

Université de Blida 1
Institut d'Architecture et d'Urbanisme



Master 2

Mémoire de fin d'Etudes

Option : ARCHITECTURE EN ZONE URBAINE LITTORALE

**Dynamique de métropolisation en zone
littorale**

(Joint PFE Conception d'un pôle de gastronomie à EL-MOHAMADIA)

Réaliser par :

- BACHA NESRINE
- DERRAS CHOUK ISLAM

Encadré par :

Mm ABEDLMOULA.A

Remerciements :

Tout d'abord on remercie dieu le tout puissant de nous avoir donné la volonté et le courage nécessaire pour pouvoir mener à bien ce travail.

Je remercie notre encadreur Mm Abdel moula, pour son suivi, ses nombreux conseils, ses orientations et son aide et ses conseils,

J'adresse mes sincères remerciements à:

- A nos mères qu'elles nous ont soutenu moralement quotidiennement et sincèrement et nous ont poussées vers l'avant

- A nos pères qu'ils ont toujours su comment nous encourager et nous soutenir

- A nos chères sœurs qui étaient toujours à nos côtés,

- Aux responsables de la bibliothèque de l'EPAU, ainsi que toute l'équipe du service culturel et sportif.

- A nos chères amies qui m'ont aidé de près ou de loin.

Plan de travail :

I/ Etat des connaissances :

Introduction

1/Introduction à la thématique du master : « Architecture en Zone Urbaine Littorale » :

1-1Présentation de l'option AZUL.....

1-2Objectif de l'option

1-3 Choix de l'option

2/Recherche thématique globale sur l'architecture en zone urbaine littorale :

2-1 Notion du littoral en générale.....

2-2 Présentation de la ville littorale en générale.....

2-3 La naissance de la ville littorale.....

2-4 Critères d'implantation d'une ville littorale :.....

a/ Conditions physiques.....

b/ Condition historiques.....

2-5 Les formes de développement urbanistique d'une ville littorale.....

a/ Développement parallèle à la mer.....

b/ Développement perpendiculaire à la mer

c/ Développement de la ville dans toutes les directions

2-6 La croissance urbaine d'une ville littorale :.....

a/ Les modes de croissance urbaine.....

b/ Eléments régulateurs

c/Types de croissance.....

d/ Limites de croissance

e/ Franchissement des limites.....

- 2-7 Les aménagements spécifiques de la ville littorale.....
- 2-8 Les équipements des villes littorales :
 - a/ Les ports
 - b/ Autres équipements.....
- 2-9 Classification des villes littorales :
 - a/ Villes portuaires
 - b/ Villes touristiques
 - c/ Villes industrielles.....
 - d/ Ville agricoles
- 2-10 Présentation sur le plan architectural :
 - a/ Forme.....
 - b/ Façade.....
 - c/ Matériaux.....
- 2-11 Problèmes des villes littorales :
 - a/ Villes touristiques
 - b/ Villes industrielles
 - c/ Villes agricoles
- 2-12 Les risques côtiers qui menassent la ville littorale :.....
 - a/ Les risques.....
 - b/ Comment se protéger ?.....
- 2-13 Les règlements d'urbanisme de la ville littoral.....
- 2-14 Les instruments d'urbanisme.....

II/ Thématique spécifique :

Thème :

Dynamique de métropolisation en zone urbaine littorale :

1/ introduction	
2/ De la ville à la métropole (Histoire).....	
2-1 Ville traditionnelle.....	
2-2 Ville classique	
2-3 Ville industrielle.....	
2-4 Ville contemporaine.....	
3/ La métropole.....	
3-1 Définition	
3-2 Phases de développements.....	
3-3 Processus de métropolisation	
3-4 Commandes de la métropolisation.....	
3-5 Les grandes métropoles mondiales.....	
4/ Dynamique de métropolisation en zone urbaine littorale.....	
5/ Plan stratégique ultramoderne	
5-1 Alger support de réflexion.....	
5-2 Les permises d'Alger métropole.....	
5-3 Alger métropole du 21 siècle.....	
6/ Conclusion	

7/ Notion de développement durable.....

7-1 Définition.....

7-2 Les piliers de développement durable.....

7-3 L'urbanisme durable.....

8- Autre métropole méditerranéenne : Barcelone

Introduction :

L'eau source de la vie, a été et restera toujours un des facteurs fondamentales qui gère la sédentarisation des civilisations à travers le temps car c'est le moteur des activités humaines essentielles : l'agriculture, l'industrie, le commerce, l'artisanat ...

Si on traverse le temps, depuis l'antiquité jusqu'à aujourd'hui on constate que les plus grandes civilisations : « romaine, grec, phénicienne » implantent leurs villes au près des mers et des oueds à fin d'exploiter non seulement la richesse économique des zones côtières mai aussi de profiter de la beauté de ses paysages naturels et de ces caractéristiques physiques .

Aujourd'hui les grandes villes côtières deviennent des métropoles, elles rentrent dans un contexte dynamique de transformation et de développement matérialisé par l'apport de plusieurs projets structurants qui vise à leur redonner une signification plus riche, polyvalente et productive.

Selon le processus de métropolisation, se structure un système urbain nouveau qui transforme les grandes régions urbanisées. Une nouvelle réalité géographique hautement productive et attractive dont les mécanismes se place complètement dans la problématique suivante :

Comment assurer le développement et fonctionnement des zones urbaine littorale pour une image qui reflète positivement la future métropolisation des grandes villes côtières ?

Introduction générale

De cette problématique, plusieurs questions peuvent être dégagées :

- * comment peut-on mieux cerner les spécificités de ces zones urbaines ?
- * comment assurer le fonctionnement des liens ville / mer ?
- * comment optons-nous pour exploiter les potentialités naturelles et paysagères d'une ville côtière?
- * Quel type de projet choisissons-nous pour valoriser la richesse d'une ville côtière ?
- * Comment peut-on requalifier nos métropoles côtières à fin d'atteindre les métropoles du bassin méditerranéen ?

Hypothèses :

- Faire une recherche globale sur les villes côtières et déduire la spécificité urbaine et architecturale de cette zone urbaine.
- Assurer l'intégration site/ projet
- Créer un équipement qui assurent la relation ville/ mer
- Assurer l'attractivité par la polyvalence et la multifonctionnalité.
- Offrir un maximum d'espace extérieur aménagé.

Méthodologie :

Pour reprendre à cette problématique nous avons fait un travail de recherche qui se divise en deux chapitres :

Partie 1 : une recherche thématique générale sur l'architecture en zone urbaine littorale

Partie 2 : une recherche thématique spécifique au thème : dynamique de métropolisation en zone littorale.

Ensuite on a pris la ville d'Alger qui est une future métropole comme cas d'étude (joint PFE).

Pour finir, nous souhaitons que ce modeste travail sera une contribution à l'évolution d'une réflexion et une solution à la problématique de l'atelier de master 2 AZUL.

1/INTRODUCTION LA THEMATIQUE DU MASTER :

« Architecture en Zone Urbaine Littorale » :

1-1/Présentation de l'option AZUL :

La problématique générale du master 'Architecture en Zone Urbaine Littorale s'inscrit dans le cadre des études concernant la formations et le développement des sites urbains littoraux ; Elle vise principalement à comprendre le dysfonctionnement des liens ville/mer.

Elle s'insère dans des recherches urbanistiques sur le contrôle de la production des typologies urbaines et architecturales en milieu littoral. Elle privilégie la mer comme fondement de la planification urbaine ; c'est le support qui définit et oriente les aménagements d'une ville littorale.

S'appuyant sur des connaissances produites et accumulées au cours du temps par la recherche urbaine, plusieurs facteurs ont un impact sur la variation des typologies urbaines dans une ville littorale on distingue : des facteurs naturels et des facteurs humains.

Dans ce vaste domaine, le master 'Architecture en Zone Urbaine Littorale, soulève tout particulièrement la problématique spécifique de la ville littorale algérienne : une ville standard, stagnée, mal exploitée, démaritimisée.

Afin de trouver solution à ces problématiques des pratiques de l'urbanisme opérationnel nécessitent des interventions urbaines sur la ville littorale : le réaménagement ; la requalification ; la mise en valeur et l'exploitation ; la redynamisation ; le renouvellement urbain ; la restructuration.

Plus qu'un concept ou qu'une action urbaine, ces interventions sont les fondations d'un projet urbain qui sera l'expression des réflexions et des principes programmés et étudiés.

1-2/Objectifs de l'option :

AZUL (Architecture en zone urbaine littorale) est une option qui s'intéresse aux sites urbains littoraux. Il faut dire que l'espace littoral est complexe et vulnérable, particulièrement quand il s'agit d'intervenir sur le plan urbanistique et architectural.

Pour préserver cette particularité on vise comme objectifs :

- Améliorer la qualité architecturale et urbanistique en milieu littoral.
- Protéger et mettre en valeur de manière judicieuse les potentialités de nos espaces littoraux pour un développement durable.

1-3/Choix de l'option :

Notre choix s'est porté pour l'option AZUL qui s'intéresse aux zones urbaines littorales pour les raisons suivantes:

- Approfondir nos connaissances sur la ville littorale, par la richesse et la diversité tant sur le plan naturel, social, économique, et particulièrement leurs impacts sur la production architecturale et urbanistique.
- Exploiter les richesses de nos villes côtières.

Conclusion :

Pour trouver solution aux problèmes de nos villes littorales, une recherche thématique sur l'architecture et l'urbanisme en zones côtières est nécessaire car pour bien intervenir sur un territoire il faut le maîtriser.

2/Recherche thématique globale sur l'architecture en zone urbaine littorale :

2-1- Notion du littoral en général :

La notion de littoral est communément admise par tous. Il s'agit de l'espace qui relie la terre et la mer. Il n'existe cependant pas de définition unique de ce territoire mais plusieurs méthodes pour le délimiter sur terre comme en mer. Ces définitions peuvent être d'ordre biologique, physique, économique, démographique, ou juridique.

Etymologie. Ce mot est emprunté au latin (Littoralis)

2-2 – Présentation de la ville littorale en général :

La zone littorale forme une bande étroite de quelques centaines

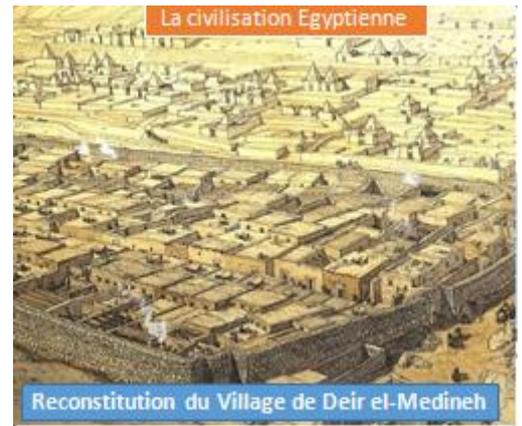
à quelques milliers de mètres de part et d'autre de la ligne de rivage.

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

Les villes littorales font partie de cette zone où les pressions

anthropiques sont les plus concentrées et où les conflits actuels et potentiels d'utilisation du sol sont plus critiques.

La population et les activités économiques (d'ont l'industrie), les transports et le tourisme se concentrent sur une (bande littorale) à géométrie variable dépendant en particulier du relief. Ce sont des zones dont la densité économique, bien qu'encore mal connue, est souvent beaucoup plus importante que la moyenne nationale.



2-3- La naissance de la ville littorale :

La mer et le littoral sont une richesse exceptionnelle les plus grandes civilisations ont fleuri dans les zones côtières ; considérées depuis les temps les plus anciens comme un cadre idéal de vie, d'activités et de développement, comme un espace qui permet à l'homme de satisfaire la plupart de ses besoins

Toute au long de l'histoire, ces zones étaient aménagées, exploitées, voire convoitées par les populations qui les habitaient.

L'homme à commencer à avoir un impact sur la nature dès l'instant où il est passé

d' une économie de chasse de pêche, de cueillette, à une économie marchande et agricole.

La pêche qui était l'une des activités qui ont engendré la naissance de la ville littorale par l'installation des maisons de pêcheurs en bordure de mer.

Le développement de la pêche crée des véritables port ; l'implantation de bâti se fait de façon linéaire ou pied du coteau avec une création d'un système de voirie qui se constitue et favorise les échanges.

Les villages côtiers ne sont plus uniquement tournés vers les activités de pêches, ils ont presque totalement disparu , les bourgs du littoral deviennent aussi des stations balnéaires on est y observe fréquemment le développement des airs d'accueil et la mise en valeur du front de mer.

-Bref historique :

Dès le VIIIe Siècle commence Un mouvement De migrations À l'échelle

de l'ensemble de La Méditerranée, Qui concerne Les Grecs mais Aussi les Phéniciens.

C'est ce que les historiens appellent la «colonisation».

Il y a plusieurs raisons à ce mouvement :

- commerciales avec fondation de comptoirs
- accroissement démographique et recherche de nouvelles terres
- conflits internes
- il faut tenir compte aussi des progrès de la navigation.

C'est un mouvement de longue durée qui s'étale en plusieurs temps jusqu'au VI^e siècle. Il se traduit par la fondation de nombreux établissements sur le pourtour de la Méditerranée et dans les îles, dont beaucoup deviennent des villes importantes.

les Phéniciens implantèrent des comptoirs sur les rives de Méditerranée.

Ces comptoirs lui permettaient de pratiquer des échanges commerciaux avec

les populations locales. Pratiquant le petit cabotage, les comptoirs phéniciens implantés dans la Méditerranée se situaient à des distances de 25 à 30 miles les uns par rapport aux autres, ce qui offrait un maximum de sécurité et des repères importants aux navigateurs.

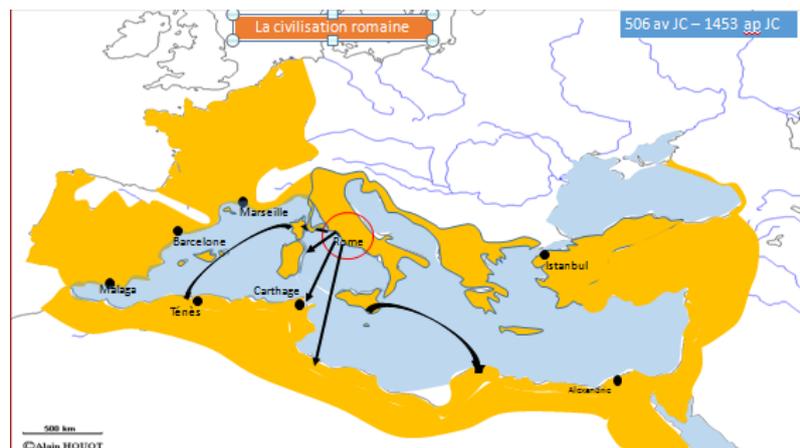
Les grecs choisi les positions géographique favorable au trafic maritime

* (on distingue alors la ville haute « l'Acropolis, ou se trouve les temples des dieux et ou les citoyens peuvent encore se réfugier en dernier recours ».



Et la ville « l'Astys », où se déroulent les activités commerciales et les relations civiles ».

Le territoire est délimité par les montagnes et comprend presque toujours un port (à une certaine distance de la ville, car celle-ci se trouve habituellement loin de la côte pour ne pas être exposée aux attaques des pirates)

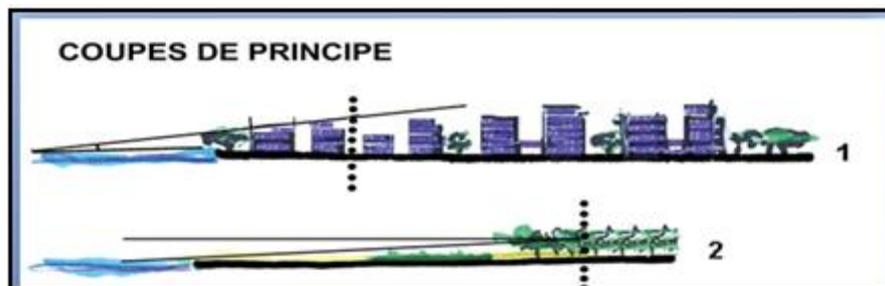


Histoire de la ville, Leonardo bénévole

2-4-Les critères d’implantation d’une ville littorale :

a/Conditions physiques :

- La morphologie :
- Réseau hydrographique
- Terrain agricole



b/Conditions historiques :

- Politiques, Défense, Echange.

2-5-Les formes de développement urbanistique d’une ville littorale :

L’urbanisme des villes littorales est très influencé par la mer. Les formes de développement urbanistique des villes littorales se présentent comme suit :

a/ Développement parallèlement à la mer :

Généralement les villes qui se développent parallèlement à la mer occupent des sites plats , en adoptant un tracé linéaire et des percées visuelles qui donnent sur la mer, pour ainsi garder le contact visuel et physique ville/mer

*** Le facteur à l’origine :**

-La morphologie :

Le développement de la ville sur un site plats se fait parallèlement à la mer ,en adoptant un tracée linéaire avec la création des percées perpendiculaires, Pour garder des liens visuels vers la mer ceci influera sur l’architecture par le type et l’orientation des ouvertures, des balcons et des terrasses.



La ville de Hammamet (Tunisie)

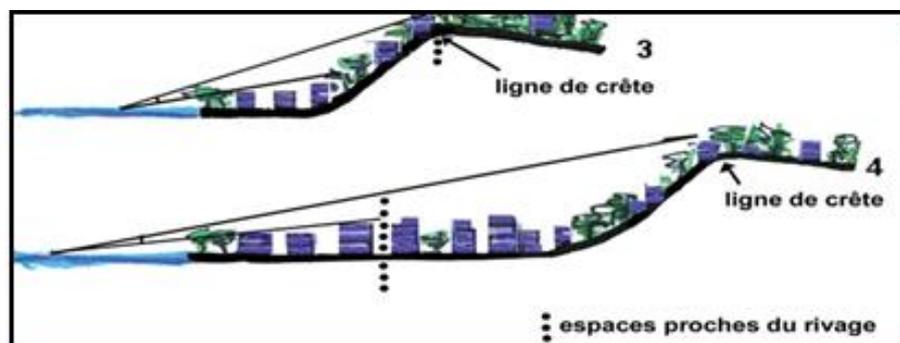
b/ Développement de la ville perpendiculairement à la mer :

Généralement les villes qui se développent perpendiculairement à la mer occupent sur des sites en pente ou limités par des obstacles naturels ou artificiels.

* Le facteur à l'origine :

1-La morphologie :

Cette organisation est généralement appliquée pour des sites en pentes ou afin d'éviter les obstacles qui peuvent être naturels tels les cours d'eau, terres agricoles .Ou artificiels tels que des zones militaires ou industrielles.





La ville d'Amalfi (Italie)

c/ Développement de la ville dans toutes les directions :

Cette organisation est faite d'une manière aléatoire causée par des obstacles qui bloquent l'évolution et engendrent l'apparition de plusieurs pôles de développement.

Ces obstacles sont généralement naturels (montagnes, terres agricoles, cours d'eau). (Facteur naturel)

2-6-La croissance urbaine d'une ville littorale :

C'est l'ensemble du phénomène d'extension des agglomérations saisi d'un point morphologique, ce terme doit accompagner le développement économique, et démographique incontrôlés qui peut aggraver la situation.

La croissance urbaine peut être orienter-diriger-maitriser et accompagner par des ressources.

a/Les modes de croissance urbaine :

1-Croissance continue :

Elle se caractérise par le fait qu'à chaque stade du développement, les extensions se font en prolongement direct des parties déjà construites.

La forme de l'agglomération reste unique, déterminée par une limite identifiable.

L'extension se fait dans une direction principale ou dans de multiples directions.

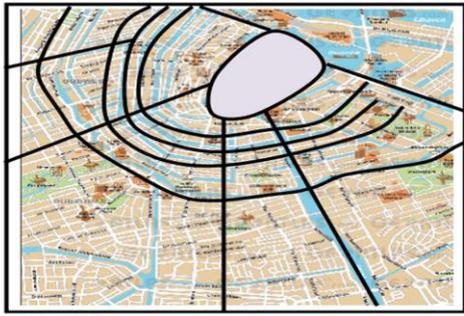
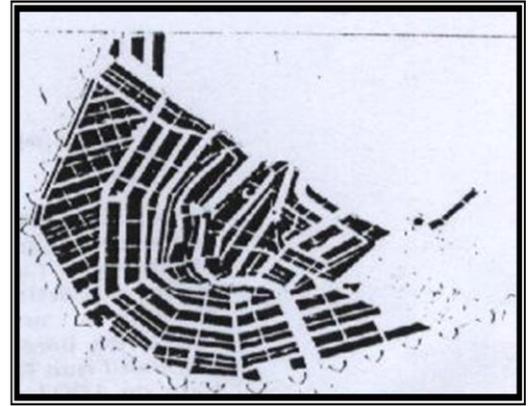


Fig 1-2: Croissance continue radioconcentrique a Amsterdam
 Site web: http://www.campiello-Amsterdam.com/plan_interactif
 + l'intervention de l'auteur 2013

Exemple; Plan de la ville Amsterdam



2- Croissance discontinue :

Elle se présente comme une organisation plus globale du territoire ,ménageant des coupures (végétales/ agricoles) entre les parties anciennes et les extensions ,ou bien l'éclatement de la ville dans l'urbain.



Plan d'extension de Francfort en 1930.

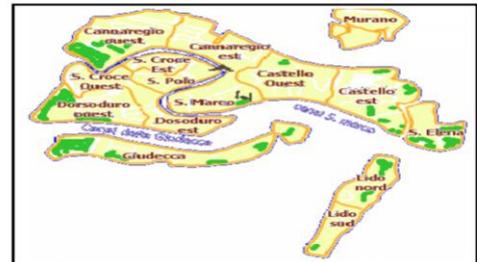
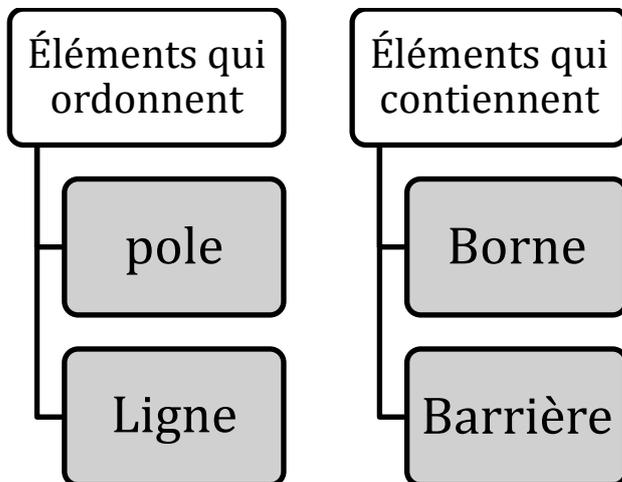


Fig1-3 : Croissance discontinue de la ville de Venise d'après Philippe Panerai
 Site web: http://www.campiello-venise.com/plan_interactif

b/Éléments régulateurs de la croissance urbaine :

Se sont des éléments physique, des configurations matérielles, des constructions sur les quels s'appuie la croissance.

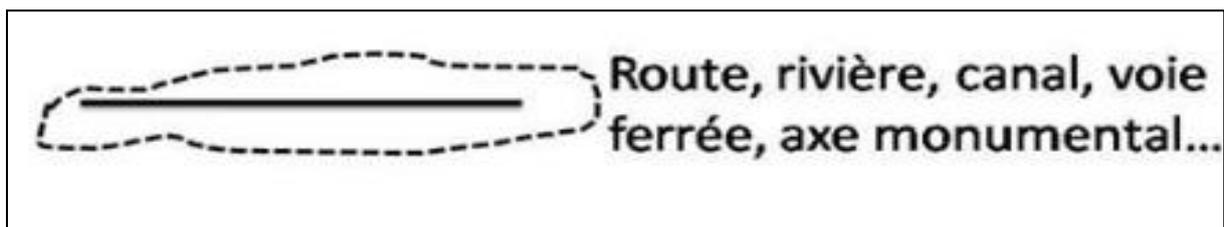


c/Type de croissance :

- Croissance linéaire
- Croissance multidirectionnel (polaire)
- Croissance dans l'étendue

***croissance linéaire :**

La croissance de l'ensemble s'effectue selon une direction déterminée (axe de croissance) définition de la ligne de croissance : c'est le support d'une croissance qui s'effectue selon une seule direction



Exemple : rio une cité linéaire ou succèdent des noyaux bien identifier le long de la baie

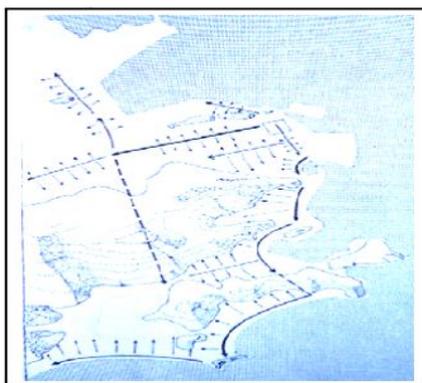
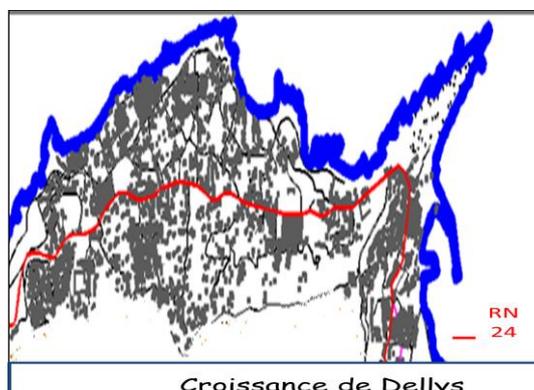
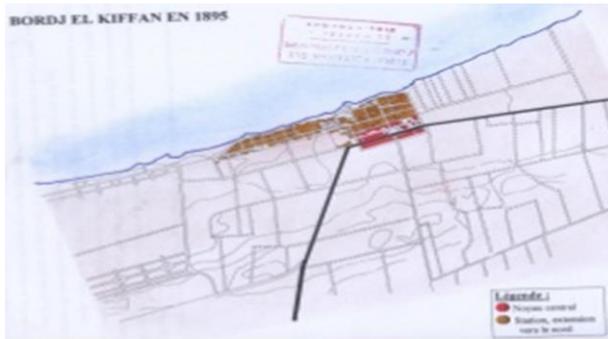


Fig1-1 : Croissance linéaire : Rio de Janeiro
Source : Panerai .Ph et AI ,2002



Croissance de Delys



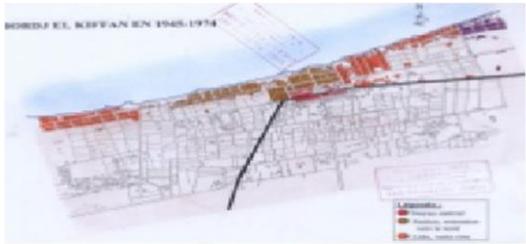
Carte bordj el kifan 1895



Vue sur alignement la mer « la marsa »



Bordj el kifan 1935/1937



Exemple: étape d'évolution spatiale de la ville de « bordj el kiffan »

Croissance linéaire suivant une seule direction « la mer »

La croissance multidirectionnelle (polaire):

- La croissance s'effectue à partir d'un pôle
- le premier groupement à partir duquel va s'opérer le développement de l'agglomération, et le point de référence du développement, en général le centre d'une ville est un pôle, il peut être un monument ou un carrefour



Centre originel, centre ville, centre historique.

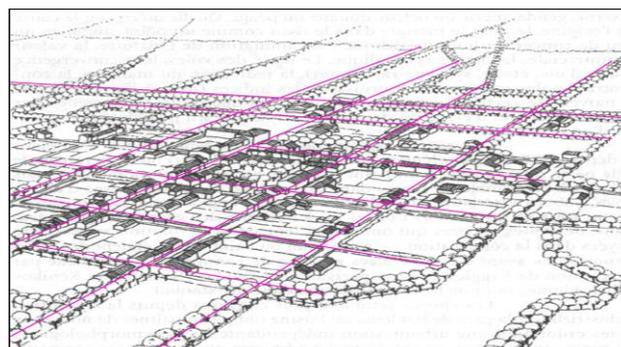
Vue aérienne d'Anvers
La cathédrale Notre-dame d'Anvers est l'une des plus grandes églises de style gothique de Belgique



Pole de croissance Reims a paris

Croissance multidirectionnelle :

La croissance ne s'effectue que rarement sans épaisseur et selon une ligne unique, elle peut avoir des branches donc hiérarchie d'un axe principale et d'autres secondaires



la bastide, saint-denis 1985

d/ Les limites de la croissance :

1-Barrière de croissance :

Ce mot évoque l'idée d'un obstacle, elles s'opposent à la propagation d'un tissu prenant une forme de croissance linéaire, elle peut être un :

*obstacle géographique : forêt

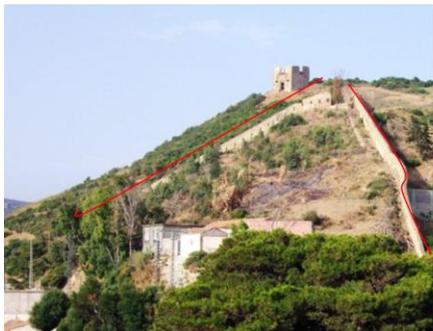
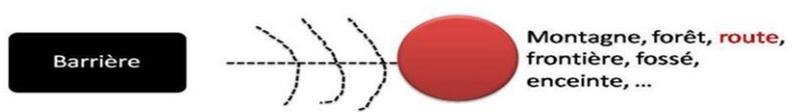
* obstacle construit : voie – canal – enceinte.

Elles marquent une différence topologique entre deux territoires.

Elles ont pour rôle :

* favoriser la classification interne

* l'extension brute sur elles.



Obstacle artificiel
(enceinte de la
casbah de Dellys)

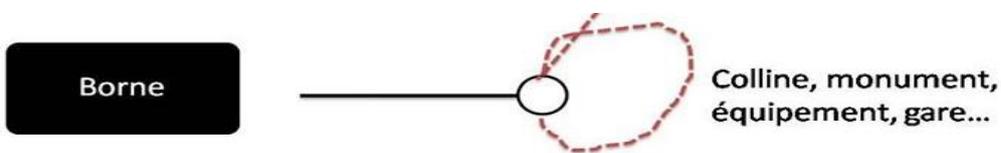


2- Une borne

- Un obstacle à une croissance linéaire ,de façon générale, un accident sur un axe de croissance joue le rôle de borne pendant une période donnée
- Elle peut être constituée par

* un accident naturel(gué, rupture de pente) ou crée (détour ,carrefour, édifice , etc)
c'est souvent le point de franchissement de la barrière (porte de ville ,pont ,etc)

*le pole de croissance opposée (hameau,gare, etc.)



3- Le seuil de croissance :

Chaque type d'agglomération est compris dans une fourchette de population à l'intérieur de laquelle l'équilibre entre les distances, les équipements, la situation démographique s'établit harmonieusement. Une structure propre à chaque type permet cet équilibre. La borne supérieure de l'intervalle correspond à un seuil au-delà duquel l'agglomération change de nature et modifie sa structure.

e/Franchissement des limites :

Les limites physiques constituent fortement le tissu et dans la plupart des cas peut être identifiée la partie ancienne et les extensions par:

*l'extension de l'agglomération s'effectue sans destruction, la barrière subsiste et introduit une coupure dans le tissu.

*des modifications existent, mais se limitent à des opérations ponctuelles autour des points de franchissement (portes, ponts, carrefours) les deux relations entre les deux parties ne s'effectuent qu'à certains

2-7 Les aménagements spécifiques à la ville littorale :

Les risques naturels jouent un rôle très important sur le développement de la ville, leurs impacts font que cette dernière s'éloigne de la mer et implique la construction sur les hauteurs pour éviter les risques. (Humidité, vents, inondations, tsunami, l'érosion).

L'aménagement des espaces publics, terrasses, balcons, les percées et les belvédères souvent orientés vers la mer.

Ceci est dans le but d'avoir une vue dégagée vers la mer et profiter de l'ensoleillement.



Source: Le livre de La Grande Motte Cité des Dunes Auteur

2-8 Les équipements des villes littorales :

a/les ports :

Un port est une infrastructure construite par l'homme, située sur le littoral maritime, sur les berges d'un lac ou sur un cours d'eau, et destinée à accueillir des bateaux et navires. D'autre part il existe des ports à sec installés en sus ou non d'un port maritime ou fluvial comme stationnement portuaire relié à une infrastructure à terre permettant un stockage de petites unités, comme des voiliers, ainsi que des transferts vers des réseaux ferroviaires et routiers(1)



Port de Vauban -France

Les infrastructures importantes d'un port:

-Les Dignes ou môles:

Une digue est un remblai longitudinal, naturel ou artificiel, le plus souvent composé de terre. La fonction principale de cet ouvrage est d'empêcher la submersion des basses-terres se trouvant le long de la digue par les eaux d'un lac, d'une rivière ou de la mer

La digue du port de Havre



de la meMichel Lino, Patrice Mériaux, Paul Royet, *Méthodologie de diagnostic des digues appliquée aux levées de la Loire moyenne*

-Les darses:

Une darse est un bassin rectangulaire destiné principalement à l'accostage des cargos. Dans les grandes zones portuaires industrielles, les darses sont séparées par des môles (jetée) ou des traverses, et implantées en épi par rapport au chenal d'accès



Dictionnaire de la mer de Jean Merrien

Les darses su port de Toulonà

Les écluses:

Une **écluse** est un ouvrage d'art hydraulique implanté dans un canal ou un cours d'eau pour le rendre navigable et permettre aux bateaux de franchir des dénivellations (2)



Les pontons :

*une barge, généralement ancrée dans un port, mais qui peut être automotrice, destinée à des usages très divers : stockage, logement, support de grue ou de balise lumineuse, etc ;

*un vaisseau désarmé et démâté utilisé comme prison flottante ;

*une portion de quai flottant articulée, ancrée ou guidée verticalement, à laquelle peuvent s'amarrer de petits navires (ports de plaisance, etc.)

*Une embarcation de plaisance constituée d'au moins deux flotteurs cylindriques reliés par un plancher et mue par un moteur hors-bord.

*Une construction provisoire faite d'une structure en bois recouverte d'une forte toile (synonyme de tonnelle ou chapiteau dans le français régional de Wallonie)

*un pont flottant



Les types du port :

Port de plaisance :

Ces ports sont souvent situés près des centres des villes pour des raisons touristiques et pratique (facilité d'accès).

Ils accueillent les bateaux de présence, de loisir et de compétitions, à voile et à moteur.

La plupart des bateaux sont de petite taille et les places de bateaux sont standardisées.

Port de pêche :

Sont les nombreux dans le monde, et sont souvent ceux dont les dimensions sont plus réduites.

L'infrastructure est plus simple que pour un port de commerce : quelques quais ou pontons, une station de ravitaillement, et un moyen de vendre le produit de la pêche.

Port de commerce :

Sert à accueillir les navires de commerces : ceci inclus le trafic de passagers et le transport de marchandises.

Un port de commerce inclut aussi les liaisons routière et ferroviaires, voire fluviales, avec la terre.

Port militaire :

Accueille les navires de guerre. Certains ports sont ouverts mais d'autre sont fermés et interdits au public pour des raisons de sécurité. Un port militaire peut inclure un arsenal, une école navale, un chantier réparations, des moyens de ravitaillement, de logement et d'entraînement pour les équipages.

On peut aussi classer les ports en trois catégories en fonction de la nature même de l'abri offert :

- Ports naturels.
- Port aménagés.

Selon l'activité

Port de commerce



Port de plaisance



Port de croisière



Port de pêche



Port militaire



Selon la localisation



b/ Autres équipements des villes littorales :

A part le port il y'a d'autres équipements qu'on trouve dans les littorales parmi lesquelles on cite : -les écoles nationales maritimes

-les écoles de pêche

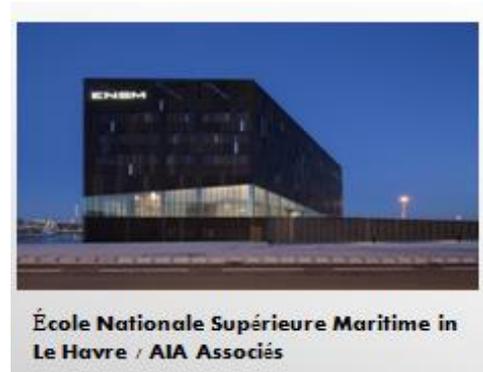
-les sociétés de l'import et l'export

-les sociétés de locations des navires

-les sociétés de livraisons

-les clubs nautiques

-les thermes marins (spa)





**The Fishing School on Meade St. NE,
Washington,**



National Maritime College of Ireland



les Thermes Marins de Saint Malo France



**Club Nautique de la Plage de Raat
Maroc**

2-9 classifications des villes littorales :

Les villes littorales sont classées selon leurs activités en quatre catégories :

a/Ville littorale portuaire :

- Port artificiels.

b/Ville littorale à vocation touristique :

Le paysage urbanistique d'une ville littorale à vocation touristique se caractérise par le développement d'une architecture et d'un urbanisme composé d'espaces de loisirs de distraction de consommation et un port de plaisance, géré et planifié par l'installation et la mise en place d'infrastructures beaucoup plus touristiques (hôtels, restaurants, grands complexes touristiques, auberges, habitat individuel).

Les types de tourisme de la ville littorale :

Tourisme balnéaire :

Représentant la forme de tourisme la plus fréquente dans le monde, caractérisé par la mer, la plage, la cote et bien évidemment le soleil, le tourisme balnéaire ou (littoral) est devenu la forme de tourisme favorite des vacancier, en raison de bien être , la présence des stations balnéaire caractérisées par des villes littorales, essentiellement aménagées en vue de favoriser le bon déroulement des vacances au bord de la mer et plus particulièrement à la plage, le tourisme balnéaire n'a pas fini de vous surprendre : entre le sable chaud et blanc, la découverte de la gastronomie de la région, du folklore, des objet de souvenir, et même des activités organisées sur la plage.

Tourisme culturel :

La notion de tourisme culturel recouvre les voyage à but culturel, par lesquels le voyageur vise l'élargissement de son horizon intellectuel. Les formes de tourisme culturel peuvent être variées : la découverte d'une nouvelle culture et d'un nouveau pays, la visite du patrimoine ou bien un voyage motivé par une manifestation culturelle.

Le Tourisme de montagne :

C'est le tourisme dans les massifs montagneux, la montagne comme lieux de détente. De nos jours il est le plus souvent associer au tourisme sportif.

Le Tourisme d'affaire :

Désigne les déplacements à but professionnel. Il combine les composantes classiques du tourisme avec une activité économique pour l'entreprise.

Le Tourisme de masse :

C'est le phénomène de concentration massive des touristes à un endroit donné. On parle de tourisme de masse car ils séjournent en masse dans lieu bien précis. Ce qui aide à provoquer cette foule de personne tient aussi au fait que les salariés prennent tous leurs vacance au même période.

Le Tourisme thalassothérapie :

La thalassothérapie, consiste en l'utilisation sous surveillance médicale et dans un but soit curatif soit préventif, des divers bienfaits du milieu marin. Au nombre desquels on pourra citer : l'air le climat marin, tour à tour vivifiants ou relaxant. L'eau de mer dont sont extraites les boues et les algues.

Et d'autres types de tourisme.

c/ville littorale à vocation industrielle :

Le paysage urbanistique se présente comme suit : compose des grandes infrastructures industrielles commerciales, les grands ports industriels et commercial, les usines, les aires de stockage, les hangars, et l’habitat collectif.

d/ville littorale à vocation agricole :

Le paysage urbain des villes littorales à vocation agricole compose: de port généralement s’est les ports de pêche et l’habitat individuel, les terres agricoles généralement influe sur le développement de la ville.

2-10 / Présentation sur le plan architecturale :

La particularité de l’architecture en zone urbaine littorale, elle se distingue de par :

-a- La Forme :

La forme renvoie à un volume qui n'est pas simplement défini par sa configuration géométrique mais aussi par des propriétés visuelles et sa métaphore telles que la couleur, les proportions, la texture, et surtout le rapport à l’environnement.

-b- Façade:

Des façades avec un jeu de décrochement dans la volumétrie, afin d’assurer un certain confort,

couleur claire tel que le blanc et le bleu qui reflètent la lumière et diminue la quantité d’énergie solaire absorbée (facteur climatique) .

les grandes ouvertures ou des baies vitrées afin d'avoir un bon éclairage naturel et une bonne aération (ventilation), ainsi qu’une belle vue panoramique sur la mer (facteur climatique et social) .

-c- Les matériaux de construction :

Des matériaux de construction durables résistant a l’air marin et qui sont souvent esthétiques (verre, pierre taillée, béton, tuile, bois...)

- **Le bois :** Bonne isolation thermique et phonique, bonne durabilité avec protection, bonne tenue de peinture
- **le Métal :** Durabilité illimitée si l’on sait contourner les problèmes de corrosion, ne coule pas en cas d’incendie (Jusqu’à une certaine température), structure facile a concevoir.

- **Le béton:** Résistant et durable même dans les environnements extrêmes, il offre une grande liberté de formes et d'aspects. Sa mise en œuvre fait l'objet des normes qui garantissent sa qualité.

2-11-Les problèmes que vivent nombreuses villes littorales de nos jours :

-a- ville littorale à vocation touristique :

le paysage urbain domine par la structure d'accueil touristique, qui Provoquant aussi une forte consommation des ressources locales telles que l'eau, l'électricité. Ces villes connaissent également, un tourisme saisonnier, particulièrement les petites villes qui sont très animer en période estivale et vide en période d'hivers.

-b- ville littorale à vocation industrielle :

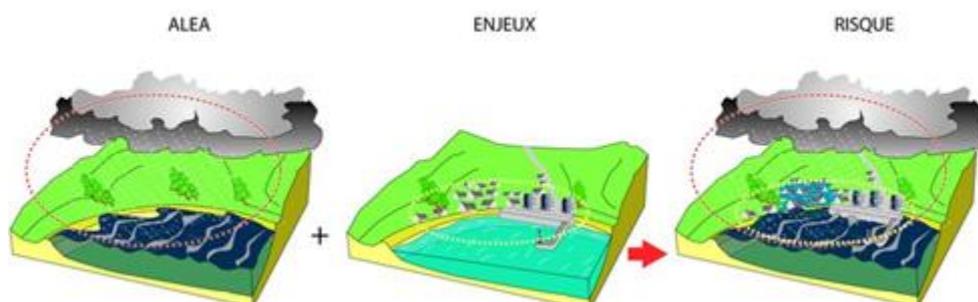
Généralement c'est le problème de pollution et de bruit, créant une rupture aussi bien physique que visuelle avec la mer, Consomme beaucoup de terrain. Cette ville industrielle est saturée en période d'hivers et vide en période d'été.

-c- ville littorale à vocation agricole :

Cette activité présente un obstacle physique pour le développement de ces villes, elle entraine l'utilisation des engrais comme des polluants chimiques.

2-12-Les risques côtiers qui menacent les villes littorales

- l'aléa est considéré comme un événement d'origine naturelle ou humaine potentiellement dangereux dont on essaie d'estimer l'intensité et la probabilité d'occurrence par l'étude des périodes de retour ou des prédispositions du site;
- les enjeux représentent la valeur humaine, économique ou environnementale des éléments exposés à l'aléa .ils constituent ce que l'on risque de perdre et rassemblent par conséquent à la fois les biens et les personnes ;
- le risque résulte de la combinaison d'un (ou de plusieurs) aléa(s) d'un niveau donné (intensité) avec les enjeux (3)



a/ Les différents risques côtiers:

Il est possible d'identifier les risques et de les classer selon trois catégories

1. Risques naturels d'origine maritime
2. Risques liés avec les activités d'exploitation des ressources naturelles
3. Risques dus aux activités industrielles

1. Risques naturels d'origine maritime :

La tempête : un phénomène météorologique, caractérisé par des vents rapides et des précipitations intenses

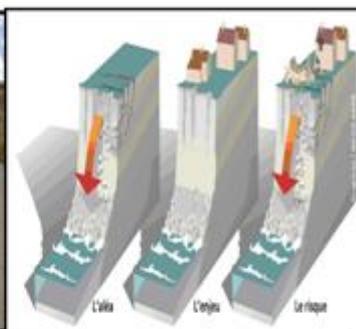
L'érosion de la cote : c'est la dégradation progressive de la surface de la pierre du à des facteurs naturels



Source: france3-regions francetvinfo.fr



Route côtière au Togo grignotée par l'érosion.



Source :Analyse statistique et cartographique de l'érosion marine

Tsunami : énorme vague causée par un évènement géologique comme un séisme ou une éruption volcanique

Submersion: c'est une inondation temporaire des zones côtières par la mer.



Réchauffement climatique : c'est un phénomène d'augmentation de la température moyenne des océans et de l'atmosphère causant la fonte des icebergs

Changement du trait de la cote : une hausse du niveau de la mer due au réchauffement planétaire



2. Risques liés avec les activités d'exploitation des ressources naturelles:

L'Aquaculture intense : c'est le terme qui désigne l'excès des activités de production animale ou végétale en milieu aquatique.

La Surpêche: est la pêche excessive pratiquée par l'homme sur certains poissons, crustacés ou mollusques.



3. Risques dus aux activités industrielles

Pollution régulière : transport maritime de la marchandise

Pollution accidentelle : naufrages des bateaux transportant pétrole ou mercure.



Transport maritime de la marchandise

Source :
www.wikipi.com



Santa Barbara Californie en 2015

Source : labrajack.over-blog.com

b/Comment se protéger ?

La diversité des phénomènes **naturels** à l'origine des risques côtiers conduit à une diversité de moyens de protection qui ne s'opposent pas forcément les uns aux autres, mais sont souvent complémentaires.

Quelques solutions techniques sont proposées et peuvent être classées selon deux méthodes :

Les méthodes « actives » : utilisant et agissant sur les matériaux naturels

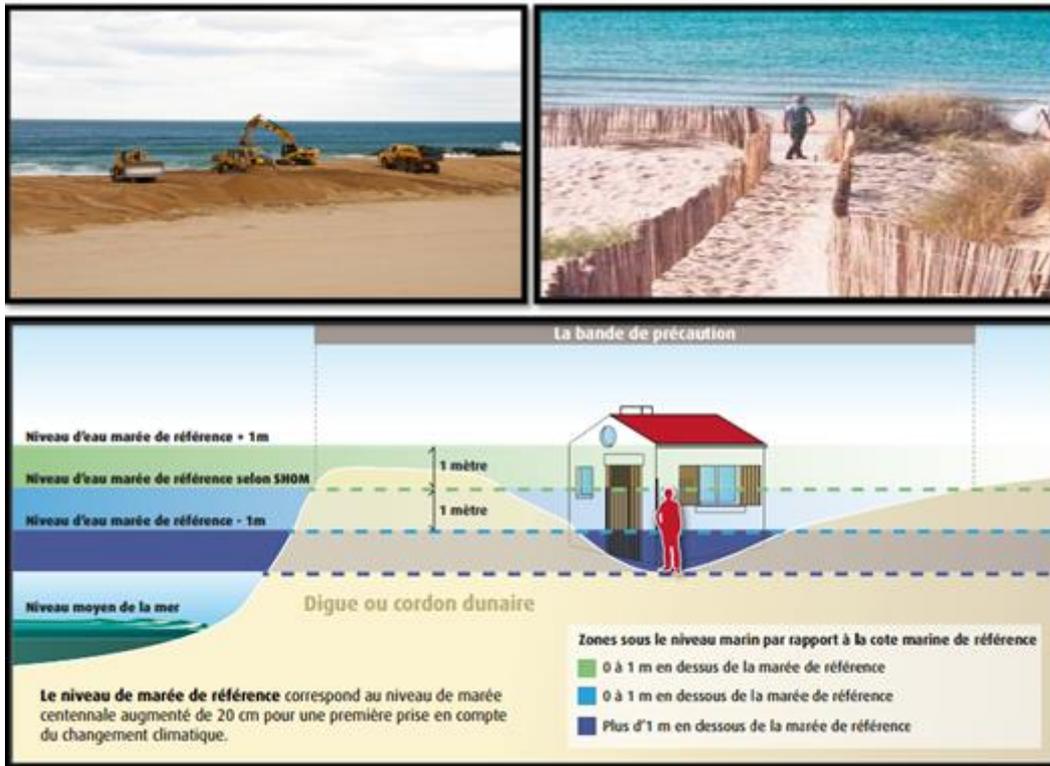
Les méthodes « passives » : basées sur la construction d'ouvrages lourds en mer ou sur le rivage.

Les méthodes « actives »:

Remodelage de l'estran: le principe consiste en le reprofilage mécanique du haut de plage, à l'aide de bulldozers par exemple.

La réhabilitation et la création de dunes: les dunes forment une bonne protection naturelle par le barrage qu'elles opposent aux houles et marées de tempêtes et par la réserve de sable qu'elles constituent.

- La stabilisation et la reconstruction de cordon ou massif dunaire



Les méthodes dites "passives"

- **Les ouvrages longitudinaux de haut plage:** (digues, murs): ils sont construits entre la plage et les aménagements situés immédiatement en arrière (maisons, promenade de front de mer, routes littorales), ils sont souvent le dernier rempart à l'invasion de la mer.



Les ouvrages transversaux ou épis: ces ouvrages réduisent les volumes de sable transportés parallèlement à la côte



- **Les ouvrages longitudinaux de bas:** de plage et de petits fonds: ces ouvrages de type brise-lames, émergents ou submersibles, créent une zone abritée favorisant l'engraissement de la plage et empêchant les sables de se déplacer vers le large.



Conclusion : Cela dit quelques actions de prévention et de protection peuvent être appliquées en ce qui concerne les risques côtiers causés par l'homme.

Malgré les risques encourus, plus de 60% de la population mondiale occupe les villes littorales, et les conséquences lorsqu'un événement climatique majeur frappe ses zones côtières très urbanisées sont souvent dramatiques.

2-13-Les règlements d'urbanisme :

- La préservation d'une bande littorale est fondamentale puisque c'est la zone la plus soumise aux pressions liées à de multiples usages: baignade, nautisme, activités portuaires et de pêche, urbanisation. Directement soumise au recul du trait de côte, la bande littorale est l'espace susceptible d'être le plus affecté par l'élévation du niveau de la mer, l'augmentation de la force et de la fréquence des tempêtes.
- Le principe de l'in constructibilité totale dans la bande littorale des 100 m dans les espaces non encore urbanisés.
- La loi 02-02 du 05 février 2002 relative à la valorisation du littoral fixe une zone de servitude pouvant être portée à 300 m de profondeur. Celle-ci est inconstructible sauf les activités nécessitant la proximité immédiate de la mer.
- L'extension de l'urbanisation, soit en continuité avec les agglomérations et villages existants, soit en hameaux intégrés à l'environnement.
- La nécessité de prévoir des coupures d'urbanisation pour éviter précisément une urbanisation linéaire.
- L'in constructibilité des espaces les plus fragiles permet de préserver les ressources naturelles et culturelles, facteurs d'équilibre écologique et d'attrait touristique, mais aussi de préserver la valeur d'usage et économique de ces milieux, Seules sont autorisées les constructions ou installations nécessaires à des services publics ou à des activités économiques nécessitant la proximité immédiate de l'eau.

Conclusion :

Les lois littoral s'adresse a encadré le milieu littoral a un développent durable assurée par 4 points

- *Orienté l'extension de la ville littorale vers l'arrière de pays*
- *Protégé les espaces remarquable et l'écosystème*
- *Préserve le patrimoine urbain et historique*
- *Encadré la croissance des zones industriels et économiques pour un développement parallèle avec la ville ,*

Si on respecte ces lois on aura une resulta d'une ville qui fonctionne bien avec son port et on assure la relation ville mer et les spécifiées de la ville littoral

2-14-Les instruments d'urbanisme :

L'aménagement de littoral doit s'opérer dans un cadre juridique clair et précis, pour cela on trouve :

PAC : (Plan d'Aménagement Côtier): il a pour objet de délimiter l'espace littoral. La proposition de délimitation de l'espace littoral s'est faite sur la base de critères physiques. Ainsi au niveau des zones des falaises il a été retenu une profondeur de 800 mètres et au niveau des espaces relativement plats, il a été retenu une profondeur de 3 km. Il a été intégré les espaces forestiers (forêts et maquis dégradés) dans leur intégralité, les plaines littorales, les terres à vocation agricole, les zones humides et les sites historiques.

PDAU : (Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbain): C'est un instrument de planification et de gestion urbaine qui, en divisant son territoire (commune ou groupement de communes) en secteurs urbanisés, à urbaniser, d'urbanisation future et non urbanisables:

- Détermine la destination générale des sols.
- Définit l'extension urbaine, la localisation des services et activités, la nature et l'implantation des grands équipements et infrastructures;
- Détermine les zones d'intervention sur les tissus urbains existants et les zones à protéger (sites historiques, forêts terres agricoles, littoral).

Dynamique de métropolisation en zone urbaine littorale

1).INTRODUCTION :

Nous vivons dans un monde qui a subi beaucoup de changement depuis sa création jusqu'à l'heure actuelle, confrontés à des mutations majeures, économiques, sociales, techniques, culturelles et politiques. Il devient nécessaire de développer de nouvelles approches de l'urbanisme, dans un contexte marqué par la globalisation, la concentration urbaine dans des métropoles de plus en plus grandes, le développement accéléré des technologies nouvelles, la diversification des modes de vie, la préoccupation croissante pour la préservation de l'environnement, l'émergence de nouvelles inégalités sociales.

De grandes questions se posent -Comment maîtriser l'urbanisation contemporaine, dans un contexte marqué par la décentralisation et par la concurrence entre villes on échapper à une uniformisation des villes, des formes urbaines, des styles architecturaux, des modes de vie, dans un contexte marqué par la globalisation ?

2). DE LA VILLE A LA METROPOLE (HISTOIRE) :

« La ville demeure une création historique particulière, elle n'a pas toujours existé mais est apparue à un certain moment de l'évolution des sociétés, et peut disparaître ou être radicalement transformée à un autre moment, elle n'est pas le fait d'une nécessité naturelle mais celui d'une nécessité historique »⁽¹⁰⁾¹

Ce retour dans l'histoire vise à rappeler les épisodes les plus importants de l'histoire des villes indispensables à la culture urbaine et voir les différentes formes d'organisation de l'espace urbain qu'a connu la ville à travers l'histoire.



Figure01- ville médiévale (Bruges 1562).

2.1).La ville traditionnelle : il s'agit des villes de l'occident médiéval, les médinas du monde musulman. C'est une ville bordée de remparts pour des raisons sécuritaires, elle se

(10) L.BENEVOLO :Histoire de la ville, Edition parenthèses1983.

caractérisé par une forte unité organique qui s'adapte au site, ou l'espace urbain est une réponse aux usages et besoins quotidiens

2.2).La ville classique : la ville est conçue comme une œuvre d'art et l'espace urbain comme lieu de spectacle et source de plaisir esthétique, basée sur l'importance accordée à l'espace public et au monument, dont la mise en scène est assurée par la perspective principalement et également par des lois de composition géométrique appliquées sur la ville.



Figure02- ville classique (La ville de Berlin)

2.3).La ville industrielle : la révolution industrielle fut essentiellement une grande révolution technique, la production en série et en masse des espaces de vie s'installe et les villes deviennent identiques sans limites, une addition d'objets et de fonctions et l'espace public est réduit à un espace de circulation.



Figure03- le réseau de transport dans la ville industrielle.

2.4).La ville contemporaine : aujourd'hui on assiste à une nouvelle politique économique : la mondialisation, dans laquelle les villes doivent s'inscrire pour pouvoir survivre, c'est la nouvelle politique urbaine de **L'internationalisation** et de l'ouverture des villes vers le monde extérieur.

« Les villes sont toutes différentes les unes des autres, ces différences découlent dans l'apparence physique de l'association de plusieurs facteurs que l'on peut grouper en trois ensembles : le cadre géographique schématisé par les notions de situation et de site, le plan de la ville en quelque sorte sa projection verticale sur le site enfin l'architecture ou le relief créé par la ville elle-même »⁽¹¹⁾²

La ville reste une organisation spatiale à rendement croissant. **Villes mondialisées, villes mondiales, métropoles /mégalopoles, mégapoles/giga-pôles.**

3).LA METROPOLE : Une nouvelle mesure de la ville :

3.1).Définition :

(11) M.SAIDOUNI: élément d'introduction à l'urbanisme Edition Casbah,2000

« Est issue du grec ancien *metr* : mère et *polis* : ville. Dans le grec antique cette ville mère était une capitale qui avait conquis des territoires et fondé des colonies.

La terminologie moderne quant à elle donne au terme de *métropole* un sens fonctionnel, il désigne la grande ville qui exerce une influence étendue sur des territoires ou villes secondaires qui dépendent d'elle »⁽¹²⁾

Selon l'encyclopédie Larousse :

- C'est la ville la plus importante d'une région ou d'un pays.
- C'est le centre le plus important dans un domaine particulier, exemple : *Hollywood métropole du cinéma*.

3.2).Les phases de développement :⁽¹³⁾

Aujourd'hui des processus puissants permettent à des agglomérations de grandes dimensions particulièrement en commun, leur volonté d'insertion dans **l'international**, celle-ci implique dans la mutation de la ville.

Pour assurer cette transformation, ces villes répondent à un passage général qui est celui des mutations urbaines :

3.2.1).Phase de pré développement : la ville prend conscience d'elle-même et analyse ses capacités de développement.

3.2.2).Phase de développement : l'élaboration et la réalisation des projets (signes urbains) forment cette phase de mutation.

3.2.3).Phase de post développement : la gestion de la métropolisation.

3.3).Les processus de métropolisation :⁽¹⁴⁾

La métropolisation résulte d'une synergie entre un ensemble de processus. Ces ensembles interviennent d'une manière très différente, on distingue trois catégories :

-Une première catégorie correspond aux processus qui créent les fonctions d'EXCEPTION et d'EXCELLENCE et qui situent la métropole dans la trame des villes internationales.

-Une deuxième catégorie, correspond aux processus qui permettent la réalisation des **conditions majeures de la métropolisation** : l'accessibilité, l'existence d'un consensus et l'émergence d'un pouvoir métropolitain.

-Une troisième catégorie, constituée par les dynamiques de la métropolisation : un grand événementiel, partenariat et multifonction.

3.4).Les commandements de la métropolisation :

3.4.1).Les conditions :

L'accessibilité : investir pour devenir une porte d'entrée.

L'existence d'un consensus et l'émergence d'un pouvoir métropolitain :

Permettre le démarrage des processus et en assurer la gestion par une structure métropolitaine.

3.4.2). Les formes :

Les effets de seuil : qualitatifs et quantitatifs déclenchant des processus cumulatifs, c'est la notion de masse critique.

Le choix de la qualité : chercher à atteindre l'excellence, c'est l'investissement de haut de gamme qui fait la métropole.

Une nouvelle image urbaine : devenir une métropole c'est avoir changé d'image à travers la création des signes urbains qui annoncent au monde la mutation.

La fonction internationale : développer des fonctions d'exception et placer la ville dans la trame des métropoles internationales.

3.4.3). Les dynamiques :

Capacité à gérer un grand événementiel : capacité à attirer et à gérer un grand événement, faire connaître la métropole au monde.

Les dynamiques : s'appuyer sur le partenariat et assurer un développement multifonctionnel.

3.5). Les grandes métropoles mondiales :⁽¹⁵⁾³

Les grandes métropoles mondiales sont les sièges de gouvernement des grandes puissances, fixent les sièges sociaux des grandes entreprises, gèrent des témoins importants du patrimoine culturel de l'humanité. Elles sont des capitales politiques, économiques et intellectuelles à la fois : **régionale, nationale et internationale.**

Les trois types de métropoles :

Les capitales de la politique mondiale : (les cités de la politique internationale) : ce sont les sièges d'organisation géopolitique exemple : Luxembourg, Genève et Strasbourg.

Les capitales de l'économie mondiale : tirent leur pouvoir de la puissance de leurs pays. Ce sont les économies nationales dominantes exemple : Etats Unis, Japon et l'Allemagne.

Les capitales de la culture mondiale : ce sont des villes créatrices véritablement d'événement culturel, elles accueillent les grands spectacles qui font l'actualité exemple : Paris, Londres, Rome.

(12) Microsoft Encarta 2006.

(13) Revue Urbanisme, Hors série N 02 Juillet 1993 Page 05 La métropolisation.

(14) Revue Urbanisme Hors série N 2 Juillet 1993 La métropolisation.

(15) J. BONNET: Les grandes métropoles mondiales, Edition Nathan 1994.

4-Dynamique de métropolisation en zone urbaine littorale :

La croissance de l'urbanisation sur le domaine littoral constitue l'un des enjeux majeur du développement par son intensité, les transformations sociales, politiques et économiques qu'elle génère et son impact sur des environnements fragiles conduisant souvent à leur destruction. Cette situation est accentuée par l'absence de moyens de mesure, de suivi et d'analyse pouvant aider à une meilleure compréhension des phénomènes et à la mise en place de politiques d'aménagement collant à la réalité des dynamiques d'urbanisation littorale. La mise en place d'un système spatio-temporel de suivi des processus d'urbanisation littorale et d'impact spatial sur l'environnement par télédétection et système d'information géographique sur les soixante dernières années permet de comprendre la genèse et de modéliser les transformations géographiques.(source pdf)

Les processus d'urbanisation littorale constituent le cœur des problématiques de développement et de gestion des ressources littorales. Environ 50% de la population vit dans les villes et tend à se concentrer le long des zones côtières. Les territoires urbains littoraux, mégapolisés, autant le résultat de la croissance démographique que des processus de transformations socio-économiques et culturelles des populations et des sociétés locales. Les transformations géographiques et territoriales en cours concentrent la quasi-totalité des problèmes environnementaux, sociaux, humains et politiques sur un espace fragile, complexe, souvent dégradé et fortement sollicité. L'espace littoral urbanisé constitue le lieu de vie de 40% de la population urbaine .L'espace littoral constitue également les lieux du développement économique et les centres politiques de décision. Ce sont également les espaces d'interface avec les autres territoires de la mondialisation et de l'émigration qui se situent pour l'essentiel en Europe occidentale et, dans une moindre mesure, aux Etats-Unis qui sont eux-mêmes les lieux ressources du tourisme local. Devant l'importance des transformations géographiques et territoriales, celles-ci sont cependant mal maîtrisées et leurs impacts sur l'environnement côtier rarement modélisés de façon systématique. Si les impacts sur le littoral sont connus, ainsi que les causes et les facteurs, leur intégration dans la dynamique temporelle de transformation de l'espace géographique reste absente aussi bien au niveau régional qu'au niveau local. La construction du système spatio-temporel de suivi de l'urbanisation par télédétection spatiale et aéroportée vise à pallier cette absence.

Alger future ville métropole.... ?

Dans le but de son inscription dans les rangs des villes métropole Alger possède des potentialités géographique, démographique, historique, et culturelle inestimable qu'ils lui permettent d'intégrer le rang des grandes villes métropole.

5).LE PLAN STRATEGIQUE ULTRAMODERNE :

5.1).Alger : support de réflexion :

5.1.1).Evolution de la ville :

Cet aperçu nous simplifie la croissance urbaine de la ville d'Alger.

La morphologie urbaine actuelle d'Alger est un ensemble de tissus composites ou chaque période historique de croissance laisse sa trace et se juxtapose aux précédentes.

À la ville de la colonisation française, Alger est une ville de taille modeste de 30.000 habitants qui s'étend seulement sur 46h, au noyau historique se juxtaposeront de différentes extensions coloniales et très rapidement la ville va s'étendre. En l'espace d'un siècle (1830,1930) l'urbanisation longue la bande côtière jusqu'au jardin d'essai en s'élevant progressivement vers les premières hauteurs du site.

Trente ans plus tard (1960), la ville s'étend sure la moitié de la baie d'Alger jusqu'à l'oued El-Harrach, trente ans plus tard encore (1990), l'ensemble de la baie est consommé par l'urbanisation qui déborde même au-delà. La croissance urbaine a fini par absorber des noyaux urbains et villages périphérique pour les englober au tissu central de la ville d'Alger (Hussein dey, el Mohammedia, el Harrach ...).

Ces périphéries englobées au tissu central de la ville participent elles au développement étant à caractère industriel ? Et quel rôle peuvent-elles jouer dans le devenir de la ville ?

4.1.2).Structure de la ville :

Partant du noyau historique plusieurs axes structurants ont commencé à apparaitre, on distingue deux types : axes de croissance et axes d'articulation.

Axe de croissance : qui rejoint tous les pôles le long de la bonde littorale, c'est la ligne directrice la de centralité. C'est l'axe matrice de la centralité.

—**Axe d'articulation** : et de régulation reliant le centre à la périphérie, il est constitué de coulées vertes, ravins, oued. Il matérialise les corridors de diffusion de la centralité. Il est la ligne de contamination de la centralité vers les hauteurs.

5.2).Les prémices d'Alger métropole :

Le destin d'Alger métropole a été probablement inscrit dès sa fondation et s'est consolidé à travers l'histoire.

L'un des premiers signes urbains de cette inscription est la construction de port. Il était le premier vecteur de son urbanisation tout en lui donnant un rôle maritime très important.

D'IKOSIM à IKOSIUM , d'EL-DJAZAIR à Alger et d'Alger de indépendance à Alger du siècle, ce site fut le terrain de plusieurs projets qui témoignent l'intérêt des maitres successifs allant de kherredine au Corbusier et qui ont voulu tous donner une image singulière à Alger à partir de la trilogie constituée par le site, la ville et le port.

Le projet de Chassériau par son échelle et sa monumentalité ne fonda t-il pas déjà l'avenir métropolitain de la ville ?

Cette volonté de construire des projets prestigieux sera continuellement renouvelée jusqu'aujourd'hui. En fait son destin métropolitain ne fut pas dessiné en un seul jour mais c'est le développement urbain dans le passé qui constitue le fondement de l'échelle métropolitaine de 21^{ème} siècle⁽¹⁷⁾.⁴

Aujourd'hui, et grâce à son double statut de capitale politique et de premier pôle économique pourra t'elle déclencher une dynamique qui soit celle d'une métropole ?

Son histoire, sa position géographique par rapport à la façade littorale de l'Algérie et ses potentialités leurs permettent de déclencher le processus de métropolisation et d'atteindre cette nouvelle dimension de la ville, mais comment ?

(17) S.HAMMACHE Y.CHENNAOUT: Alger ville métropole région Trialogue 64/2000 page 23

5.3).Alger métropole du 21eme siècle : le G.P.U une nouvelle stratégie urbaine :

Alger fait face à des problèmes alarmants d'étouffement, de surconcentration, de crise de l'habitat, de transport, de dégradation de son cadre bâti...etc.

Aujourd'hui elle a besoin d'une stratégie d'aménagement qui assure un développement qualitatif à la ville et qui remédie à tous ces problèmes issus du développement anarchique non contrôlé.

C'était la stratégie du **G.P.U** qui consiste à prendre en charge la maîtrise de la croissance de la capitale et son aire métropolitaine tout en donnant la priorité à l'amélioration du cadre de vie existant. Il essaie de lui donner un rôle international important en lui offrant trois grandes fonctions⁽¹⁴⁾ :

Les fonctions de métropolisation, les fonctions d'internationalisation et les fonctions de valorisation du rayonnement culturel, scientifique et technique.

Afin d'atteindre ces préoccupations le **G.P.U** a essayé en premier lieu de réhabiliter et de reconquérir tous les espaces de centralité d'Alger tout en fixant trois objectifs majeurs :

-Le principal est économique, il consiste à attirer et promouvoir dans les espaces centraux :

- ✓ Des activités de haut niveau et à forte valeur.
- ✓ Des opportunités de renforcement de son rayonnement tant national qu'international.

-Le deuxième est urbanistique dans la mesure où il cherche à assurer un ordre qualitatif : la cohérence, l'articulation et l'unité de la ville.

-Le troisième objectif consiste à la valorisation architecturale de ces espaces par les différentes actions de restructuration, réhabilitation du patrimoine historique...etc.

Ces espaces de centralité constituent les pôles de croissance du **G.P.U**, ils sont au nombre de six, aux quels correspondent des objectifs spécifiques :

Pole1 : Marine / Basse Casbah / Ben M'hidi / Didouche / le Port.**Pole 2** : 1er Mai / El Hamma / Ravin de la femme sauvage.**Pole 3** : Caroubier / El-Harrach / Pins Maritimes :

- ✓ Programmer un vaste complexe de loisirs à caractère culturel et sportif dans le secteur du Caroubier a l'échelle du Grand Alger.

- ✓ Le secteur d'El-Harrach et notamment El-Mohammadia est programmé entant que le grand centre d'activités commerciales (banques, assurances, expositions,...) et scientifiques.
- ✓ Aménagement et équipement du front de mer.

Pole 4 : Lido / Vert rive / Stamboul / Bordj-El-Bahri. **Pole5 :** Front de mer Ouest / Cap Concine / Rais Hamidou. **Pole 6 :** Djamilia / Les dunes / Zeralda.

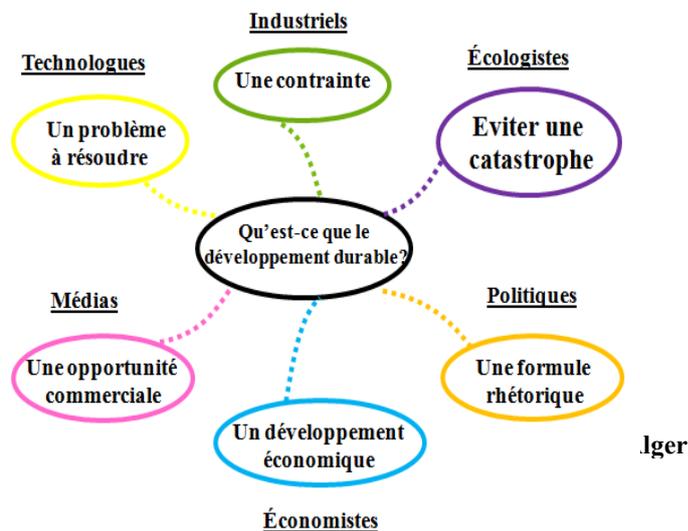
6).CONCLUSION :

Alger est une ville d'histoire avec un fort potentiel, elle a besoin de se développer pour pouvoir faire face au changement et ainsi prendre sa place au rang des grandes villes mondiales. Alger doit faire aboutir au mieux le processus de métropolisation dans lequel elle est entrée, en se dotant d'équipements et d'infrastructures d'envergure.

Cependant, la métropolisation n'est pas seulement une dynamique de concentrations de fonctions supérieures.

C'est aussi une stratégie d'aménagement et de développement territorial.

Alger doit apparaitre comme une métropole moderne, ce qui fera d'elle une ville compétitive et dynamique au niveau international.



7.).Notion de développement durable :

7.1).Définition :

Le développement durable est un «*Mode de développement veillant au respect de l'environnement par une utilisation prudente des ressources naturelles afin de les rendre dans le long terme*». ⁽¹⁹⁾

"*Un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre*

la capacité des générations futures à répondre aux leurs» ⁽²⁰⁾

Le développement durable est un processus à la fois économiquement efficace, socialement équitable et écologiquement soutenable.

-Un développement économique et social... :

Pour répondre aux besoins fondamentaux de tous : Matériels : nourriture, eau, logement, hygiène, santé, mobilité. Immatériels : Culture, savoir, communication.

-Dans le respect de l'environnement... :

Ne pas détériorer de manière irréversible les écosystèmes :

- ❖ en épuisant les ressources naturelles non renouvelables.
- ❖ en rejetant dans le milieu naturel des substances toxiques.
- ❖ en diminuant la biodiversité.

7.2).Les piliers de développement durable : ⁽²²⁾

Le développement durable en tant que notion se situe à la croisée de trois piliers ou objectifs fondamentaux :

-*Un pilier économique* qui vise à continuer à produire des richesses pour satisfaire les besoins de la population mondiale.

-*Un pilier social* qui veille à réduire les inégalités à travers le monde.

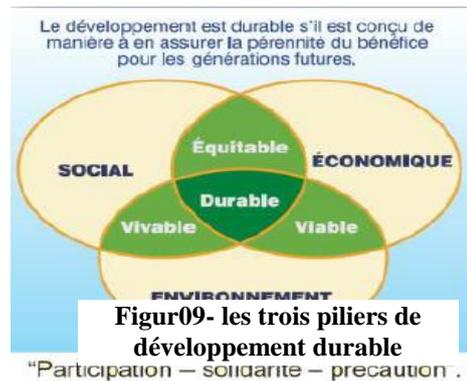
-*Un pilier environnemental* qui cherche à préserver l'environnement que les générations futures recevront en héritage.

7.3).L'urbanisme durable :

7.3.1).Définition :

C'est une conception intégrée et rationalisée de l'utilisation du sol, de la distribution des droits à bâtir, de l'organisation des densités, de l'agencement du système de centralité urbaine et des réseaux de transports collectifs qui permettent de répondre efficacement aux défis environnementaux et sociaux de la croissance urbaine.

L'urbanisme durable, qui prône la densité, la mixité et la proximité place la centralité au cœur du développement de la ville contemporaine.



Le territoire fragmenté en pôles monofonctionnels et en centralité faible cherche un nouvel équilibre pour s'inscrire dans le développement et l'urbanisation durable.

7.3.2). Les principes de l'urbanisme durable :

- Reconstruction de la ville sur la ville.
- Densifier la ville (une ville de courtes distances, plus viable, plus équitable).
- Une ville polycentrique.
- L'organisation du transport collectif et des densités qui améliorent le bilan écologique et la qualité de la vie.

8- Autre métropole méditerranéenne : Barcelone

Barcelone la métropole

Pendant les années 50-60 Barcelone a connue un important essor démographique, qui a causé une croissance urbaine incontrôlée.

Vers la fin des années 70 Barcelone a adopté une stratégie qui consiste à promouvoir une métropole plus compacte et plus dense, mieux structurée, qui affiche un dynamisme d'attractivité économique, culturelle et sociale.

Et pour cela quelques **grands projets urbains** vont constituer les vitrines de ce dynamisme.



Projet : 22@ bcn



Projet : Besòs forum

Projet : Besós Forum 1996-2010

La tendance naturelle du développement de Barcelone

est plutôt vers l'ouest que vers l'est

(Façade maritime est délaissée)

donc ce projet vise comme objectif

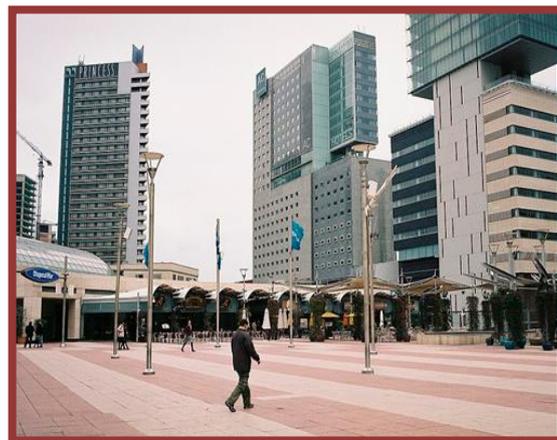
la Réorientation du développement vers le tissu délaissé de l'est barcelonais



Une nouvelle étape dans la transformation de la façade maritime

- - Transformer le site en un pôle urbain d'affaires et de loisir
- reconquête du littoral
- Création d'une interface entre la mer et la ville
- création d'un nouveau centre urbain
- Aménagement de nouvelles zones résidentielles et rénovation de l'existant.
- **Aujourd'hui ce quartier se caractérise par:**
- **Un nouveau centre urbain :**

Abritant des équipements d'une importance stratégique pour Barcelone tel que **le forum.**



Un nouvel aménagement du littoral:

- Une réorganisation urbaine pour accéder au littoral.
- Prévoir un aménagement continu le long du littoral le reliant au reste de la côte nord.
- Une promenade aménagée derrière la plage.
- Aménagement de plusieurs parkings.
- Diverses activités tout le long du front de mer.



Nouvelles zones résidentielles :

- Réhabilitation des quartiers existants et dégradés
- - Implantation d'activités tertiaires et les équipements universitaires.



Le projet 22 @ bcn 2000-2020 :

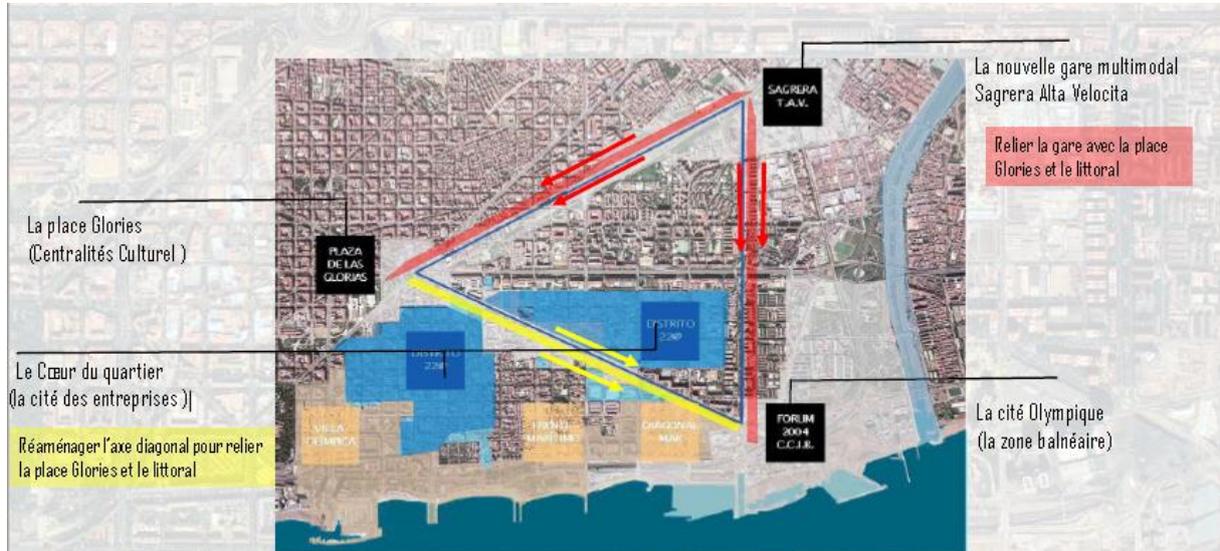
Les enjeux principaux 22@ Barcelone :

Le projet 22@Barcelone a pour objectif de transformer les anciennes friches industrielles obsolètes au cœur de la ville en une métropole et un centre de vitalité sociale et entrepreneuruse

- Considérer la ville comme une cité des entreprises mais aussi, le pole touristique attractive
- Barcelone la métropole et le centre de recherches d'activités innovantes et créatives



Objectif : Connecter le cœur du quartier (PobleNou) avec les régions voisines de la ville

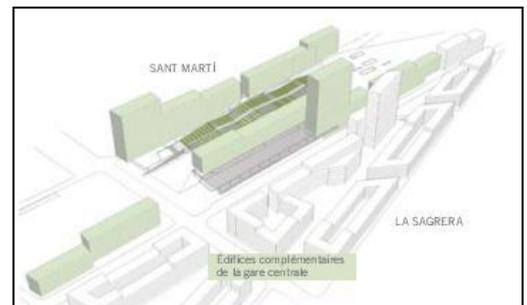


La stratégie est basée sur le triangle des centralités, afin de relier et connecter les trois pôles entre eux et aussi avec le cœur de quartier
 Le Cœur du quartier
 (La cité des entreprises)

La Nouvelle gare «Sagrera Alta Velocita»

Création D'une forme urbaine qui permet d'avoir :

- une concentration des services verticalement
- Un espace public réservé aux travailleurs, habitants du quartier et aussi aux flux venant de la gare
- Préserver Et améliorer la centralité de la gare, et offrir une double façade à la gare de voyageurs
- (accessibilité directe des deux côtés de la ligne)



Architecture intégrée à la ville

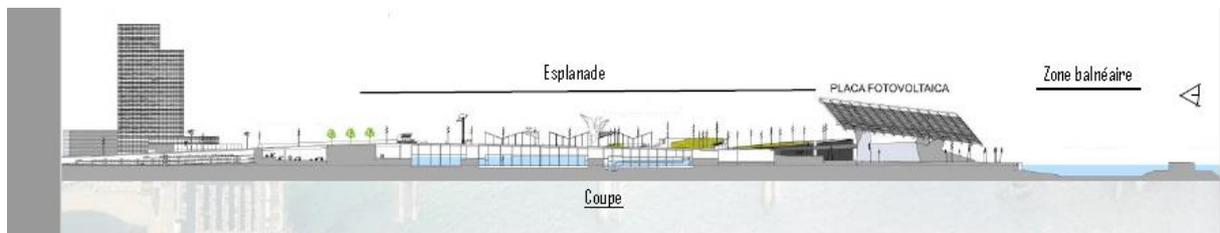
La gare sera en partie recouverte par une terrasse belvédère avec une végétation abondante



Aménager le littoral et crée une centralité balnéaire :

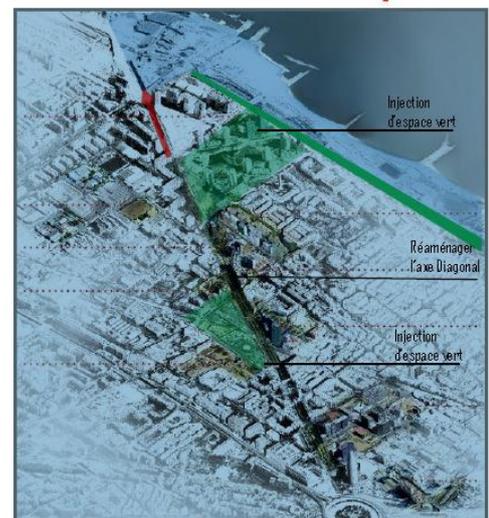


Assurer un grand dégagement pour profiter de la vue vers la mer

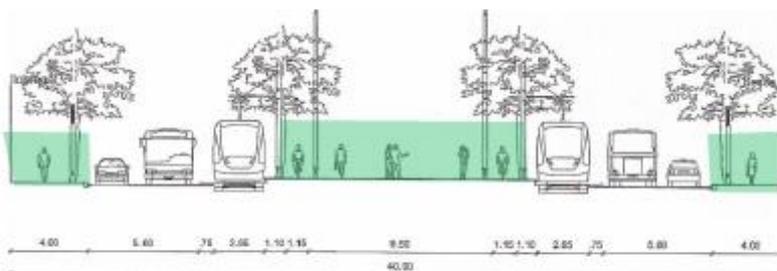


Connecter le pole touristique côtière avec la ville :

La connexion du littoral s'opère en premier lieu au niveau de l'entrée (à travers l'axe diagonal). Elle permet l'enrichissement de caractère public. Le traitement de l'axe joue un rôle très important dans la perception de l'espace (plusieurs espaces publics). L'utilisateur doit comprendre à cet effet que l'espace est accueillant, «pénétrable» et perméable.



Favoriser la promenade piétonne :



La promenade de l'axe diagonal permet de connecter les différents flux avec la zone côtière

Vue sur l'axe piéton

□ La largeur de l'espace public et le mobilier urbain

Sont considéré comme un élément de liaison entre la ville et le littoral



Crée une promenade côtière le long de littoral :



Assurer la vue vers la mer par les jeux de niveaux (Terrasses orienté vers la mer)



Respecter la morphologie urbaine, définie par la trame viaire :

Profiter de la forme urbaine pour :

- garder l'intimité de zones résidentielles
- aménager des espaces public pour améliorer le cadre de vie des habitants



Synthèse

Tous les aménagements et les interventions exécutés sur ces deux projets à Barcelone, nous serviront de modèles pour faire d'Alger une ville attractive, vue les similitudes existantes.

Bibliographie :

Ouvrage :

- La question urbanisme(E.castells).
- Alger capitale du 21^{ème} siècle.
- EJOYART, traite d'urbanisme, édition, LET, PAR 1928.
- La métropolisation : croissance, diversité, facteurs, CLAUDE LACOUR, SYLVETTE PUISSANT.
- La ville mouvementée : Nassim Driss.
- Le droit de la ville : Henry Lefebvre.
- L'organisation de l'espace : Jean Labasse.
- Au de la de l'architecture : Massimiliano Fuksas.
- Très grandes villes et métropolisation, 2000, Gabriel Weckermann.
- Aperçue critique sur l'urbanisme et l'architecture d'Alger, Jean Jacquesdeluz.
- Alger métropole, région-ville- quartier, EPAU, année 2000.

Reuves :

- Urbanisme hors série n 13_mars2000/ Renouveau urbain.
- Métropolisation « enjeu et richesse ».
- Urbanisme n : 296 la ville en ces concepts.
- Urbanisme hors série n : 2 métropolisation, une nouvelle géographie et développement.
- Urbanisme : hors série n : 14
- Urbanisme : hors série n : 13