12d.pdf. ([Consulter](#) le 26 /03/2016).

- <http://maps.Google.com> 22/05/2016

- www.wikipedia.com 21/05/2016

-www.conservatoire-de-littorale.

MYLENE Breard, TRISTAN Durieux, LAETITIA Ognard. 2009-2010. Analyse de Gênes. Disponible sur « metropolesdusud2010.free.fr/Laetitia-Mylène-Tristan.pdf » ([Consulter](#) le 12 /01/2015).

www.cnrtl.fr/lexicographie/revaloriser. ([consulter](#) le 13 /04/2016).

Tables des illustrations :

Liste des Figures :

Figure01 : Barcelone.	11
Figure02 : La ville d'Amalfi (Italie).	11
Figure03: Levant Beach	11
Figure04 : Burdj el Arab (Dubai)	12
Figure05 : l'opéra de Sydney (Australie) Rappelle la forme de coquillage	12
Figure06: Hôtel de ville de Londres	12
Figure07 : Grèce. Santorin	13
Figure08 : . Le littoral algérien	14
Figure09 : les villes littorales algériennes.	15
Figure10 : les ruines romaines TIPAZA	17
Figure11 : Aménagement de la façade maritime de Marseille	21
Figure 12: Vue aérienne montrant l'interface ville -mer	22
Figure 13: : Front de mer Saint Denis	22
Figure14: Front de mer Saint-Nazaire avant l'aménagement	23
Figure15 : Front de mer Saint-Nazaire après l'aménagement	23
Figure16 : port de Concarneau	25
Figure17: promenade du port de Soller	26
Figure18: Vue à vol d'oiseau de la ville de Gênes aujourd'hui.	28
Figure19 : plan de situation de port antique de Gênes.	29
Figure 20 : Des croquis de Renzo Piano.	31
Figure 21 : Port antique de Gênes	32
Figure 22 : L'aménagement de l'aquarium et les entrepôts de coton	33
Figure 23 : Photo aérienne montrant la situation régionale de Tipasa.	37
Figure 24 : Photo aérienne montrant la situation locale de Tipasa	37
Figure 25 : Photo aérienne montre l'accessibilité à la Ville de Tipasa.	38
Figure 26 : Photo montre la délimitation de la Ville de Tipasa.	38
Figure 27 : Photo aérienne montre la mobilité intérieure de la Ville de Tipasa	39
Figure 28 : photo aérienne de Tipaza montrant la direction des vents	40
Figure 29 : Photo aérienne présentant la ville de Tipaza à l'époque phénicienne	42
Figure 30 : Photo aérienne présentant la ville de Tipaza à l'époque romaine	43
Figure 31 : Photo aérienne présentant la ville de Tipaza à l'époque romaine	43
Figure 32 : Vue aérienne de la ville de TIPAZA à l'époque coloniale	44
Figure 33 : photo aérienne montrant la rupture entre les différents tissus de la ville et la mer	48
Figure 34 : photos montrant l'absence des aires de jeux et des espaces d'animation	49
Figure 35 : Photo aérienne sur l'habitat précaire au niveau de par	49
Figure 36 : photo aérienne indiquant la situation de l'interface de la ville de Tipasa	51
Figure 37 : Photo montre la délimitation de l'interface	51

Liste des Tableaux :

Tableau 01 : présentant les enjeux de l'interface ville-mer.....	27
Tableau 02 : présentant les activités de la ville de Tipasa.....	41

Liste des Cartes :

Carte01 : montre la revalorisation de port ancien.	32
Carte02 : présentant la revalorisation urbaine dans le port ancien de Gênes. <i>Jacquot .S.2009</i>	33
Carte 03 : indiquant les zones sismiques de la partie Nord de l'Algérie.....	39
Carte04 : présentant la ville de Tipaza à l'époque vandale.....	43
Carte05 : Le tracé du village colonial.....	44
Carte06 : présentant la ville de Tipaza à l'époque française (1854-1861).	44
Carte07 : présentant la ville de Tipaza à l'époque française (1958-1962).....	45
Carte08 : présentant la ville de Tipaza à l'époque postcoloniale.....	45
Carte09 : présentant la ville de Tipaza actuelle.....	45
Carte10 : présentant l'évolution historique de la ville de Tipasa.....	46
Carte11 : montrant la partie Nord de la ville. Et les relations entre les différentes entités.....	48
Carte12 : indiquant les structures de l'interface de Tipasa.....	52
Carte13 : indiquant l'état de bâtis de l'interface de Tipasa.....	53
Carte14 : indiquant le gabarit de l'interface de Tipasa.....	54
Carte15 : indiquant les principes pour la revalorisation de l'interface de Tipasa.....	56

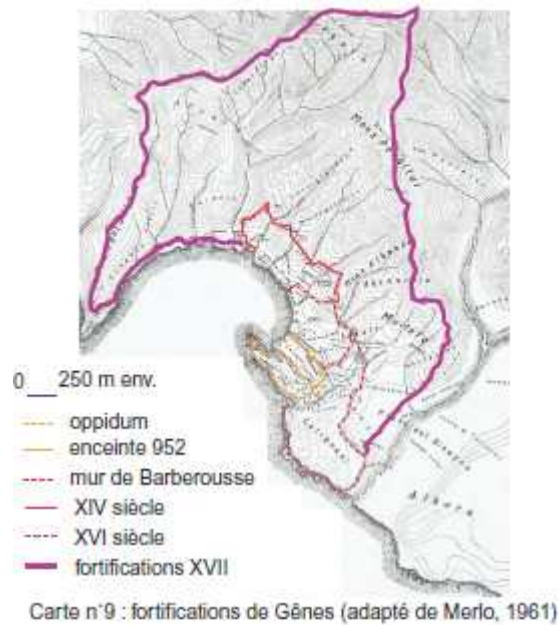
Liste des Schémas :

Schémas 01 : montre la notion de revalorisation de l'interface ville /mer	24
Schémas 02 : représentant le recensement de 2011.....	40
Schémas 03 : représentant la discontinuité entre la ville et la mer.	50

Annexe :

Développement de Gènes.

Développement de Gènes



Carte n°10 : Gènes en 1400



Carte n°11 : Gènes en 1656



Carte n°12 : Gènes en 1690

Cartes 10, 11, 12 extraites de **P. Barbieri, Forma genuae, 1938.**