

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



UNIVERSITE SAAD DAHLAB BLIDA -01-  
INSTITUT D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME



## Mémoire de Master

OPTION : Architecture en Zone Urbaine Littorale

**A.Z.U.L**

Enseignant porteur de Master : Dr. ICHBOUBEN Y.

Thème :

**LE RENOUVELLEMENT URBAIN COMME OUTIL DE LA  
REQUALIFICATION DES INTERFACES VILLE/MER.**

**(Cas d'Azeffoun)**

Présenté par :

SAHRAOUI Rofaida.

MAY Nadia.

*Groupe* : 03.

Encadré par :

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

Année universitaire : 2016/2017.

## **REMERCIEMENT :**

*Tout d'abord, nous remercions Allah le Tout Puissant pour nous avoir donné la santé et le courage et nous avoir guidé dans le bon chemin afin d'accomplir et de pouvoir présenter ce modeste travail.*

*Nous tenons tout particulièrement à remercier notre cher encadreur **Dr AOUISSI Khalil Bachir**, pour sa disponibilité et ses orientations, son soutien moral et scientifique sans lesquels ce travail n'aurait pas pu prendre forme.*

*On remercie les membres de jury de nous avoir fait l'honneur d'examiner notre travail.*

*Nos remerciements vont à tous les professeurs de département d'architecture et d'urbanisme de Blida qui ont contribué à notre formation durant nos 5 années d'études.*

*Nous n'oublions pas de remercier les étudiants en architectures, en particulier ceux de l'atelier AZUL promotion 2016-2017.*

*Enfin, nous témoignons notre gratitude à toute personne qui a contribué de près ou de loin, à l'élaboration de ce travail.*

## **DEDICACE :**

*Toutes les lettres ne sauraient trouver les mots qu'il faut...*

*Tous les mots ne sauraient exprimer la gratitude,*

*L'amour, le respect, la reconnaissance ...*

*Tout d'abord « الحمد لله »*

*Aussi, Je dédie ce modeste travail à:*

*Mes parents Omar et Naima; Leurs amours inconditionnels et leur grande charité forment la perle de mon existence. Ils m'ont soutenu durant toute ma carrière et m'ont aidé à surmonter les moments difficiles, Et grâce à eux, je profite aujourd'hui du meilleur de la vie. J'aimerais pouvoir les rendre tout l'amour et la dévotion qu'ils m'ont offerts, mais une vie entière n'y suffirait pas. J'espère au moins que ce mémoire y contribuera en partie.*

*Mes chères sœurs et mon cher petit frère Racime et toute ma famille*

*Sans oublier Ma chère binôme **Nadia** et tous mes amis lointains et présents, mes camarades de promotion que je ne pourrai jamais oublier, qui m'ont soutenu dans ce parcours et avec qui j'ai partagé les plus beaux moments de ma vie.*

*A tous ceux qui, par un mot, m'ont donné la force de continuer...*

**SAHRAOUI ROFAIDA**

## **DEDICACE :**

*Quel que soit les mots que j'ai écrit, et quel que soit le remerciement dédié, je ne peux jamais exprimer ce que ma mère et mon père m'ont donné, qui m'ont toujours soutenu et encouragé pendant mes années d'études, je souhaite de tout mon cœur, que Dieu puissant prolonge leurs vies, et qu'il m'aide à rendre leur bien.*

*Je dédie mon travail à :*

*Mon adorable sœur BOUCHRA et mes chers frères  
MASSININISSA, LOUNIS, MOUHAMMED REDA et TAREK*

*A mes oncles et tantes.*

*A mes cousines et mes cousins plus particulièrement.*

*A mes chères copines et tous mes camarades de l'option.*

*A ma chère binôme ROFAIDA.*

*Et à vous..... prochain architectes.*

**MAY NADIA**

## **TABLE DES MATIERES :**

### **CHAPITRE 01 : LE LITTORAL; UN URBANISME ET ARCHITECTURE SPECIFIQUE**

#### **I. Introduction général**

1. Présentation de l'option
2. Objectifs de l'option

#### **II. L'urbanisme et l'architecture des villes littorale**

1. Présentation du littoral
2. Présentation de la ville littorale
  - a. Sur le plan urbanistique
  - b. Sur le plan architectural
  - c. Sur le plan naturel
  - d. Sur le plan socio-économique

#### **III. L'architecture et l'urbanisme des petites villes littorales Algériennes**

1. Bref aperçu sur le littoral Algérien
2. Particularité des petites villes littorales Algériennes
3. Problématique des petites villes littorale Algériennes

#### **IV. Démarche méthodologique de la recherche**

1. Problématiques
2. Hypothèses
3. Approche descriptif

### **CHAPITRE 02: LE ROUNOUVELEMENT URBAIN COMME OUTIL DE REQUALIFICATION DES INTERFACES VILLE/MER.**

#### **I. Introduction**

#### **II. Les interfaces villes/mer**

1. Définition
2. Le délaissement des interfaces ville/mer
3. Le réaménagement des interfaces ville/mer

#### **III. La notion de renouvellement urbain**

1. Définition
2. Objectif
3. Dialogue entre le renouvellement urbain et le développement durable

#### **IV. La stratégie de requalification de l'interface ville/mer**

#### **V. Exemples de « Réaménagement de l'interface ville-mer »**

1. Justification de choix des exemples
2. La ville de Marseille

- a. Le projet Euro-méditerranéen
- b. Présentation du site
- c. Conclusion

### **3. La ville de Concarneau**

- a. Introduction
- b. Présentation de la ville de Concarneau
- c. Concarneau, un port dans une ville, une ville dans un port
- d. Problématique de la ville de Concarneau
- e. Le port de Concarneau, une mixité pêche plaisance
  - 1) Le poids économique du port
  - 2) Les flux urbain
  - 3) Le projet d'aménagement
- f. L'interface ville-port de la ville de Concarneau
  - 1) L'évolution de l'utilisation de l'interface
  - 2) La perméabilité ville/port
  - 3) Les potentiels de l'interface
  - 4) Les projets de la CCI sur l'interface : « une zone commerciale »
- g. Le Tableau AFOM
- h. Le projet d'aménagement de l'interface

## **VI. Conclusion**

### **CHAPITRE 03 : ETUDE DE L'INTERFACE VILLE/MER DE LA VILLE D'AZEFFOUN**

#### **I. Introduction**

#### **II. Analyse urbaine**

1. Présentation de la ville d'Azeffoun
2. Présentation de la petite ville d'Azeffoun à travers l'histoire
  - a. Période précoloniale
  - b. Période coloniale
  - c. Période postcoloniale
3. Synthèse de la croissance de la ville d'Azeffoun

#### **III. Le front de mer ; le lieu d'interface entre ville et mer :**

1. Présentation et délimitation de l'interface ville/mer d'Azeffoun
2. Etat de fait de l'interface ville/mer d'Azeffoun
3. Règlementation de l'interface ville/mer d'Azeffoun
4. Problématiques de l'interface ville/mer d'Azeffoun
5. Problématique spécifique de l'interface ville/mer d'Azeffoun
6. La Révision des instruments d'urbanisme sur l'interface ville/mer

#### **IV. Tableau AFOM de l'interface ville/mer d'Azeffoun**

#### **V. Conclusion**

### **CONCLUSION GENERALE**

**BIBLIOGRAPHIE**

**TABLE DES ILLUSTRATIONS**

**CHAPITRE 01 :**  
**LE LITTORAL ; UN URBANISME**  
**ET UNE ARCHITECTURE**  
**SPECIFIQUE.**

## I. Introduction général

« Nous façonnons nos environnements et à leur tour ils nous façonnent » (G. N. Fisher, *Psychologie de l'environnement social*, Dunod, Paris, 1997, p 4.)

En architecture, l'environnement désigne le contexte dans lequel le bâtiment est implanté. « Il ne s'agit pas d'harmoniser l'édifice avec la nature mais d'inclure la nature dans l'édifice » (FRANK LIYOD WRIGHT). C'est le point de départ pour chaque projet architectural ; *un projet architectural est conçu en fonction de son lieu, de l'histoire de son lieu* (JEAN Nouvel).

L'évaluation du caractère durable d'un édifice commence par l'évaluation de ces caractéristiques tel que: la conception, les solutions techniques appliquées et processus associés. Il est toutefois très important aussi de prendre en Considération les caractères spécifiques du site d'intervention, c a dire ; il faut évaluer comment ces facteurs externes ont été pris en compte dans les solutions retenues pour l'implantation de l'édifice. Tel que : l'ensoleillement, les vents, la pluie, l'humidité, etc.

Mais, Malheureusement ; « Il est rare de trouver aujourd'hui des projets urbains localisés en harmonie avec le reste de la ville. Très souvent, nous nous trouvons face à des (morceaux de ville), cohérents en soi, mais en rupture avec l'environnement » (COURS 2/IMPORTANCE DE LA CONNAISSANCE DE LA STRUCTURE URBAINE DANS LA LOCALISATION D'UN PROJET ARCHITECTURAL/ MODULE : THEORIE DU PROJET 3<sup>ème</sup> ANNEE ARCHITECTURE LMD/ ANNEE 2012-2013/ENSEIGNANTE : BOUGHERIRA – HADJI Ouenza)

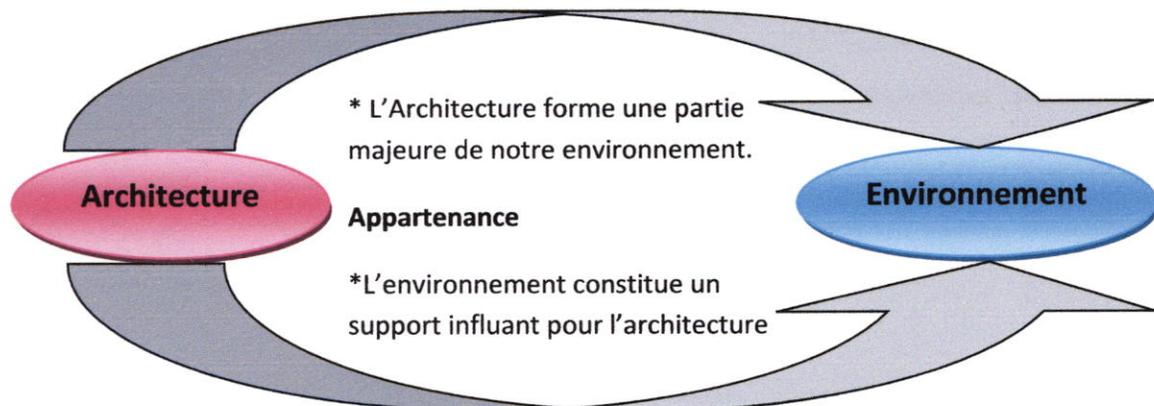


Fig.01: Schéma représente la relation entre l'architecture et l'environnement  
Source: Mémoire 2013-2014 sur Azeffoun option Habitat et Environnement Mr: BOUADI.M

### 1. La présentation de l'option :

L'option AZUL (**Architecture en Zones Urbaines Littorales**) s'intéresse au rapport Site/Projet. Cela ne veut pas dire que le projet est relégué au second plan ; au contraire un bon projet dans notre option est celui qui s'intègre judicieusement dans son environnement naturel, social et économique. Les particularités d'un site donné, doivent être prises en considération dans notre manière de penser, de produire et d'organiser nos espaces de vie.

## 2. Les objectifs de l'option :

En arrivant à travers cette étude à trouver une méthodologie d'aménagement du littoral dans une démarche de développement durable pour:

- Une meilleure protection et une mise en valeur des potentialités de nos espaces littoraux.
- Redonner aux villes littorales leurs images architecturales et urbanistiques; ainsi que la vie agréable dont elles jouissaient autrefois.
- Récupérer le front de mer.
- Maitriser le rapport ville/mer.
- Une nouvelle attractivité de la Ville littorale.

## **II. L'urbanisme et l'architecture des villes littorale**

### 1. Présentation du littoral :

Le littoral est défini comme « *une bande terrestre et marine dont la largeur varie en fonction du milieu et des besoins de l'aménagement* » **Le programme européen pour l'aménagement intégré des zones côtières, office des publications officielles des communautés européennes, Luxembourg 92, p11.** Le littoral est aujourd'hui un espace physiquement maîtrisé, limité, urbanisé et bien orienté. C'est le milieu le plus attractif, il bénéficie d'une image favorable liée à la présence de la mer, et un milieu convoité par la population pour profiter d'un environnement plus agréable.

### 2. Présentation de la ville littorale :

*« La ville est une magnifique émotion de l'homme. La ville est une invention, mieux : c'est l'invention de l'homme ! La ville n'est pas un fait virtuel, c'est un fait physique, parce qu'elle est pleine d'humanité. La ville est un perpétuel devenir. »* **Renzo Piano, Revue Amenhis Aménagement et Histoire N061 Page99 Mai-juin**

La ville littorale est une agglomération humaine de tailles variables qui borde et qui se développe le long du littoral. C'est un lieu de cristallisation naturelle, architecturale, touristique et urbaine. Elle est diversifiée et riche du patrimoine historique, culturel. Attirante et fascinante par la beauté de son paysage naturel, la mer avec ses belles plages et ses belles criques, les montagnes verdoyantes qui se baignent dans la mer, le coucher du soleil... etc.

Elle présente à travers son emplacement spécifique (point de contact terre et mer), des particularités climatiques, économiques, sociales et leurs impacts sur son architecture qu'on ne trouve pas dans d'autres villes intérieures.

### 3. Particularités architecturale et urbanistique des villes littorales :

- a. Sur le plan urbanistique : Nombreuse forme de développements urbanistique distingue les villes littorales des villes de l'intérieure, parmi ses développements on trouve :
  - **Développement parallèle à la mer :** Ces villes sont caractérisées par :
    - Situation sur des sites plats en adoptant un tracé linéaire.
    - Des percées perpendiculaires à la mer pour garder le contact visuel avec la mer.
    - Créer des espaces extérieurs comme placettes, promenades balnéaires, des commerces, des espaces de consommation et lieux de rencontre et d'échange culturel.

## CHAPITRE 01 : LE LITTORAL ; UN URBANISME ET UNE ARCHITECTURE SPECIFIQUE.

-L'aménagement des terrasses dans les espaces intérieurs, des balcons qui sont faites vers la direction de la mer.

- **Développement perpendiculaire à la mer** : sont caractérisées par
  - Situation sur des sites accidentés, montagneux ou' il est difficile à construire à cause de la morphologie du terrain.
  - Eloignement de la côte et la construction sur les hauteurs pour éviter les dégâts.
  - Une bonne protection naturelle contre l'humidité et le vent et les inondations.

b. Sur le plan Architectural :L'architecture en zone littorale est caractérisée par la volumétrie de ses constructions, le traitement des façades avec l'utilisation des matériaux de construction qui prennent en considérations les particularités de la ville littorale.

- **La localisation et l'orientation du bâtiment** : L'implantation se fait librement sur de grandes parcelles doit résoudre avant tout la contradiction entre les vents dominants et la vue sur la mer. Et l'orientation doit être de façon a avoir la vue dégager sur la mer.
- **La forme** :Divers formes géométriques généralement complexes, (dégradée, courbée...) ainsi des formes dynamiques inspirées par la mer afin de créer une continuité et une relation entre la mer et son environnement.
- **Matériaux et techniques de construction** : l'utilisation des techniques de construction spécifiques pour résister aux phénomènes naturels marins tels que: la corrosion, notamment des matériaux de construction durables résistant a l'air marin et qui sont souvent esthétiques(verre, pierre de taille, béton, tuile, bois...).
- **Les couleurs**: Un revêtement extérieur peint en couleurs claires tel que le blanc et bleu afin de diminuer la quantité d'énergie solaire absorbée par les parois extérieures
- **La métaphore** Pour évoquer la mer; les architectes ont tenté d'adopter leurs constructions aux sites littoraux par des formes dynamique et fluide inspirée du milieu naturel et la mer, de faire une continuité visuelle.
- **Les ouvertures** :l'utilisation des fenêtres, des balcons et des terrasses afin de laisser pénétrer la lumière, ventiler les espaces et permettre l'échange de la vue entre l'intérieur et l'extérieur et bien sur pour caractériser les façades.
- **Le traitement des façades** : Façades avec un jeu de décrochement dans la volumétrie, des grandes ouvertures et baies vitrées, et de brise-soleil, afin d'assurer un certain confort (aération, ensoleillement, ventilation, éclairage naturel) a l'intérieur du bâti.

c. Sur le plan Naturel :

- ❖ **Le climat**: est l'acte de tous les phénomènes atmosphériques tels que les précipitations, température, vent, pression atmosphérique et humidité... etc. il joue un rôle important dans la réalisation et la conception architectural des villes littorales.

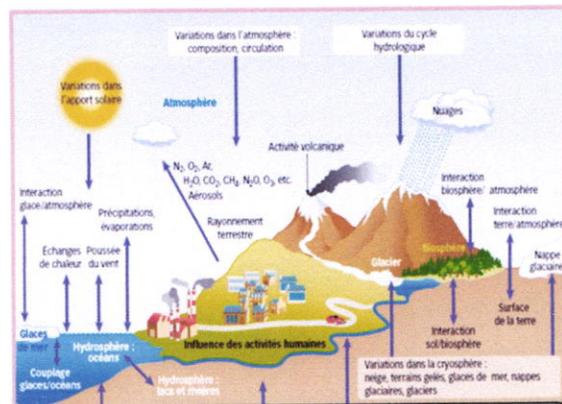


Fig.02 : Schéma explicative des effets climatiques Source : <https://interstices.info>

**1-1 'ensoleillement :** Les régions bordant la Méditerranée connaissent un climat méditerranéen qui est caractérisé par un ensoleillement nettement plus important que celui des autres régions, ce qui fait de lui un facteur à prendre en compte vu ses impact sur l'architecture.



Fig.03 : Photo montre les balcons et les brises soleil La Grande Motte Source : Google image - modifier par l'auteur-

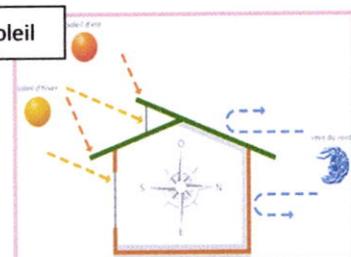


Fig.04 : COMMENT LA MAISON BIOCLIMATIQUE REGULARISE SA TEMPERATURE? Source : <http://www.demain-ma-maison.com/>

❖ Comment profiter du soleil?

- Intégration des capteurs solaires qui peuvent jouer le rôle de brise soleil et élément architectonique de la façade.
- l'aménagement des terrasses, les grandes baies vitrées, et des balcons.
- Les couleurs interviennent sur la réflexion et à la distribution de la lumière, c'est pour cela qu'on recommande l'utilisation de couleurs claires.

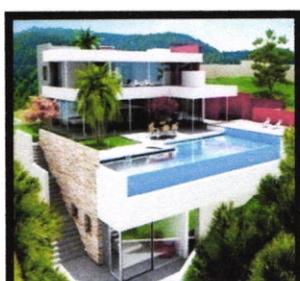


Fig.05 : Terrasses vue sur mer. Source : Google image



Fig.06 : Panneau photovoltaïque. Source : Google image



Fig.07 : Une photo qui montre l'utilisation des panneaux solaires dans les villes littorales. Source : <https://www.google.dz/search?q=habitat+baln+éaire+en+bord+de+mer&espv=2&biw=1366&bih=667>.

## CHAPITRE 01 : LE LITTORAL ; UN URBANISME ET UNE ARCHITECTURE SPECIFIQUE.

### ❖ Comment protéger du soleil?

- Les brises soleil : élément de construction qui sert à faire de l'ombre, en été, et à permettre aux rayons solaires de pénétrer dans l'immeuble en hiver.
- Des formes architecturales : l'auvent/le flanc/le vis-à-vis/la loggia/le patio.
- On utilisant des éléments de protection (moucharabiehs, pare-soleil horizontal,vertical)



Fig.08 : Brises soleil Horizontal  
Source : Google image



Fig.09 : Brises soleil Vertical  
Source : Google image



Fig.10 : LE DÉBORD DE TOIT  
POUR SE PROTÉGER DU SOLEIL  
Source : Goole imaae



Fig.11 : Les moucharabiehs  
Source : Google image

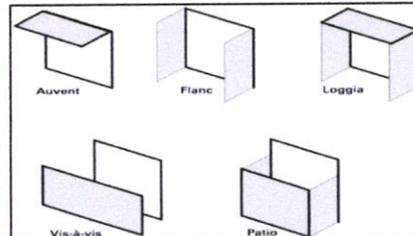


Fig.12 : Formes architectural  
Source mémoire AZUL 2013/2014

**2-le vent:** Le vent est un élément très spécifique dans les zones littorales et qui peut causer des risques, comme il peut être une source de ventilation naturelle ou une source d'énergie renouvelable.

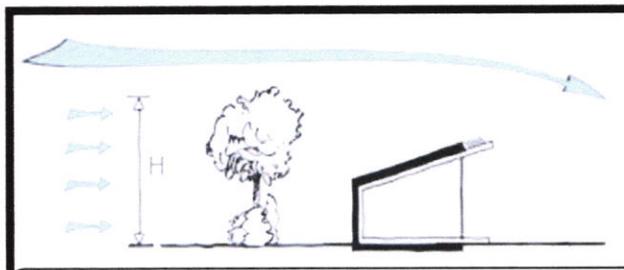


Fig.13 : Brise de vent par la végétation, HABITAT INDIVIDUEL A  
QUALITE ENVIRONNEMENTALE Source revues



Fig.14 : Les éoliennes pour profiter du vent  
Source Google image

### ❖ Comment profiter du vent?

- Produire l'électricité par les éoliennes.

### ❖ Comment protéger du vent?

- Choisir une bonne implantation et orientation de la construction en bord de mer.
- Opter pour une forme de construction et de la toiture fluide avec un rapport en adéquation entre le plein et le vide.
- S'adapter à la topographie du terrain.
- Utiliser des formes dynamiques plus que les formes rectilignes.
- Renforcer la structure de la construction.

-Utilisation des barrières brise-vent naturelles, et artificielles.



Fig.15 : Projet d'habitations projetées a Haïti  
Source : <http://lefourtout-dolivier.over-blog.net/>

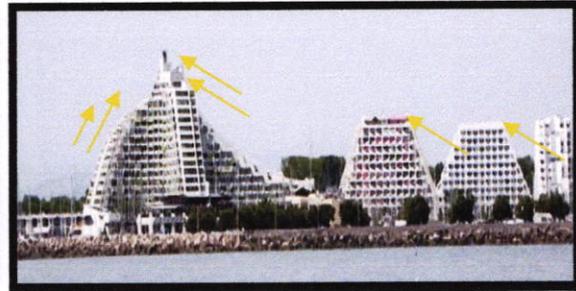


Fig.16: La Grande Motte Languedoc-Roussillon.  
Source: Google image

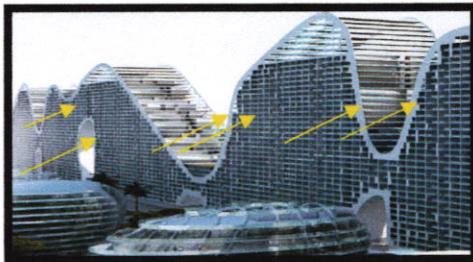


Fig.17: Fake Hills par MAD Architects (la Chine)  
Source: Google image



Fig.18.19 : Le Bahrein World Trade Center  
avec les 3 gigantesques éoliennes Source :  
Google image

**3-la pluviométrie:** En méditerranée, des pluies irrégulières sont enregistrées essentiellement en hiver sous forme d'averses violentes et de pluies torrentielles de courte durée à grand pouvoir corrosif.

❖ Comment protéger de la pluie?

-Il faut prévoir des systèmes de récupérations fiables des eaux de pluies, ce qui nous permet de stocker l'eau et de la recycler à d'autres fins plus utiles.

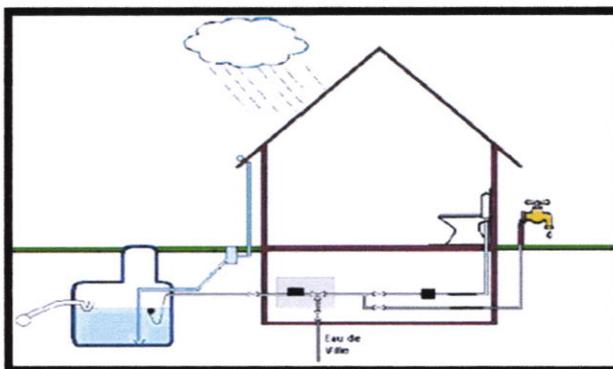


Fig.20 : Schéma représente la récupération des eaux pluviales.  
Source : Google image



Fig.21 : Toit incurvé couvert de tuiles  
Source : Google image

**4-l'humidité:** Dans les régions littorales, le taux d'humidité est relativement élevé, ce qui correspond à une présence anormale d'eau sous forme de liquide ou de vapeur d'eau, qui occasionne de graves dommages à la structure d'une construction.

## CHAPITRE 01 : LE LITTORAL ; UN URBANISME ET UNE ARCHITECTURE SPECIFIQUE.

- ❖ Comment protéger de l'humidité?
  - Utilisation de formes rectangulaires et symétriques avec une terrasse en dur surélevée.
  - Traitement en profondeur des façades : Injection de résine et assèchement des murs...
  - Traitement en surface : peinture anti-humidité, hydrofuges...
  - Le toit incurvé est couvert de tuiles.

### ❖ Les risques majeurs:

**1-La submersion marine :** Est une inondation temporaire de la zone côtière par la mer dans des conditions météorologiques. Elles envahissent les terrains situés en dessous des plus hautes mers.

**2-L'érosion:**Est un phénomène mondial, qui se traduit par le recul du trait de côte, ou le déplacement vers l'intérieur des terres de la limite entre le domaine marin et continental.

**3-La corrosion :**Est un phénomène naturel spécifique pour les constructions des villes littorales, la corrosion c'est l'altération des matériaux par des réactions chimiques.

- ❖ Comment protéger des risques majeurs?
  - Prévoir des équipements liés à la mer qui puissent résister à l'élévation du niveau de la mer.
  - Développer et utiliser des outils performants de prédilection.
  - Comprendre la complexité du système littoral.



Fig.22 : Schéma explicatif sur la submersion marine  
Source : <http://vigilance.meteofrance.com/>



Fig.23.24 : Photos qui montrent le phénomène de l'érosion.  
Source : Google image (modifier par l'auteur)

### d. Sur le plan Socioéconomique :

- ❖ **L'aspect social :** Les villes littorales concentrent de fortes densités de population. Et pour mieux comprendre cet aspect il faut prendre en considération le mode de vie de ses habitants et leurs comportements.

#### \*Mode de vie :

Les habitants du littoral sont des gens ouverts. La relation entre ce type de comportement et Décontractés, insouciant et aventuriers, la configuration physique, se manifeste par la Aiment vivre en plein air (le climat est à l'origine). Maison à patio Les maisons avec perrons et les Terrasses suivant les traditions de chaque région.

#### \*Son impact sur l'architecture et l'urbanisme :



Fig.25.26 : Photos montrent le comportement et le mode de vie des habitants du littoral et leurs impacts sur l'architecture et l'urbanisme Source : Google image

**\*Comportement :**

**\*Son impact sur l'architecture et l'urbanisme :**

Leurs comportements se distinguent par une sociabilité appréciable et une hospitalité distincte. L'appropriation et la familiarisation des lieux avec le touriste, car le tourisme est la source de revenu principal. Ceci inclus qu'ils sont serviables et agréables et passionnés par la mer.

- La polyvalence de l'espace favorise l'appropriation et la familiarisation des lieux (le lieu = espace + activités).
- Présence de ports et maisons des pêcheurs.

❖ **L'aspect économique :** Les activités économiques des villes littorales ont un impact dans tout le développement de la ville dans différents domaines

**\*Activité portuaire et commerciale:** Le port c'est l'aire qui met en contact le domaine maritime (celui du navire) et continentale. On peut classer les ports en 4 catégories, selon leurs activités et le type des bateaux accueillis et chaque catégorie a son impact sur l'architecture et l'urbanisme: port de pêche, port de plaisance, port de commerce et d'industrie.

➤ **leurs impacts sur le plan architectural et urbanistique :**

- Elle fortifie l'image touristique des villes littorales.
- Des espaces aménagés pour l'activité de pêche, de plaisance, de loisirs et de distractions.
- La construction des bâtiments commerciaux et d'aires de stockage (entrepôts, etc.).

**\*Activité touristique:** Le tourisme englobe l'ensemble des activités économiques (transports, hôtels, restaurants, etc....) auxquelles la personne fait appel lors d'un déplacement inhabituel (voyager, découvrir, etc....) il est rattaché aux loisirs et à la santé.

Les principaux types de tourisme que connaît la ville littorale sont:

- Tourisme de santé :** N'est pas saisonnier, et vise à assurer un taux d'occupation constant.
- Tourisme culturel:** Assure la préservation du patrimoine architectural et l'attrait en toute saison
- Tourisme balnéaire:** Assure l'attrait d'un grand nombre de population toutes catégories confondues, ainsi qu'un dynamisme économique de la région.
- Tourisme vert:** Permet la préservation du patrimoine naturel et la découverte de la nature.

➤ **Son impact sur l'architecture et l'urbanisme:**

- La Création d'esplanades, de promenades et de parcs urbains etc.
- La Création de structures d'accueil modernes et multiservices.

**\*Activité Agricole:** Les activités agricoles désignent l'ensemble des savoir-faire ayant pour objet la culture des terres, et l'ensemble des travaux sur le milieu naturel.

➤ **Son impact sur l'architecture et l'urbanisme:**

- La Création d'obstacles et de coupures dans l'urbanisation.
- La Particularité des paysages alliant verdure, mer et constructions.
- La terre agricole constitue un élément structurant de croissance.

### III. L'architecture et l'urbanisme des petites villes littorales Algériennes

#### 1. Bref aperçu sur le littoral Algérien :

Le littoral algérien fait partie du bassin méditerranéen, il est estimé à 1200km de côte. Véritable lieu de détente, le littoral est également un lieu riche en histoire regroupant toutes les grandes villes sur son territoire, et regorgeant de sites naturels et archéologiques magnifique. La région est aujourd'hui l'une des plus touristiques du pays.

La loi algérienne définit le littoral comme suit : « le littoral englobe l'ensemble des îles et îlots, le plateau continental, ainsi qu'une bande de terre d'une largeur de (800m) longeant la mer ».

#### 2. Particularités des petites villes littorales Algériennes :

- ❖ **Sur le plan naturel:** L'Algérie jouit d'un climat méditerranéen ensoleillé chaud en été, et un hiver humide.
- ❖ **Sur le plan social:** La particularité d'une population communicante et accueillante.
- ❖ **Sur le plan économique:** C'est un pays en voie de développement riche par ses potentialités
- ❖ **Sur le plan architectural et urbanistique:** La particularité des villes littorales algériennes, réside particulièrement dans les extensions nouvelles de la période post coloniale. Au lendemain de l'indépendance, l'état s'est intéressé aux grandes villes qui sont : Alger, Oran et Annaba et quelques villes moyennes comme Skikda, Bejaia et Mostaganem, au détriment les petites villes qui sont restées relativement délaissées. Par conséquent nous avons une urbanisation incontrôlée des grandes villes et stagnation des petites villes.



Fig.27 : Schéma montre la classification de villes littorales algériennes Source: COUR MASTER1: TYPOLOGIE URBAINE ET ARCHITECTURALE EN MILIEU LITTORALE « Mr Aouissi K.B »

Dans cette période postcoloniale, on a produit une architecture et un urbanisme, pareils à ce qu'on a produit dans d'autres villes du reste du territoire.



Fig.28 : La ville d'Oran Source : [www.Oran - voyage.com](http://www.Oran - voyage.com)



Fig.29 : La ville d'Alger Source: [www.algérie - monde.com](http://www.algérie - monde.com)



Fig.30 : La ville de Skikda Source: [www.google.dz](http://www.google.dz)

### **3. Problématiques des petites villes littorales Algériennes :**

\*Le littoral algérien représente un écosystème fragile et constamment menacé de dégradation en raison de concentration de la population, des activités économiques et des infrastructures le long de la bande côtière.

\*L'état a préféré s'intéresser aux grandes villes et quelques moyennes villes au détriment des petites villes qui sont restées relativement délaissées ou en stagnations. Ceci a engendré un déséquilibre sur le plan urbanistique, les grandes villes ont connu une forte urbanisation (elles sont sur-urbanisées), par contre les petites villes sont sous-urbanisées. Et ceci malgré l'existence d'une réglementation.

\*Les extensions réalisées depuis l'indépendance à nos jours -pour répondre aux besoins d'urgence- particulièrement en matière d'habitat ; ont été menées sans trop de considération des spécificités du littoral.

\*La ville littorale algérienne englobe un ensemble de problématiques comme le phénomène de démaritimation, et de standardisation de la forme bâtie et le risque d'effacement de son identité.

## **IV. Démarche méthodologique de la recherche**

La relation entre ville et mer n'est pas satisfaisante. La morphologie urbaine produite par l'histoire du développement des villes a fait que l'accès à l'eau n'est pas immédiat.

Donc le retour de la ville vers la mer signifie qu'il y a eu rupture ou plutôt des moments de tension, qui se sont traduits spatialement et socialement et se sont manifestés d'une manière très poussée dans des zones plus que d'autres.

Le thème développé dans notre recherche est le renouvellement urbain comme outils de requalification des interfaces ville/mer des petites villes littorales, ce qu'il fait que cette liaison de la ville avec la mer doit passer obligatoirement par un projet (réaménagement de front de mer, intégration des façades maritime,..) qui le prend en charge. Donc Notre travail cherche à mettre en évidence la relation complexe qui unit l'homme à son environnement ; a présenté des réponses urbanistiques adaptées et saisir les éléments favorables à la qualité urbaine et à l'amélioration du cadre de vie.

Par conséquent, une opération d'aménagement urbain pourrait développer une mixité urbaine et établir un dialogue direct entre la ville et la mer.

### **1. Problématique de la recherche:**

La relation **ville/mer** dans les petites villes littorales algériennes est un élément négligé dans le développement urbanistique de ces dernières.

Les instruments d'urbanisme et de la construction (PDAU et POS), ont les mêmes contenus qu'ils soient destinés pour une ville du littoral ou du sud. Ils ne prennent pas en considération les particularités spécifiques de la région (la mer). Donc on intervient de la même manière qu'on soit à Tamanrasset ou dans une ville du littoral. Comme c'est le cas dans la petite ville Azeffoun.

**1-QUELLE EST LA REALITE URBAINE DE L'INTERFACE VILLE/MER DANS LA VILLE D'AZEFFOUN?**

**2-COMMENT LA REQUALIFICATION DE L'INTERFACE VILLE/MER ASSURE LA REOUVERTURE DE LA VILLE D'AZEFFOUN SUR LA MER ?**

**2. Hypothèses :**

Tous les terrains côtiers qui se trouvent sur cette interface d'Azeffoun sont un espace stratégique qui peut enrichir la ville économiquement, socialement, et surtout urbanistiquement. Mais ils sont malheureusement complètement délaissés, non aménagés en formant des coupures urbaines, des obstructions de la vue sur la mer, un manque des infrastructures d'accueil, et le plus grand problème c'est l'absence d'articulation entre la ville et le port (qui est un élément très important dans le développement économique de la ville).

« La ville n'est ville que parce qu'elle renégate » **Chalas Y, L'Invention de la ville, Paris, Ed Economica 2000, p.79**, la ville doit tourner le dos à son passé pour vivre son présent et préparer son futur. C'est pour cela que la ville d'Azeffoun ne peut pas vivre éternellement le dos tourné, sinon elle perdrait de son charme et de son originalité. Elle doit s'ouvrir sur la mer pour vivre la mondialisation qui frappe à ses portes, elle doit s'ouvrir sur son arrière pays, qui constitue sa force de manœuvre sur la scène méditerranéenne et doit s'ouvrir également sur sa région, pour résister à une globalisation.

Donc ; notre réflexion est de penser à une opération de renouvellement de l'interface ville/port d'Azeffoun qui vise un recentrage de la ville sur son front d'eau, ou Un projet de réaménagement de l'interface ville/mer de la ville d'Azeffoun dans un objectif de réconcilier la ville avec la mer -la ville qui est née de la mer se trouve après l'indépendance à lui donner dos-.seront les actions principales d'un projet de réouverture de la ville sur la mer.

**3. Approche descriptif :**le travail de notre recherche est divisé en 3 chapitres :

❖ **Chapitre 01 :**c'est un chapitre introductif dans lequel on essaye de montrer :

**\*Une introduction générale** dédiée à l'étude de l'interaction et l'importance du lien **site-projet**.

**\*Une analyse du littoral** qui a pour objet de montrer **d'une part** ; Les particularités de l'urbanisme et de l'architecture en zone littorale à l'échelle mondiale ; dans lesquels on montre l'importance, les spécificités et particularités qu'apporte cet environnement très particulier à la ville sur le plan architectural et urbanistique. **Et d'autre part** à l'échelle de l'Algérie ; tout en déterminant les particularités des villes littorales algériennes et ces problématiques.

**\*Une démarche méthodologique** qui montre le thème choisi « le renouvellement urbain comme outil de requalification des interfaces ville/mer » et son importance par rapport à notre cas d'étude « la ville d'Azeffoun », tout en justifiant le choix d'étude et sortant avec une problématique qui concerne le phénomène de démaritimation, de standardisation de la forme bâtie et la décentralisation de l'interface ville/mer.

Et A partir d'une problématique faite sur l'abandon de l'interface **ville/mer**,

❖ **Chapitre 02 :**Dans ce chapitre nous essayerons

\*d'étudier l'évolution de l'interface **ville/mer**, la relation de la ville avec la mer et leur problématique.

\*Montrer l'importance de la démarche de la requalification de cette partie de la ville, des stratégies et des enjeux seront présentés et expliqués afin de mettre fin à la rupture de cette aire.

\*Ce chapitre sera accompli avec une analyse d'exemple de l'interface de Gênes dans le but de renforcer l'explication et la réussite de la démarche de la requalification de l'interface **ville/mer**.

- ❖ **Chapitre 03** : Ce chapitre est une analyse de **l'interface ville/mer** de notre cas d'étude « **la ville d'Azeffoun** » dans le but d'établir un état des lieux, d'analyser les variables et les constantes, et montrer le rapport entre la thématique développée avec le cas d'étude, et comment ce dernier se raccorde à la problématique développée.
- ❖ **Conclusion générale** : qui conclure essentiellement les résultats et les critiques constructives pour le cas étudié « **l'interface ville/mer d'Azeffoun** ».

**CHAPITRE 02 :**  
**LE ROUNOUELEMENT**  
**URBAIN COMME OUTIL DE**  
**REQUALIFICATION DES**  
**INTERFACES VILLE/MER.**

## I. Introduction

« Le renouvellement urbain évoque l'évolution de la ville, sur elle-même, c'est un phénomène permanent nécessaire à la ville pour se moderniser » **Les enjeux du renouvellement urbain, In revue Note rapide sur l'occupation du sol, Institut d'aménagement de la région d'Ile-De- France, Février 2004, p.9**

Le renouvellement urbain, la valorisation des fronts de mer, la protection de l'environnement naturel et culturel, constituent les ingrédients d'un nouvel urbanisme des sites littoraux. Cet urbanisme de revalorisation, de requalification se traduit à travers la notion de projet urbain en actions durables et ambitieuses pour la réconciliation de la ville et ses habitants avec la mer et son histoire.

## II. Les interfaces Ville/Mer

### 1. Définition :

L'interface est une zone de contact entre deux espaces géographiques distincts. Le littoral, par exemple, est l'interface entre la mer et le continent. L'utilisation de la notion d'interface d'après **Corinne Lampin-Maillet** « va permettre de mieux comprendre les mécanismes des territoires, de les hiérarchiser, d'anticiper leurs problèmes et parfois de découvrir des interfaces cachées »

L'interface ville/mer est donc une zone de mutation pour le développement de la ville. Mais avant tout Elle est un des éléments les plus importants de l'inconscient collectif, car elle représente un milieu où se croisent, vivent et se transforment les habitants et les touristes. Et en parlant de l'interface ville/mer on parle aussi du port, car il appartient à la ville et à la mer, donc il peut représenter cette interface.

### 2. Le délaissement des interfaces ville/mer :

Les interfaces villes-mer symbolisent pour de nombreuses villes une image de crise adaptée à un développement dynamique des villes littorales. Ces zones ne fonctionnent plus, car les équipements et les infrastructures situées sur ces zones ne se sont pas développés au même rythme que les zones urbaines. Donc les interfaces sont de plus en plus délaissées.

### 3. Le réaménagement des interfaces ville/mer :

Actuellement, 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 et de la plaisance, est permise par l'amélioration des flux des personnes, habitants ou touristes, au sein de l'interface. Dans l'objectif de faire une ville plus attractive et plus dynamique aux yeux des habitants, des futurs habitants, et des touristes. Le confort et la qualité de vie sont donc des priorités.

### III. Le renouvellement urbain

#### 1. Définition :

Le renouvellement d'après **lePetit Robert** est le « remplacement de choses, de gens, par d'autres semblables ». C'est aussi le « changement complet des formes qui crée un état nouveau ». Le préfixe « re » montre que l'on a affaire à des sites où l'on refait la ville sur la ville, une forme d'évolution de la ville qui désigne l'action de reconstruction de la ville sur elle-même et de recyclage de ses ressources bâties.

L'évolution de la ville sur elle-même et sa croissance se fait par mutation du tissu urbain : démolition, reconstruction, réutilisation du patrimoine ou construction dans les friches urbaines ou industrielles et les « dents creuses ». Dans tous les cas, on est dans le processus de mutations urbaines qui participent à la production de la ville, et à sa reproduction. Le renouvellement urbain ne vise pas en soi une nouvelle conception de la ville, mais la prise en compte de l'existant en pensant à sa gestion.

Pour clarifier les objectifs et les enjeux, il faut d'abord préciser ce dont il s'agit. Pour **Georges Cavalier(1999)**, *le renouvellement urbain intéresse le traitement des quartiers victimes de processus de dévalorisation urbaine et, il a pour finalité, la fabrication d'une ville plus équilibrée et dont l'aspect et l'usage seraient pour chacun plus équitables. Il entend répondre à une double question*

« 1. La question de la ville qui continue de s'étendre, fabriquant de nouveaux territoires habités qui, selon leur localisation, leur occupation spatiale, et plus largement leur fonctionnalité à l'échelle large de l'ensemble urbain, pourront contribuer à l'objectif de rééquilibrage progressif ou aggraver encore des processus de spécialisation et de marquage.

2. La question du devenir, de la requalification, de la recomposition de la ville existante, dans le cadre de projets urbains plus ou moins ambitieux, ainsi que la question de l'amélioration de sa gestion et de sa maintenance au quotidien».

#### 2. L'objectif :

Le renouvellement urbain a pour but de limiter en surface l'étalement urbain et la périurbanisation, à l'inverse des interventions classiques ; il oblige de reconstruire la ville sur la ville ; En valorisant l'habitat dense concentré, en renouvelant les anciens quartiers et les zones ou les friches industrielles. Cette intervention met parallèlement en jeu plusieurs dimensions (politique, économique, sociale, urbaine) et demande une diversification professionnelle

Son objet est de redynamiser la ville, de rendre son identité territoriale et renforcer la relation entre ses différentes entités, ainsi de trouver des solutions pour ses problèmes (Économiques, sociaux, environnementaux).

#### 3. Le dialogue entre le renouvellement urbain et le développement durable :

« L'urbanisation est en voie d'achèvement dans de nombreux pays du monde. La production extensive semble révolue » **SAFRI Saïd, 2008**. Ces préoccupations s'appuient sur des exigences concernant le développement durable de l'environnement bâti et la revitalisation des tissus urbains existants.

## CHAPITRE 02 : LE ROUNOUVELEMENT URBAIN COMME OUTIL DE REQUALIFICATION DES INTERFACES VILLE/MER.

Le renouvellement urbain se définit alors, comme « *un nouveau mode de développement et de fonctionnement de la ville visant à économiser les espaces et l'énergie et à régénérer les territoires urbains dégradés* » **JEGOUZO Yves, 2001.**

Actuellement, dans un souci de développement durable, reconstruire la ville sur elle-même sans consommer de nouveaux terrains vierges est une réponse à l'étalement urbain. Donc la question du renouvellement urbain est intimement liée à celle du développement durable, et l'imbrication de ses notions implique des logiques d'aménagement à la fois convergentes et divergentes. ces deux concepts progressent dans les même sens pour pallier les maux de l'étalement urbain.

Cependant, « *la nouveauté du renouvellement urbain réside principalement dans le nécessaire passage à côté d'un urbanisme d'extension à un urbanisme de transformation et de gestion* » **CHALINE Claude, 1999.**

Il ne s'agit plus principalement aujourd'hui de « créer de la ville » mais de « *modifier et gérer des territoires déjà urbanisés, posant parfois de graves difficultés, avec la nécessité de consacrer une large place aux questions économiques et sociales créant les conditions du changement* » **MIUS François, 2003.**

La portée du renouvellement est vaste, elle tend a repensé le développement de nos villes, et à définir des outils qui permettront de respecter un développement intégré et harmonieux, fidèle aux principes du développement durable.

Donc, le renouvellement urbain doit répondre à des problèmes majeurs de la ville contemporaine, non pas seulement faire face à l'étalement urbain mais aussi à l'accroissement de la dégradation de certaines parties du territoire urbain (friches industrielles, grands ensembles et quartiers anciens). Ces lieux dégradés constituent des enjeux urbanistiques importants en raison du manque de terrains à urbaniser.

Pour faire face aux dynamiques négatives que subissent les tissus urbains, il est mené différentes interventions, qui au courant de l'histoire ont évolué. D'ailleurs, celles-ci continuent toujours à évoluer du fait de la permanence des mutations urbaines et de l'émergence de nouvelles exigences.

### **IV. La stratégie de requalification :**

Est comme l'action de donner une nouvelle qualité, d'ajuster aux besoins, un espace densément peuplé. La requalification en tant que telle peut porter sur un bâtiment, une voirie, un quartier et ses habitants .... Etc.

« *Le terme de renouvellement urbain renvoie à une reprise en profondeur des tissus urbains existants et est proche de celui de rénovation .celui de requalification caractérisé une action qui redonne de la qualité et témoigne d'une volonté de ménager le patrimoine bâti* » **G. Novarina, P. Paola ,1997.**

## V. Exemples de « Réaménagement de l'interface ville/mer »

Dans cette phase nous tenterons d'étudier et d'analyser les opérations de renouvellement urbain dans l'objectif de recréer ce rapport *ville-mer* qui ont eu lieu dans le monde, en se focalisant sur deux exemples de villes portuaires ayant déjà fait l'objet de renouvellement; **Marseille** et **Concarneau**.

### 1. Justification de choix d'exemples:

Notre choix est porté sur la ville de **Marseille** non pas dans un objectif comparatif avec la ville d'Azeffoun, (tout en sachant que la ville de Marseille est une très grande ville par rapport à Azeffoun donc l'échelle est différente) mais pour tirer des enseignements relatifs aux stratégies de renouvellement urbain des interfaces **villes /port**. Cette opération intervient dans une volonté de repositionner la ville à l'échelle Euro-méditerranéen. Le choix de cas de la ville de **Concarneau** est évoqué, parce qu'elle est une petite ville littorale (qui se ressemble trop à la ville d'Azeffoun) qui a utilisé le renouvellement urbain comme outil de requalification de son front d'eau. En plus, il traite la même problématique de l'interface qui est citée précédemment.

### 2. La ville de Marseille

Le centre-ville fait l'objet d'un plan de rénovation urbaine baptisé « Euro méditerrané », cette opération concerne l'interface urbano-portuaire le but était de changer l'image dégradée des quartiers populaires et du port.

- a. **Le projet Euro-méditerranéen** : Lancé en 1995, par le gouvernement français, le projet Euro - Méditerranéen, devrait, en une décennie, à la fois :
- réaffirmer la vocation portuaire de la cité phocéenne.
  - restaurer le cadre urbain.
  - implanter des entreprises nouvelles et favoriser une certaine mixité sociale.
  - attirer les investisseurs internationaux.

Près de 2,3 milliards de Francs ont été débloqués par l'état, l'union européenne et les collectivités locales pour ce programme considéré comme la plus grande opération française d'aménagement urbain.

En 2003, la troisième phase de l'opération Euro-méditerranéen a été approuvée par le gouvernement et qui concerne le cœur de l'interface ville-port, considérée comme vitrine du projet qui va être aménagée.

Cette façade urbaine- portuaire longue de 2,7 Km et totalisant 110 hectares ; est devenue un espace de dialogue entre la ville et le port. Une véritable stratégie de coproduction a été aussi mise en place sur ce secteur appelée à devenir « **la cité de la Méditerranée** ».

L'étude lancée affirme aussi l'ambition de faire vivre ensemble un port en activité et une ville habitée.

Elle entend préserver l'identité de la ville portuaire tout en favorisant son développement économique en s'appuyant sur deux principes majeurs :

## CHAPITRE 02 : LE ROUNOUVELEMENT URBAIN COMME OUTIL DE REQUALIFICATION DES INTERFACES VILLE/MER.

- Mixité des usages et des fonctions (ville/ port, public / privé...),
- Valorisation des espaces publics donnant à voir le paysage et le patrimoine social et humain d'une ville port active.

Le projet présenté pour « *la cité de la Méditerranée* » a été fait en septembre 2002. Et Parmi les équipements publics les plus significatifs :

- la construction du Musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée.
- le centre de formation à la coopération et au Co-développement et un centre de la mer.
- L'implantation d'équipements touristiques, culturels, commerciaux, de formation, de bureaux et les équipements du port, dont la nouvelle gare maritime, devraient répondre à la volonté affichée de faire de la ville une métropole d'interface entre l'Europe et la méditerranée.

Quatre grandes stratégies sont à retenir pour la mise en œuvre de ce projet :

- Une stratégie de développement économique ; en développant les fonctions tertiaires en appui aux activités maritimes et portuaires et autres secteurs industriels.
- Une stratégie de rayonnement culturel et de formation par la réalisation de grands équipements publics et privés.
- Le développement de la qualité architecturale et urbaine.
- L'amélioration de la qualité de vie des quartiers existants.



*Fig.31: Périmètres de l'opération Euro-méditerranéen*  
*Source : A l'interface Ville-Mer, quelles reconversions pour les anciens sites portuaires ? – Avril 2008 -*

### b. Présentation du site:

L'opération Euro-méditerranéen couvre les secteurs arrière portuaires de la ville de Marseille sur près de 480 hectares avec l'extension du périmètre décidée en décembre 2007, alors qu'en 1995 l'opération était sur périmètre de 310 ha.

Le projet est situé en plein centre-ville sur un territoire extrêmement riche, regroupant à la fois une partie du Port Autonome, d'anciennes zones industrielles plus ou moins à l'abandon et des quartiers d'habitation, notamment l'ensemble haussmannien de Marseille. L'opération est la première d'intérêt national à inclure dans son périmètre de nombreux quartiers habités.



**b. Présentation de la ville de Concarneau :**

Concarneau, est une commune littorale, localisée au bord de l’Océan Atlantique, au Sud-ouest de la Bretagne. La surface de son territoire est de 41.08 km<sup>2</sup> Avec près de 20 000 habitants, la densité est donc de 486,85 habitants par km<sup>2</sup>.

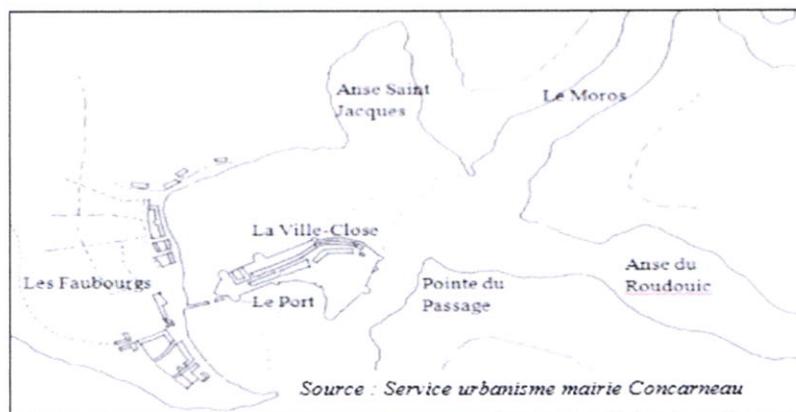


*Fig.35 : Photo montre la situation de la ville de Concarneau  
Source : MEMOIR TAUSSAT Anne-Elisabeth Stage de découverte DA3 – 2013-2014*

**c. Concarneau, un port dans une ville, une ville dans un port :**

Concarneau a été fondée au IX<sup>ème</sup> siècle par des religieux d’une petite bourgade voisine. Ils ont construit une Eglise sur l’îlot inhabité appelé aujourd’hui la Ville-Close. Puis des soldats sont installés dans la ville. Au X<sup>ème</sup> siècle, des marchands arrivent et construisent des petites maisons entraînant l’accroissement de la population.

Au cours de la période du XIII au XIV<sup>ème</sup> siècle, L’îlot devient la place forte de la région de Bretagne. Vers 1680, la ville a connu un développement ; en construisant des tours, des plateformes et un château à l’entrée de la Ville Close, afin de la renforcer. Elle devient alors un refuge pour les navires de guerre ou de commerce.



*Fig.36 : Carte montre la ville de Concarneau au 17<sup>ème</sup> siècle  
Source : MEMOIR TAUSSAT Anne-Elisabeth Stage de découverte DA3 – 2013-2014*

## CHAPITRE 02 : LE ROUNOUELEMENT URBAIN COMME OUTIL DE REQUALIFICATION DES INTERFACES VILLE/MER.

Durant 19<sup>ème</sup> siècle, La pêche s'est développé, les pêcheurs construisent des chantiers navals qui envoient le poisson aux villes voisines. Puis, Sous la révolution française, le commerce du poisson s'est développé. Donc les activités principales de port étaient la pêche et le commerce.

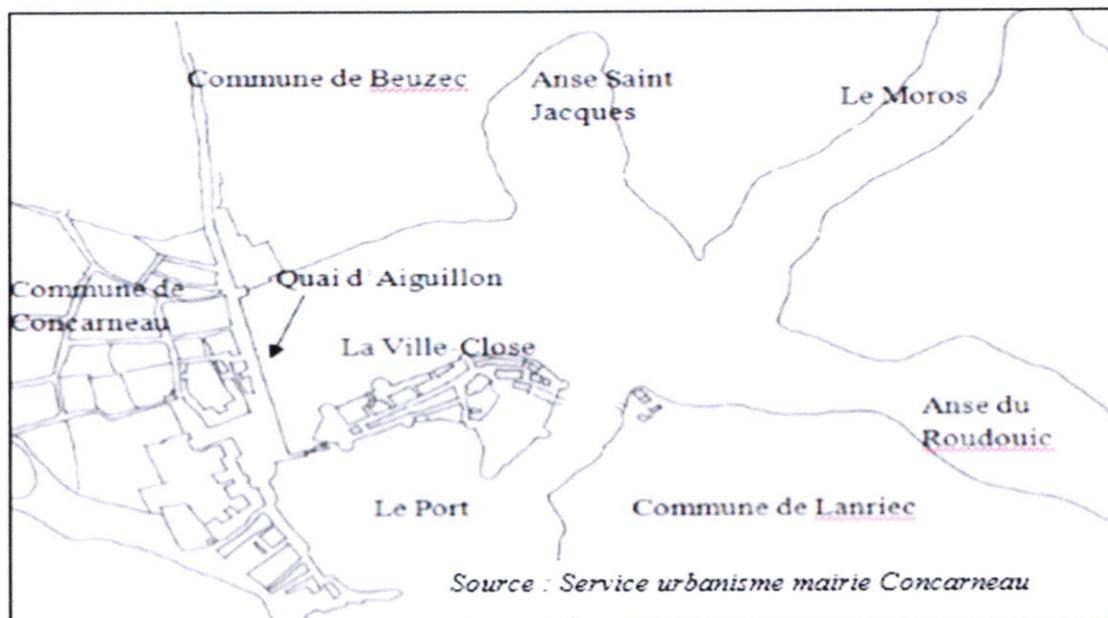


Fig.37 : Carte montre la ville de Concarneau au 19ème siècle  
Source : MEMOIR TAUSSAT Anne-Elisabeth Stage de découverte DA3 – 2013-2014

Mais au 20<sup>ème</sup> siècle, la taille de l'avant-port n'est plus appropriée. Les premiers armateurs construisent alors des villas, des hôtels et des pensions de familles le long des plages, des quais sont construits comme le quai Carnot. Une route départementale unifie le territoire de Concarneau. Donc, l'arrière-port continu d'être aménagé, il devient véritablement le port de pêche de Concarneau.

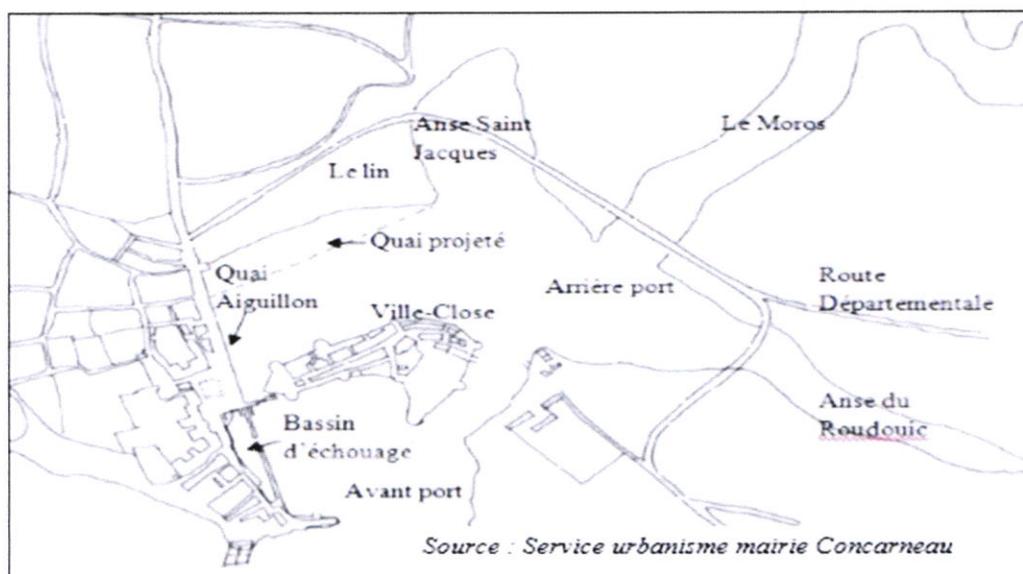


Fig.38 : Carte montre la ville de Concarneau au 20ème siècle  
Source : MEMOIR TAUSSAT Anne-Elisabeth Stage de découverte DA3 – 2013-2014

## CHAPITRE 02 : LE ROUNOUVELEMENT URBAIN COMME OUTIL DE REQUALIFICATION DES INTERFACES VILLE/MER.

Ainsi, Concarneau a dû sa croissance économique grâce à sa capacité d'adaptation aux différentes techniques de la mer.

### d. Problématique de la ville de Concarneau :

Le port de Concarneau situé au cœur de la ville a vu ses activités de pêche progressivement décliner pour laisser place à des activités de plaisance beaucoup plus florissantes. De nombreuses infrastructures se sont retrouvées sous utilisées. Et une rupture est apparue entre la ville et son port.

**Comment le réaménagement de l'interface va-t-il permettre de repositionner Concarneau dans son territoire ?**



Fig.39 : Photo montre l'interface ville/mer de la ville Close dans la ville de Concarneau  
Source : <http://nautisme.meteoconsult.fr/bloc-marine/fiche-port/informations-port-concarneau8253.php>

### e. Le port de Concarneau, une mixité pêche plaisance :

Le port est caractérisé par la multiplicité de ses activités : la plaisance, la pêche et le commerce, la construction et la réparation navale et le nautisme.

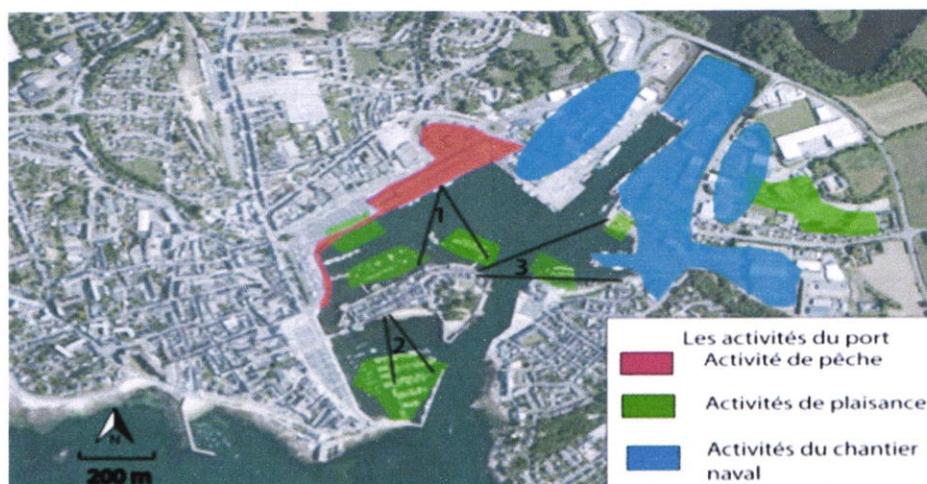


Fig.40 : Carte montre les activités du port de Concarneau  
Source : MEMOIR TAUSSAT Anne-Elisabeth Stage de découverte DA3 – 2013-2014

1) **Le poids économique du port :**

- ❖ **La pêche :** La pêche a été la principale source économique de Concarneau. Aujourd'hui, tous les types de pêche sont représentés, suite au mareyage qu'est une activité importante dans le port de Concarneau.



Fig.41 : Photo montre le port de pêche de la ville de Concarneau  
Source : MEMOIR TAUSSAT Anne-Elisabeth Stage de découverte DA3 – 2013-2014

- ❖ **La plaisance :** Le port de plaisance accueille plus de 25 000 plaisanciers par an. Situé sur deux zones, il propose 767 emplacements.

La première zone ; située sur l'avant-port est soutenue aux remparts de la Ville Close. Offre :

- 291 places sur pontons dans l'avant-port.
- 55 places en location annuelle sur les bouées dans l'avant-port (bateaux pouvant échouer).
- 51 places, sur pontons, réservées à la location annuelle dans l'arrière port.
- 54 places sont réservées aux visiteurs.

Les plaisanciers ont donc accès rapidement aux commerces et aux équipements proposés par la maison du port : accès à l'eau et à l'électricité, la connexion Wifi, les sanitaires, les conteneurs de déchets, une laverie, la station carburant et la météo.

La seconde zone offre : -350 places de mouillage en zone d'échouage. -20 places sur bouées louées à l'année.

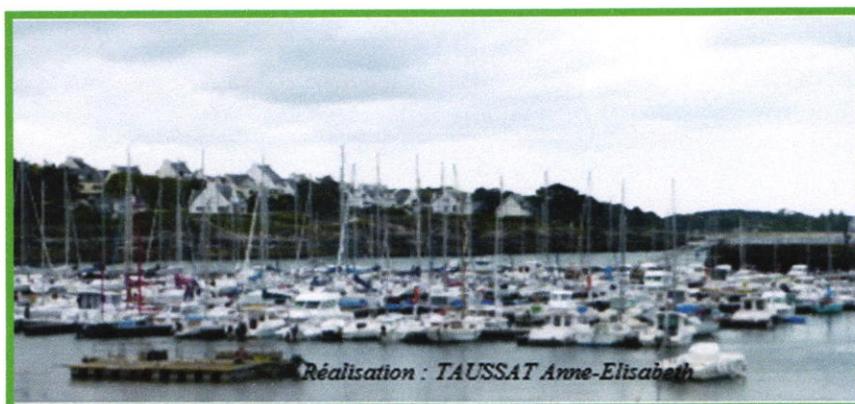


Fig.42 : Photo montre le port de plaisance de la ville de Concarneau  
Source : MEMOIR TAUSSAT Anne-Elisabeth Stage de découverte DA3 – 2013-2014

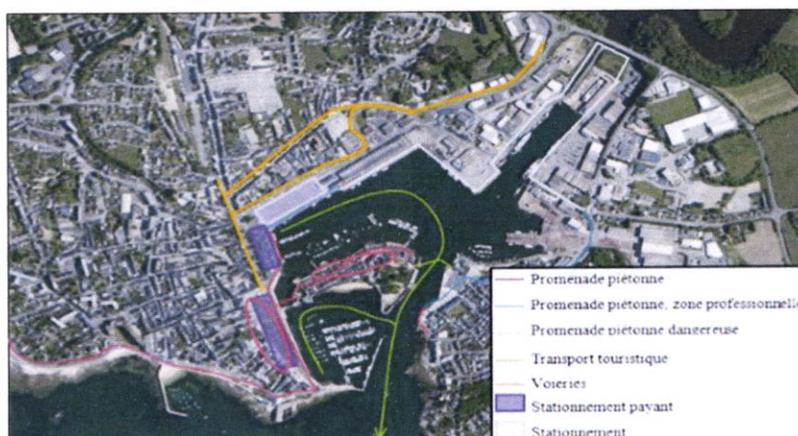
## CHAPITRE 02 : LE ROUNOUELEMENT URBAIN COMME OUTIL DE REQUALIFICATION DES INTERFACES VILLE/MER.

- ❖ **La réparation-construction et l'interprofession du port :** Le port de la ville a aussi développé la construction-réparation navale, permettant à la ville de développer un chantier naval important.



*Fig.43 : Photo montre le chantier naval de port de la ville de Concarneau  
Source : MEMOIR TAUSSAT Anne-Elisabeth Stage de découverte DA3 – 2013-2014*

- 2) Les flux urbains :** Au sein du port il existe de nombreux flux de types différents :
- Des flux de piétons longent le port dont en grande partie les activités professionnelles.
  - Des flux saisonniers de type transport maritime touristique traversent le port.



*Fig.44 : Carte montre les flux urbain sur l'interface de ville de Concarneau  
Source : Conseil général du Finistère Réalisation : MEMOIR TAUSSAT Anne-Elisabeth Stage de découverte DA3 – 2013-2014*

### 3) Le Projet d'aménagement :

En 2009 ; le Conseil Général décide de lancer un nouveau schéma d'aménagement et de développement de l'ensemble du port afin de restructurer le port, l'interface et les activités.

Les propositions des différents partenaires (le Conseil Général avec la contribution de la mairie et de la Chambre du Commerce et d'Industrie, tout deux concessionnaires du département, et la Communauté d'Agglomération) ont proposé un schéma fixant un certain nombre de priorités de

## CHAPITRE 02 : LE ROUNOUVELEMENT URBAIN COMME OUTIL DE REQUALIFICATION DES INTERFACES VILLE/MER.

développement pour les 10 à 15 prochaines années, dans une perspective de développement durable. L'un des enjeux est le réaménagement des espaces libérés par la diminution de l'activité de la pêche pour l'implantation de nouvelles activités.

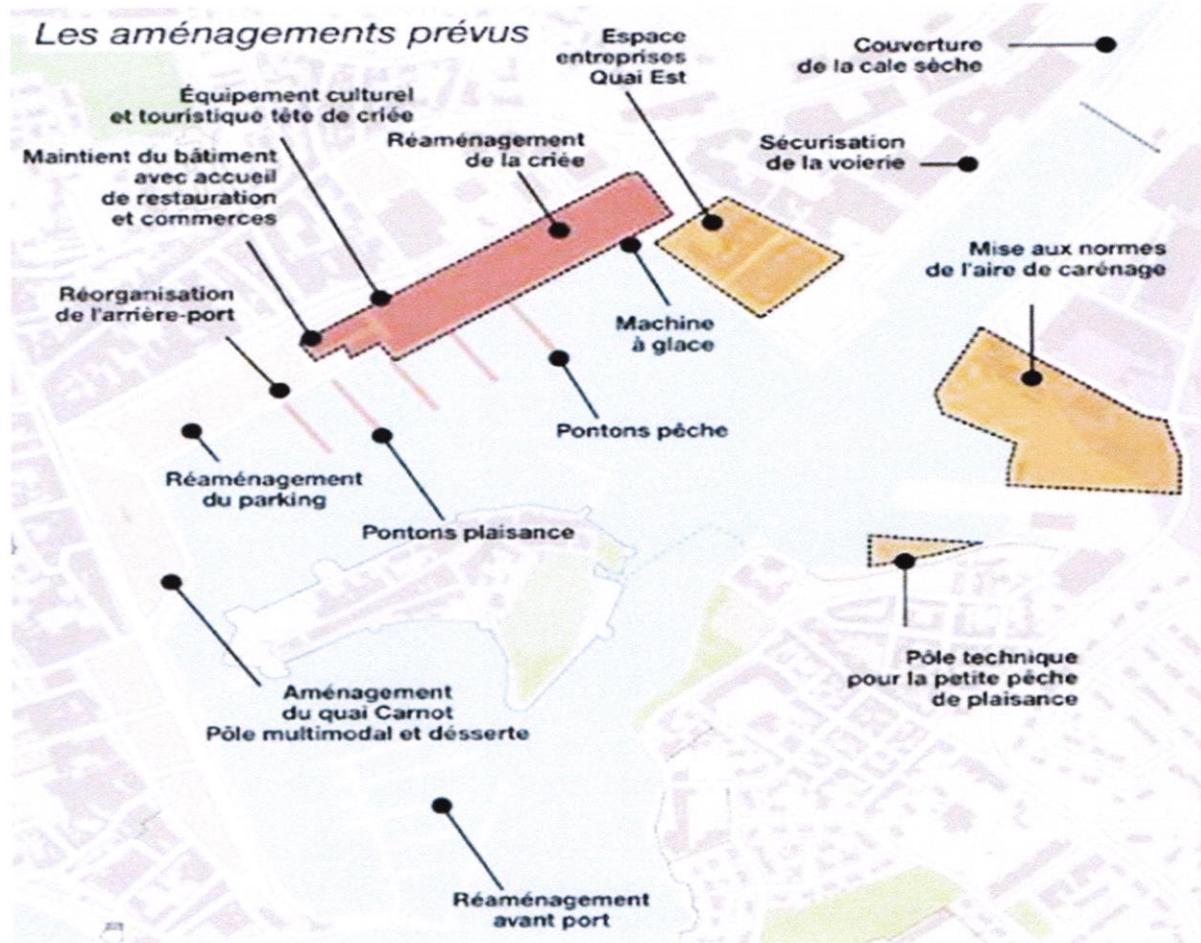


Fig.45 : Carte montre les propositions d'aménagement de l'interface de ville de Concarneau  
Source : [www.entreprises.ouest-france.fr/](http://www.entreprises.ouest-france.fr/); MEMOIR TAUSSAT Anne-Elisabeth Stage de découverte  
DA3 – 2013-2014

Des lignes directrices ont été tracées concernant chaque secteur d'activités.

- **Pour la construction et la réparation navale**, l'aire de carénage sera remise aux normes, la cale sèche sera couverte et un élévateur à sangles pour navires sera acheté.
- **Pour la filière de la pêche**, la criée sera optimisée, une tour à glace sera construite, le poste de gasoil sera lui remis aux normes.
- **Pour la plaisance**, 52 places supplémentaires seront créés, une zone technique avec manutention et embarcadères sera mise en place.
- **Pour l'interface Ville-Port**, un pôle multimodal de transport sera créé.
- **Pour les zones portuaires**, des nouveaux locaux seront créés sur le quai EST du port afin de permettre à de nouvelles entreprises de s'implanter sur le port.

## CHAPITRE 02 : LE ROUNOUELEMENT URBAIN COMME OUTIL DE REQUALIFICATION DES INTERFACES VILLE/MER.

### f. L'interface ville-port de la ville de Concarneau :

L'économie locale de Concarneau qui s'appuie sur son port, est évoluée grâce à ces différentes activités. Les mutations de la pêche, le développement de la plaisance et des activités de réparation et construction navale provoquent des modifications de leurs places. Ainsi, la diminution des activités de pêche provoque une baisse des besoins en infrastructures. La pression urbaine devient plus forte.

De plus, l'économie touristique s'est beaucoup développée autour du port et dans les quartiers voisins grâce à la Ville-Close et au port de plaisance. Le patrimoine et la culture deviennent les deux nouveaux piliers de l'économie locale.



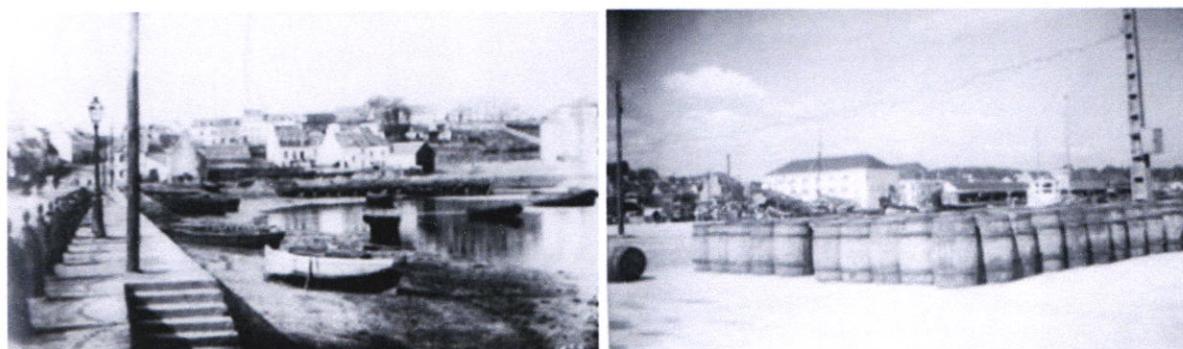
*Fig.46 : Photo montre une vue sur le port de Concarneau  
Source : MEMOIR TAUSSAT Anne-Elisabeth Stage de découverte DA3 – 2013-2014*



*Fig.47 : Photo montre la ville Close de Concarneau  
Source : MEMOIR TAUSSAT Anne-Elisabeth Stage de découverte DA3 – 2013-2014*

### 1) L'évolution de l'utilisation de l'interface :

Dans les années 1870, le quai Carnot n'était pas encore construit, quelques bâtiments étaient présent sur le quai de l'Aiguillon. L'interface était utilisée comme lieu de transfert de marchandises, des produits de la mer, entre les bateaux de pêche et le transport ferroviaire.



*Fig.48.49 : Photos montrent Le quai Carnot en 1870 et 1930  
Source : LE GALL, Serge.- Concarneau, Tome II.- Editions Alan Sutton, 1998*

## CHAPITRE 02 : LE ROUNOUVELEMENT URBAIN COMME OUTIL DE REQUALIFICATION DES INTERFACES VILLE/MER.

Dans les années 1930, le quai de l'Aiguillon est prolongé.

Dans les années 1950 un parking à étages est construit. Le rez-de-chaussée servait à l'exposition de la pêche des chalutiers. Les deux étages accueillait les véhicules des armateurs, marins, et ouvriers du port.



*Fig.50.51 : Photos montrent Le prolongement du quai de l'Aiguillon et le quai Carnot en 2005  
Source : LE GALL, Serge.- Concarneau, Tome II.- Editions Alan Sutton, 1998*

En 2007, le parking à étages, qui commence à donner une image négative du port est détruit. A sa place est laissé un parking simple, payant. Au niveau du quai de l'Aiguillon, il y a aussi un parking construit par l'office de tourisme. Le Quai Carnot est alors utilisé pour accueillir les festivités, concerts et restauration.

### 2) La perméabilité ville/port :



*Fig.52 : Photos de haut en bas, un muret, obstacle entre la ville et le port / le parking payant/  
Le parking gratuit de la commune. Carte de l'interface ville-port. Source : MEMOIR TAUSSAT  
Anne-Elisabeth Stage de découverte DA3 – 2013-2014*

## CHAPITRE 02 : LE ROUNOUVELEMENT URBAIN COMME OUTIL DE REQUALIFICATION DES INTERFACES VILLE/MER.

D'après la Carte des flux urbains, nous pouvons observer que :

- l'interface Ville-Port est utilisée principalement pour le stationnement.
- les personnes qui veulent faire le tour du port, emprunte une voie non sécurisée.
- Les quelques promenades touristiques ne traversent pas le port.
- Il existe des obstacles physiques autour de l'interface comme des murets.

« Au niveau du quai Carnot, il existe une esplanade qui serve à des manifestations culturelles et sportives. Et un parking, qui est nécessaire durant la période estivale où le nombre de touristes explose. Donc cette zone ne peut pas être détruite.

Pour recréer des liens forts entre la ville et le port, il faut repenser et ré-imaginer l'interface qui est un espace public au fort potentiel. Ce réaménagement permettrait de renforcer les liens ville-ports-utilisateurs.

Il faut donc créer un espace public, attractif pouvant être aussi un lieu de promenade. De plus, l'amélioration de l'interface doit aussi se faire du point de vue visuel en lien avec le centre-ville ». **MEMOIR TAUSSAT Anne-Elisabeth Stage de découverte DA3 – 2013-2014.**

### 3) Les potentiels de l'interface :

- ❖ **Une situation au cœur de ville** : L'interface est située au centre-ville.
- ❖ **Une vue remarquable sur le port et le patrimoine** : L'interface ville-port est située à proximité de la Ville-Close qui représente un patrimoine Concarnois qui peut l'apporter une grande attractivité. Elle pourrait donc devenir un lieu de promenade et un lieu culturel.



*Fig.53 : Photo montre La Ville-Close vue du parking*  
Source : MEMOIR TAUSSAT Anne-Elisabeth Stage de découverte DA3 – 2013-2014



*Fig.54 : Photo montre Les pontons de pêche face à l'interface*  
Source : MEMOIR TAUSSAT Anne-Elisabeth Stage de découverte DA3 – 2013-2014

De plus, les quais des bateaux de pêche ont été déplacés et se retrouveront au niveau de l'interface. Cette position au niveau d'une future zone urbaine est une preuve de la mixité des activités.

- ❖ **Une future desserte multimodale** : La commune prévoit la création d'un pôle multimodal dans l'objectif de créer un espace de partage pour l'ensemble des modes de transport.  
- La restructuration des voiries voisines autour de ce pôle multimodal pour fluidifier et sécuriser l'accès au port et au centre-ville.

## CHAPITRE 02 : LE ROUNOUVELEMENT URBAIN COMME OUTIL DE REQUALIFICATION DES INTERFACES VILLE/MER.

Donc, l'interface Ville-Port avec le pôle multimodal et l'office de tourisme deviendront la nouvelle centralité de la ville.

- ❖ **Des locaux non utilisés** : La diminution des activités de pêche et de mareyage a provoqué la vacance de nombreux bâtiments au niveau de l'interface Ville-port. La **CCI(chambre de commerce et d'Industrie)** a donc décidé de concentrer ses activités dans une plus petite partie de la criée. Cette réorganisation permet de libérer et de rendre disponible près de 2000 m<sup>2</sup> pour accueillir de nouvelles activités.

### 4) Les projets de la CCI sur l'interface : « une zone commerciale »

La CCI a lancé un projet (à la place des infrastructures qui ont été récemment détruites comme locaux du quai EST et de la quai Carnot), Dans un objectif de redynamiser l'interface ville/port et Afin d'apporter une nouvelle dimension économique à la criée avec des petits commerces et un restaurant qui sera la « **locomotive du projet** ». L'objectif de la CCI n'est pas de repousser la pêche plus loin mais de mixer les activités. Le but étant de créer un pôle d'activité et d'animation.



Fig.55 : Le projet de la CCI au sein de la criée  
Source : <http://www.letelegramme.fr/>

CHAPITRE 02 : LE ROUNOUVELEMENT URBAIN COMME OUTIL DE REQUALIFICATION DES INTERFACES VILLE/MER.

g. Le tableau AFOM :

Tableau 01 :AFOM de la ville de Concarneau Source : MEMOIR TAUSSAT Anne-Elisabeth Stage de découverte DA3 – 2013-2014

Les forces	Les faiblesses
<p><b><u>La ville :</u></b>                      -La 3ème ville du département.                      -Une commune balnéaire et touristique (plages, patrimoine).                      -Une accessibilité forte de la ville.</p> <p><b><u>Le port :</u></b>                      -Un port aux multi-activités (nautisme, plaisance, pêche).</p> <p><b><u>L'interface :</u></b>                      -Un espace au centre-ville                      -Une zone accessible et bien desservie avec deux grands parkings.                      -Proche des flux urbains et du futur pôle multimodal.                      -Une vue remarquable sur le patrimoine (Ville-Close).</p>	<p><b><u>Le port :</u></b>                      -Un port aux multi-activités non reliées.                      -Une pression foncière forte.                      -Une diminution des activités de pêche.                      -Des bâtiments vacants et des infrastructures sous-utilisées (Criée).</p> <p><b><u>L'interface :</u></b>                      -Une perméabilité Ville/Port.                      -Une place de la voiture dominante.                      -Des coûts des réaménagements importants.                      -Des ruptures entre le port et la ville.</p> <p><b><u>La culture :</u></b>                      -Des infrastructures culturelles inadaptées (Bibliothèque et école de musique).</p>
Les opportunités	Les Menaces
<p><b><u>La ville :</u></b>                      -Un renforcement de l'attractivité du territoire.                      -Une augmentation du tourisme, des habitants et des entreprises.</p> <p><b><u>Le port :</u></b>                      -Un patrimoine local, source d'attractivité du territoire.                      -Des locaux disponibles (Criée).                      -Soutenir activité économique du port.                      -Un projet de Société d'Economie Mixte.                      -Une augmentation activités de plaisance.</p> <p><b><u>L'interface :</u></b>                      -Une ouverture progressive de la ville sur le port (Projet commerces, restaurants par la CCI).                      -Des activités temporaires attractives.</p>	<p><b><u>Le port :</u></b>                      -Le rachat de navires de pêche (par Inter-marché).                      -Les aléas de la mer (inondation et tempête).</p> <p><b><u>La culture :</u></b>                      -Les habitants actifs préfèrent les bibliothèques de centre ville.</p>

D'après le tableau d'AFOM ; on peut distinguer que :

- **La ville de Concarneau** ; tient une place importante dans son département, de par son nombre d'habitants, ses éléments touristiques et patrimoniaux et ses fonctions structurante. De nombreux lotissements actuellement sont en construction, prouvant bien l'attractivité du son territoire.
- **Le port de Concarneau** ; a su développer de multiples activités : la pêche, la plaisance, un chantier naval, et le nautisme. Et pour développer l'économie de la ville, il faut développer ces différentes activités.
- **L'interface Ville-Port** ; l'interface Ville-Port se situe au centre de la ville. en effet, il existe des ruptures physiques entre le port et la ville, donc le lien ville-port est faible. Le port est

## CHAPITRE 02 : LE ROUNOUVELEMENT URBAIN COMME OUTIL DE REQUALIFICATION DES INTERFACES VILLE/MER.

progressivement en train de s'ouvrir à la ville, en accueillant des évènements sportifs et culturels. Et pour répondre aux problèmes de cette interface ;

- Le réaménagement du port est intéressant, afin de créer une bonne mixité entre les activités portuaires et urbaines.
  - Création de nouveaux équipements urbains sur cette interface pourrait redonner une centralité à la ville.
- **La culture** ; Les infrastructures culturelles de la commune sont trop exigües, invisibles et inaccessibles. La vacance des infrastructures de la criée est donc une opportunité afin de déplacer ses locaux au niveau de l'interface ville-port.

### h. Le projet d'aménagement de l'interface :



Fig.57 : Carte montre l'état de fait de l'interface ville/port de la ville de Concarneau.  
Source : MEMOIR TAUSSAT Anne-Elisabeth Stage de découverte DA3 – 2013-2014



Fig.58.59.60: Photos montrent les bâtiments existants dans l'interface ville/port de la ville de Concarneau.  
Source : MEMOIR TAUSSAT Anne-Elisabeth Stage de découverte DA3 – 2013-2014

### ➤ **Création d'un centre culturel, « le Georges Simenon » :**

Le centre culturel va être un lieu s'inscrivant dans l'espace et la vie de la ville. C'est un équipement culturel, public ouvert à tous, assure de fonctions multiples (des spectacles, des expositions, des conférences, et de l'animation socioculturelle), fonctionnel et confortable pour les usagers.

CHAPITRE 02 : LE ROUNOUVELEMENT URBAIN COMME OUTIL DE REQUALIFICATION DES INTERFACES VILLE/MER.

1) Programme :Cet équipement sera composé de :

Tableau 02 : montre le programme quantitatif et qualitatif du centre culturel Source : MEMOIR TAUSSAT Anne-Elisabeth Stage de découverte DA3 – 2013-2014

Espaces	Sous espaces	Surfaces (m <sup>2</sup> )	
Médiathèque	Accueil	60	
	Pôle Adultes - Jeunesse	Littérature	200
		Art musique cinéma	150
		BD et périodiques	100
		Documentaire et patrimoine	100
		Détente et lecture	90
		Multimédia informatique	90
		Travail et étude	120
		Pôle Petite enfance	250
	Magasin et logistique	200	
	Sous total	1330	
Zone réservé au personnel	Bureaux, salle réunion, archives	200	
Accueil hall d'entrée		150	
Cafeteria kiosque		150	
Auditorium 120 places		150	
Salle animation de 30 places		90	
Salle expo		200	
Sanitaires		20	
Salle de formation et conférence		90	
Salle de danse avec vestiaires		120	
Salle de musique avec piano		90	
Escaliers		30	
Ascenseur		40	
Couloirs		30	
<b>Total</b>		<b>2540</b>	

2) Les plans du centre culturel : « le Simenon »

- **Le rez-de-chaussée** : est composé du hall d'accueil, de l'auditorium, de la salle d'animation et d'ateliers, de la salle d'exposition, de sanitaires, de la salle de formation et conférence et de la salle musique et danse et du kiosque cafeteria.

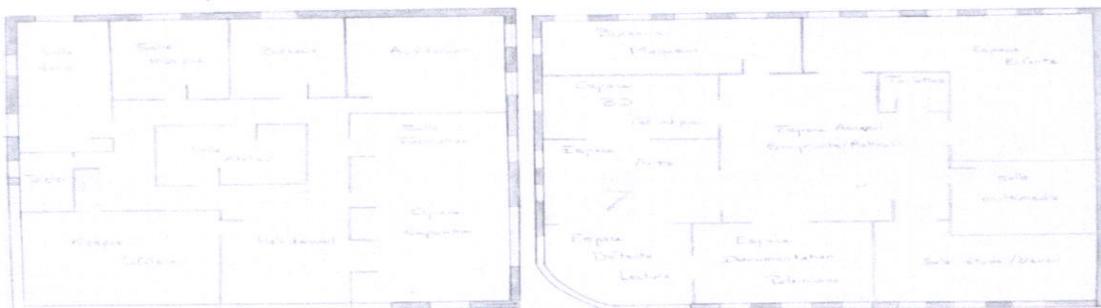
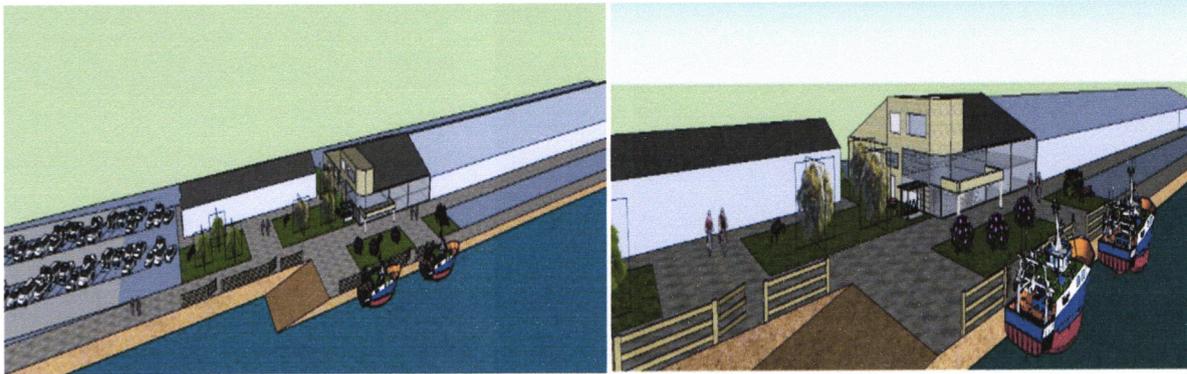


Fig.62.63 : Plan de Rez-de-chaussée et de 1<sup>er</sup> Etage du centre culturel (Source : MEMOIR TAUSSAT Anne-Elisabeth Stage de découverte DA3 – 2013-2014)

## CHAPITRE 02 : LE ROUNOUELEMENT URBAIN COMME OUTIL DE REQUALIFICATION DES INTERFACES VILLE/MER.

- **Le 1er étage :** est composé de la médiathèque avec son accueil, l'espace adulte et l'espace enfant, une partie des bureaux administratifs, le magasin de la médiathèque et l'espace repos, écoute, consultation sur place.
- 3) La maquette :**

Les différentes vues de la réalisation en 3D du projet de centre culturel au niveau de l'interface ville-port de Concarneau. Elle met bien en avant la mixité des activités urbaines et portuaires.



*Fig.64.65: Photos montrent la vue en 3D du centre culturel*  
Source : MEMOIR TAUSSAT Anne-Elisabeth Stage de découverte DA3 – 2013-2014

## VI. CONCLUSION

« La ville portuaire, c'est une population avec une histoire, des compétences et des stratégies qu'il faut analyser dans le long terme » **Michèle Collin. Ville et Port XVIIIe - XXe Siècle, Paris l'harmattan, 1994, p.9**

Le port et la ville sont deux entités qui non seulement ont pu élargir leur domaine territorial tout au long de l'histoire, mais qui ont ordonné et réordonné l'utilisation de leurs espaces en fonction de leurs besoins. Le fonctionnement du port est aussi lié à la ville par la présence de ces activités. Le port constitue également un véritable obstacle à une liaison directe entre la ville et la mer.

Le port et la ville ont évolué rapidement et leurs relations ont changé, Une grande partie des activités portuaires et industrielles ont été délocalisées hors du territoire urbain et littoral et les anciennes installations au centre ou à proximité de la ville ont été progressivement délaissées et le littoral a été abandonné. Les espaces à l'interface ville/port –qui représentent normalement des espaces de dialogue et de coopération- constituent alors souvent une véritable rupture au sein de la ville portuaire. Comme c'était le cas dans les exemples des villes cités ci-dessus.

A partir de ces exemples étudiés ; nous avons retenu que le port et la ville se sont lancés dans des opérations de réaménagement de leurs espaces afin de créer des espaces de soudure. La requalification du water front dans une stratégie de réaménagement des interfaces ville/port, était l'opération qui a répondu à cette rupture, tout en créant un développement économique social et durable.

## *CHAPITRE 02 : LE ROUNOUELEMENT URBAIN COMME OUTIL DE REQUALIFICATION DES INTERFACES VILLE/MER.*

Ces projets villes/ports participent à la réouverture de la ville sur son port et donc sur la mer par ; la création des espaces publics et des équipements, l'organisation des différents tissus et les activités de loisirs et de plaisance, l'intégration des logements, hôtellerie et restauration ; qui renforcent le caractère commercial et économique de la façade maritime.

La ville de Concarneau, a lancé un projet ambitieux d'un centre culturel pour le redéveloppement d'espaces portuaires délaissés qui sont des espaces de liaisons entre les lieux historiques de centralité urbaine et les zones d'activités liées aux ports.

**CHAPITRE 03 :**  
**ETUDE ET ANALYSE DE**  
**L'INTERFACE VILLE/MER DE LA**  
**VILLE D'AZEFFOUN**

## I. Introduction :

« La terre des artistes par excellence, qui a vu naître des ténors de la culture algérienne » ; Avec des ressources aussi riches et aussi diversifiées que celles que lui a offert la nature (la mer, la montagne, la plaine, le climat...) et une position géographique aux portes d'un pôle en développement. La côte d'Azeffoun est la région la plus convoitée de la Grande Kabylie. De nombreuses populations viennent s'y installer, soit pour y investir, soit pour y choisir une résidence permanente ou secondaire.

Notre choix s'est porté sur la ville d'AZZEFOUN, pour son emplacement stratégique qui est la transition entre trois centres urbains importants ; la ville d'Alger, la ville de Tizi-Ouzou et la ville de Bejaia. De plus cette région, après avoir connu une période de stagnation sur le plan de développement en générale, est aujourd'hui, en phase de devenir une destination touristique très prisée par les nationaux et les émigrés.

## II. Analyse urbaine :

### 1. Présentation de la ville d'Azeffoun:

Azeffoun est une petite ville littorale de la wilaya de Tizi-Ouzou, dans le nord-est de l'Algérie, distante d'environ 65 km de Tizi-Ouzou, à 90 Km de la ville de Bejaia, et à 168 km d'Alger. Elle couvre une superficie de 360,27km<sup>2</sup> et recèle une position géographique stratégique au sein du bassin méditerranéen, avec son littoral qui avoisine les 20km, ainsi que son couvert végétal et son climat. Ajouté à cela, Elle jouit d'une localisation privilégiée, Lui conférant la fonction d'échange par excellence et justifiant en grande partie sa richesse historique et son rayonnement culturel.



Fig.66 : Photo aérienne représente la situation régionale de la ville d'Azeffoun  
Source : Google earth –modifier par les auteurs-

La ville d'Azeffoun a une bonne fluidité d'accès à l'échelle territoriale ; elle est traversée de l'Est à l'Ouest par la RN24 (qui structure particulièrement la partie front de mer de la ville) qui la relie avec deux grands pôles importants (Alger et Bejaia). Le chemin de wilaya 158 qui structure l'ancien village et les nouvelles extensions vers le Sud. Et les autres voies qui sont la RN73 et le CW78 qui relient la RN24 avec la RN12 qui relie à son tour Tizi-Ouzou avec Alger et Bejaia.



Fig.67 : Photo aérienne représente l'accessibilité à la ville d'Azeffoun  
Source : Mémoire 2013-2014 sur Azeffoun option Habitat et Environnement Mr: BOUADI.M

La ville d'Azeffoun est localisée sur deux parties importantes ; Une partie haute qui se caractérise par un relief montagneux, avec des pentes qui atteignent les 400m .ce qui a poussé les pouvoirs publics à opter d'intervenir sur la partie basse qui se caractérise par une étroite plaine littorale.

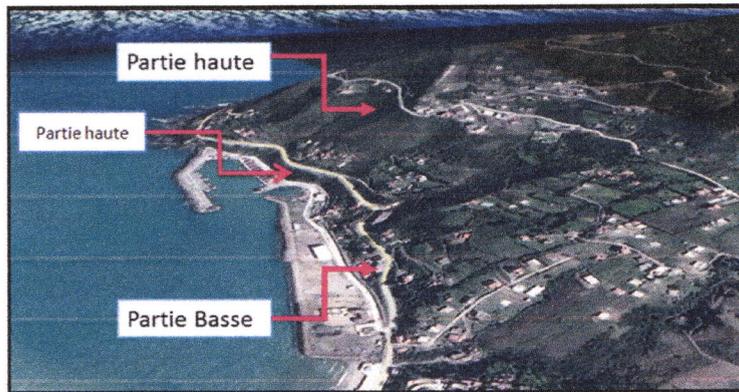


Fig.68 : Photo aérienne représente le relief de la ville d'Azeffoun  
Source : Google earth –modifier par les auteurs-

La délimitation de notre périmètre urbain de la ville d'Azeffoun est dictée par l'intégration de toutes les zones urbanisées dans l'environnement immédiat de la ville d'Azeffoun.

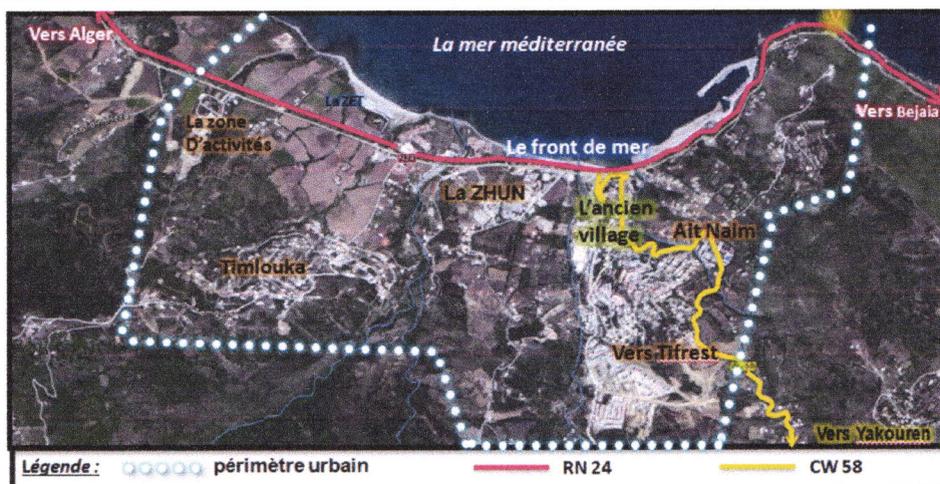


Fig.69 : Photo aérienne représente la délimitation de périmètre urbain de la ville d'Azeffoun  
Source : Google earth –modifier par les auteurs-

2. Présentation de la petite ville d'Azeffoun à travers l'histoire :

➤ **Epoque Précoloniale:**

- a. **Période des berbères :** Au Début de l'occupation humaine Azeffoun n'était que la place du marché hebdomadaire (Souk) pour les populations autochtones (les berbères) de la région.
- b. **Le passage des phéniciens dans la région:** est marqué par la création d'un comptoir d'échanges embarcadère non loin de la place du marché (Souk) pour faciliter leurs échanges commerciaux avec les autochtones.
- c. **Le passage des romains dans la région :** Les romains se sont installés dans un village perché sur une crête, un peu en retrait de la mer, non loin de l'embarcadère et de la place du Souk.

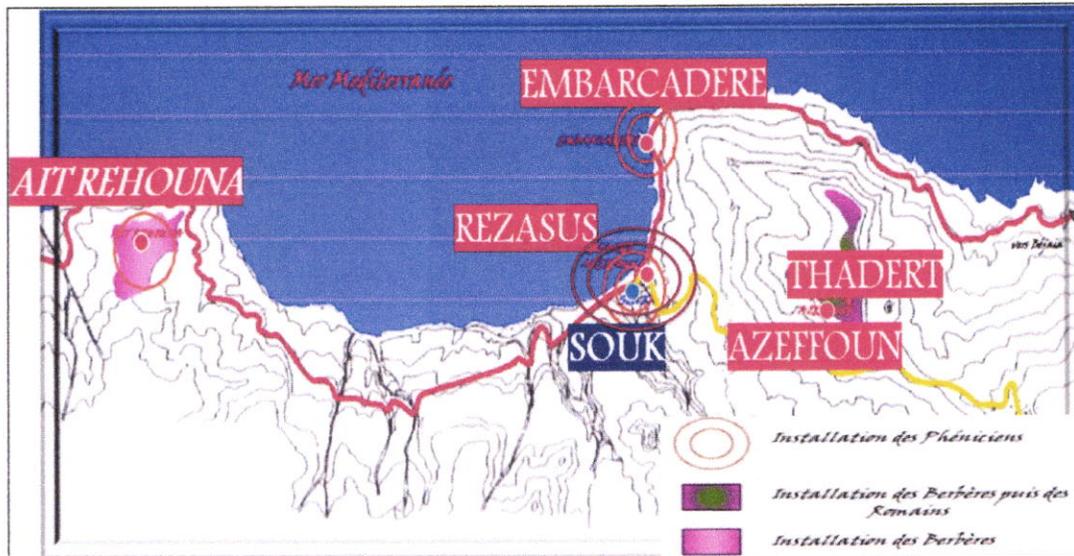


Fig.70 : Carte montre l'établissement phénicien et romain à Azeffoun  
Source : Mémoire AZUL 2012-2013 sur la ville d'Azeffoun encadré par Mr ICHEBOUBEN.

- **Epoque Coloniale :** L'occupation française a été précédée par la mise en place d'un Fort militaire d'une forme rectangulaire sur la plate-forme du marché pour mieux contrôler la population autochtone. Et non loin de l'embarcadère qu'ils ont réaménagé un petit port, qu'ils l'ont utilisé pour la pêche, le transport de marchandise et le transport maritime.

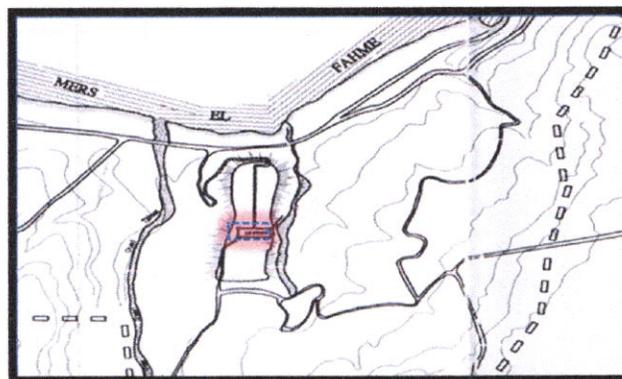


Fig.71 : Carte montre l'emplacement du fort militaire dans la période coloniale  
Source : Mémoire AZUL 2012-2013 sur la ville d'Azeffoun encadré par Mr ICHEBOUBEN.

- a. **Naissance et développement du village colonial:** Les français commençaient par l'occupation de toute la plate forme, ce qui a donné une forme rectangulaire perpendiculaire à la mer gérée par les éléments naturels (l'hydrographie, le profil topographique du lieu et les parcours existants qui date de périodes romaine et phénicienne).

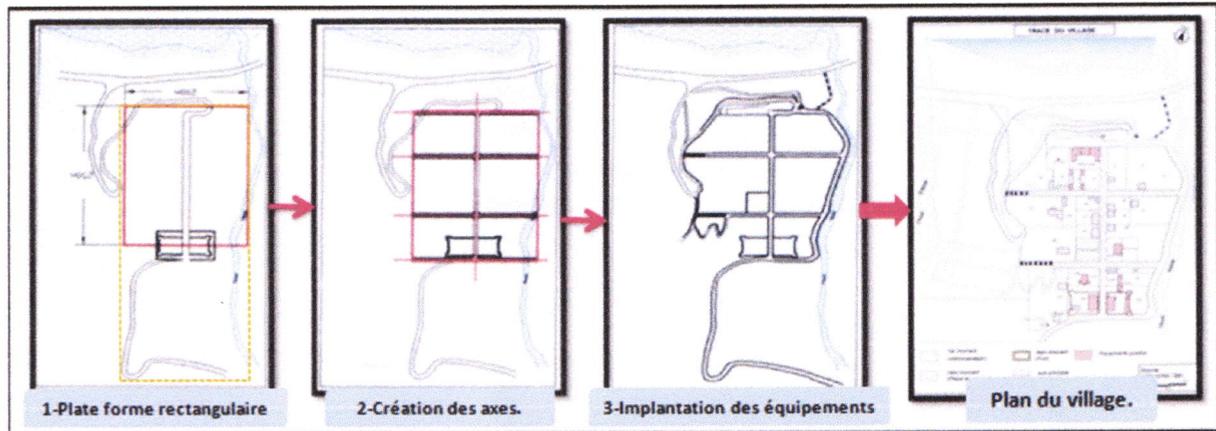


Fig.72 : Carte montre la naissance et le développement du village colonial  
 Source : Mémoire AZUL 2012-2013 sur la ville d'Azeffoun encadré par Mr ICHEBOUBEN –modifier par les auteurs-

- b. **Les axes structurant de village :** On distingue deux type d'axe structurant dans la ville ;
- **L'axe principal (Grande Rue) :** Correspond au parcours romain, perpendiculaire à la mer.
  - **Les axes secondaires :** Perpendiculaires à l'axe principal, s'interrompre à l'Est par Oued Tsarar et à l'Ouest par des escaliers urbains pour ainsi former des rues escaliers.

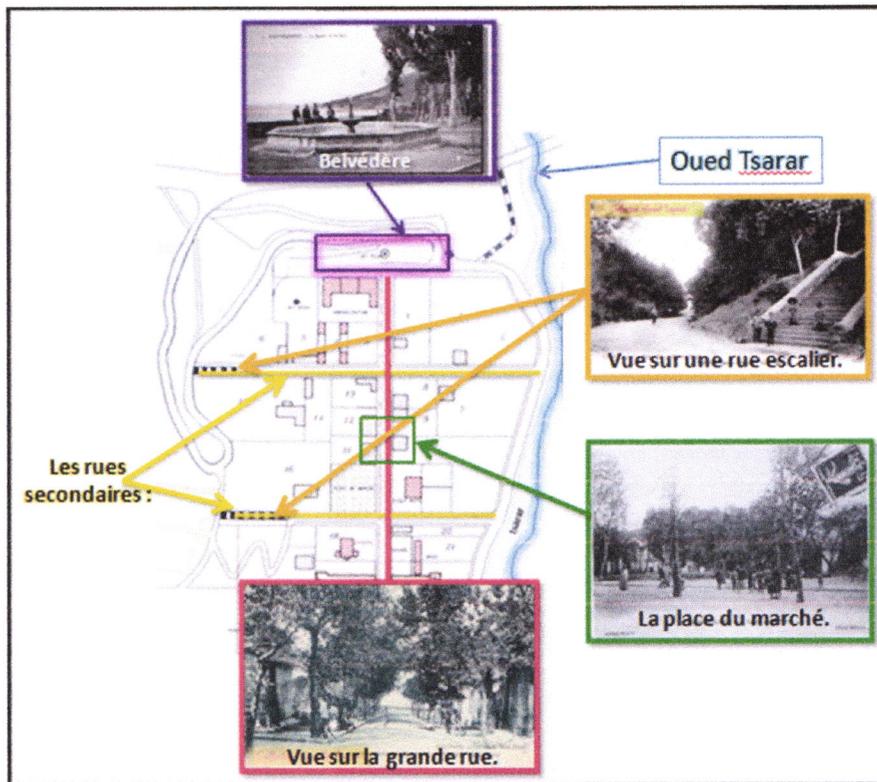


Fig.73: Carte montre les axes structurants de la ville  
 Source : Mémoire AZUL 2012-2013 sur la ville d'Azeffoun encadré par Mr ICHEBOUBEN.-modifier par les auteurs-

- c. **Les Equipements et l'habitation:** Pour loger leurs populations il y a eu la construction d'habitations et d'équipements d'accompagnement qui sont: *l'hôtel (la mairie), le siège de la commune mixte, l'école mixte, et aussi la placette et le belvédère*, ces équipements sont organisés de la manière suivante:

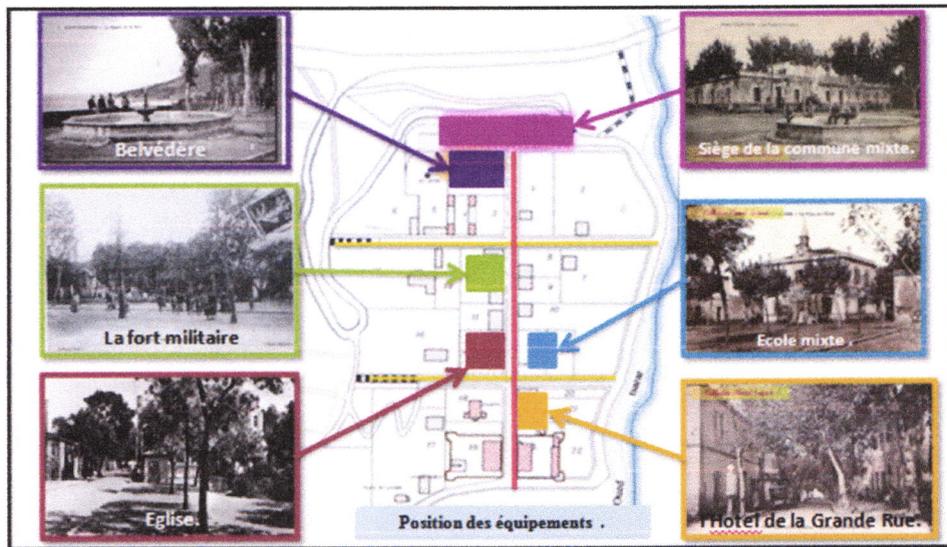


Fig.74: Carte montrant l'implantation des équipements dans le village colonial

Source : Mémoire AZUL 2012-2013 sur la ville d'Azeffoun encadré par Mr ICHEBOUBEN.-modifier par les auteurs-

- d. **L'extension de la ville :** la ville commençait à s'établir par l'occupation de toute la plateforme, la forme rectangulaire perpendiculairement à la mer allongée.
- Un dédoublement de la trame initiale par le franchissement de la Fort militaire ainsi que le prolongement de l'axe structurant sur lequel des équipements vont s'édifier : *la Chapelle 1883. Et la reconversion du Fort militaire en Justice de paix.*
  - Un petit fortin (caserne) fut construit sur la croupe qui domine le village au Sud.
  - Une pépinière fut créée (1885) à l'Ouest du village, afin de le protéger des vents d'Ouest et des éventuels glissements de terrain.

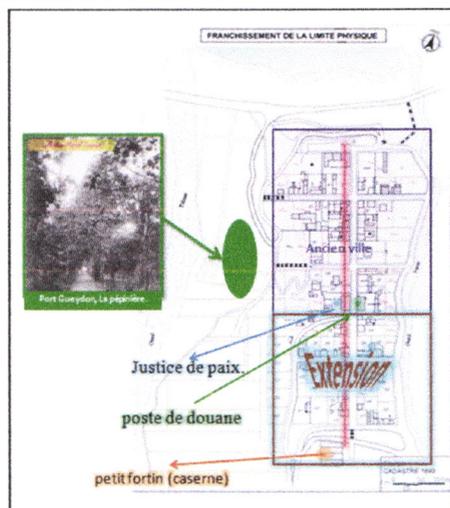


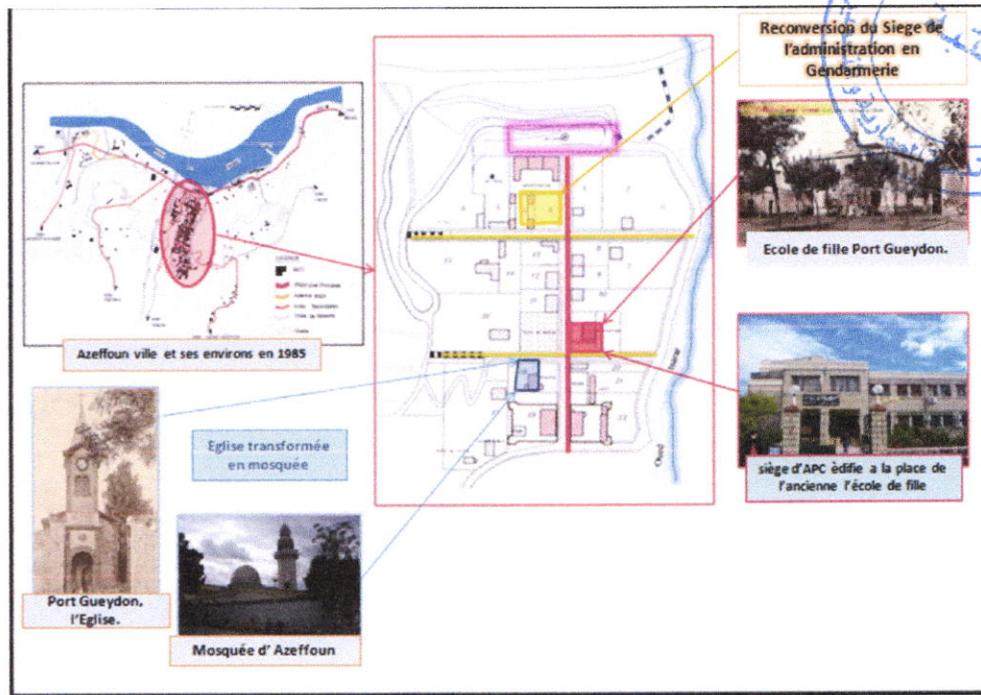
Fig.75: Carte montrant l'extension de la ville coloniale après 1880

Source : Mémoire AZUL 2012-2013 sur la ville d'Azeffoun encadré par Mr ICHEBOUBEN.-modifier par l'auteur-

- **Epoque Postcoloniale 1962 – 1985** : dans cette période et comme était le cas de nombreuses petites villes algériennes ; La petite ville d'AZEFFOUN a connu une stagnation sur le plan de développement, Les quelques réalisations qu'a connu La petite d'Azeffoun sont :

**a. Les opérations de transformations sont :**

- Démolition de l'Eglise en construisant une mosquée à sa place.
- Démolition de l'école en construisant le siège d'APC.
- Reconversion de Siège d'administration en gendarmerie.
- Reconversion de la Petit fabrique de filet de pêche en siège de daïra.



*Fig.76: Carte montre les opérations de transformation dans la ville d'Azeffoun après 1962.  
Source : Mémoire AZUL 2012-2013 sur la ville d'Azeffoun encadré par Mr ICHEBOUBEN.-modifier par les auteurs-*

**b. Les nouvelles réalisations durant cette période :**

- Réalisation de la ZHUN.
- Réalisation du centre culturelle.
- Réalisation de la station de service.
- Réalisation du stade communale.
- Réalisation des bungalows et le relais routier.
- Réalisation des fabriques de filer de pêche et de pipe.
- Réalisation de centre de colonie de vacance.

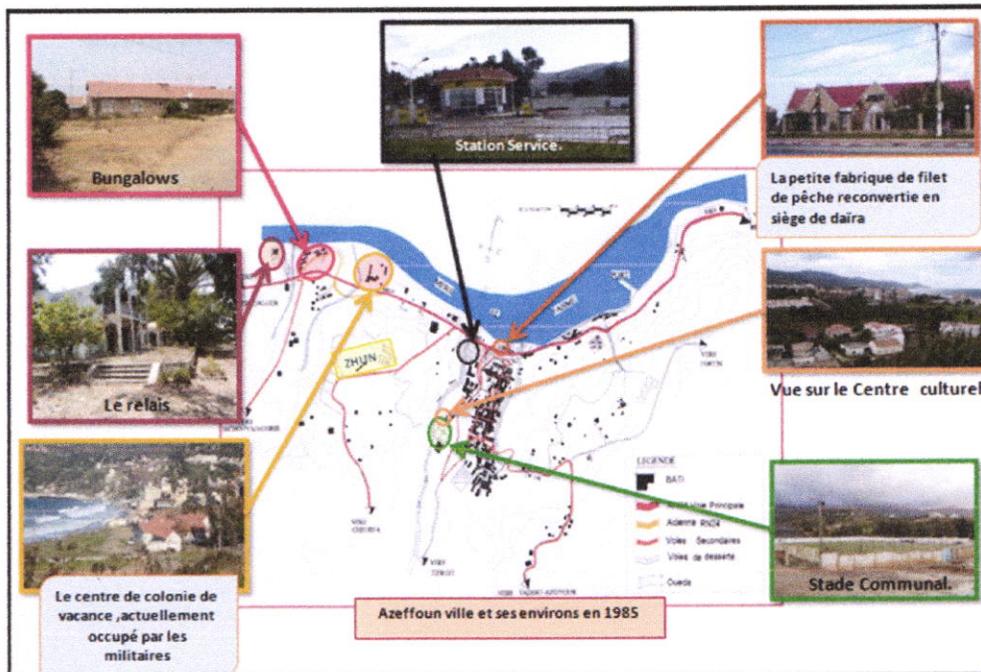


Fig.77: Carte montre les équipements réalisés dans la ville d'Azeffoun en 1985.  
 Source : Mémoire AZUL 2012-2013 sur la ville d'Azeffoun encadré par Mr ICHEBOUBEN.-modifier par les auteurs-

- **Azeffoun de 1985 à nos jours :** Dans cette période Azeffoun a connu une urbanisation multi forme et multi directionnel qui a coïncidé avec l'avènement du tourisme dans la région. De nouvelles extensions sont menées de manière planifiée et d'autres de manière spontanée.
- 3. **Synthèse de la croissance :** Après avoir étudié la ville d'Azeffoun nous avons ressorti trois situations qui sont ; (le village colonial, le front de mer, et les nouvelles extensions) :



Fig.78: Photo aérienne montre la synthèse de croissance de la ville d'Azeffoun.  
 Source : Google earth.-modifier par les auteurs-

Nous avons opté pour notre intervention sur la partie **Front de mer** de la ville car elle représente l'interface entre la ville et la mer. Et propose une problématique plus riche et plus complexe.

### III. Le front de mer ; le lieu d'interface entre ville et mer d'Azeffoun :

#### 1. Présentation et délimitation de l'interface :

Le front de mer d'Azeffoun, qui représente l'interface entre ville et mer, est développé parallèlement à la mer, structurée par le tronçon de la RN24 constitué de la plus grande partie d'infrastructures touristiques et de commerce avec une superficie de 58ha, elle se compose de trois parties distinctes selon les oueds :

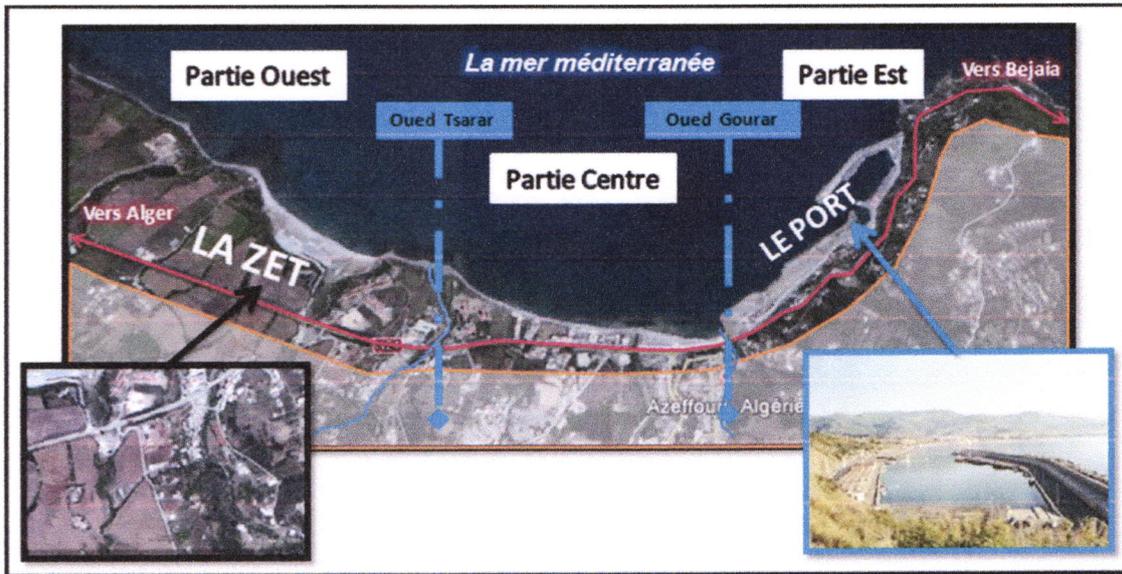


Fig.79: Photo aérienne montre la délimitation de l'interface ville/mer de la ville d'Azeffoun.  
Source : Carte Google earth.-modifier par les auteurs-photos Google image

#### 2. Etat de fait de l'interface :

- a. **Partie Ouest :** délimité à l'Est par oued Tsarar est à l'Ouest par le périmètre urbain. Elle est actuellement peu urbanisée, qui se compose de:
- la plage caroubier, très connue et très fréquentée par les estivants.
  - la zone d'expansion touristique (ZET).
  - le relais touristique et les bungalows.
  - complexe touristique «Le marin».
  - l'hôtel-bar-restaurant «Hadjou».
  - des terrains a usage agricole.
  - petits groupements épars de maisons d'habitation

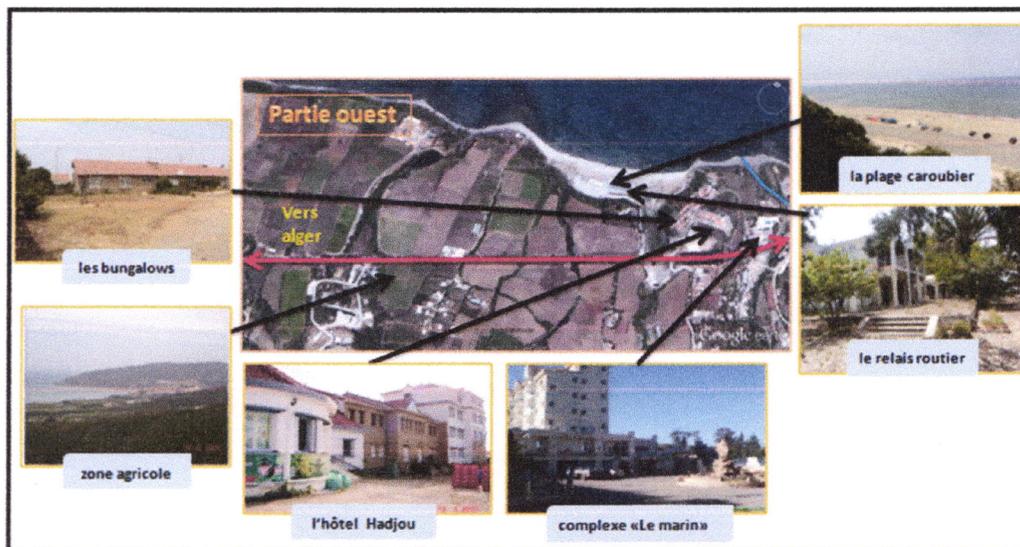


Fig.80: Photo aérienne montre l'Etat de fait de la partie Ouest de l'interface ville/mer de la ville d'Azeffoun.  
Source : carte Google earth.-modifier par les auteurs-photos Google image

Cette partie est dégradé à cause de ;

- Manque d'articulation entre cette partie et le reste de la ville.
- forte présence de coupure urbaine.
- terre agricole non exploité.
- quelques constructions existantes abandonnées.
- L'embouchure des oueds qui traversent la plage qui est aussi dégradée.

b. **Partie Centre** : délimité à l'Est par oued Gourar et à l'Ouest par oued Tsarar. Cette partie est plus ou moins réfléchi et structurée, qui se compose de :

- une esplanade récemment aménagée.
- de la plage centre très fréquentée en période estivale.
- d'une station de services Naftal réalisée dans les années 1980.
- Les hôtels « Littoral », « le marin bis », « Azeffoun Beach », « Adjmout », « Le Dauphin ».
- Le meublé tourisme « les deux frères ».
- Espaces de consommation « restaurants, salons, cafés et commerces ».
- Services « siège de Daïra, commissariat de police ».

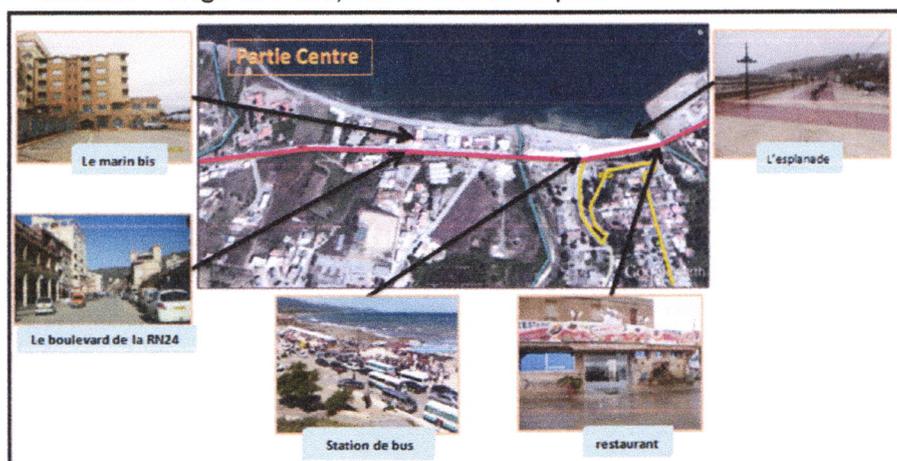


Fig.81: Photo aérienne montre l'Etat de fait de la partie Centre de l'interface ville/mer de la ville d'Azeffoun.  
Source : carte Google earth.-modifier par les auteurs-photos Google image

Cette partie est dégradé à cause de ;

- Empiètement des équipements touristiques sur la plage.
- Obstruction de la vue sur la mer.
- Présence de coupure urbaines car plusieurs terrains sont restés abandonnés.
- Pollution des plages surtout pendant la période estivale.

c. **Partie Est :** est délimité à l'Est par les falaises du port et à l'Ouest par oued Gourar. Elle se compose de la zone portuaire planifiée et structurée, mais qui reste toujours en chantier, particulièrement la partie qui est destinée pour l'aménagement d'une promenade, des falaises laissées à l'abandon, et des groupements de maison individuelle.

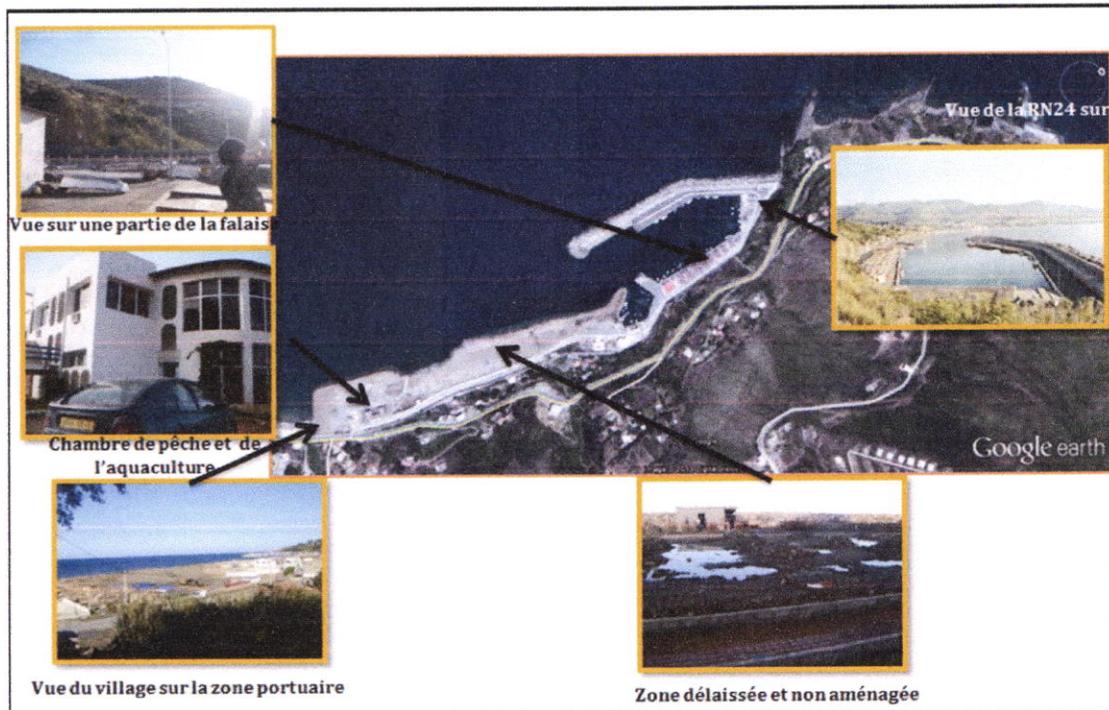


Fig.82: Photo aérienne montre l'Etat de fait de la partie EST de l'interface ville/mer de la ville d'Azeffoun.  
Source : carte Google earth.-modifier par les auteurs- photos prise par les auteurs.

Un projet d'aménagement de cette partie a été lancé pour prendre en charge l'ancien port afin de présenter trois fonctions : la pêche, le commerce et la plaisance, or actuellement il n'est utilisé que pour la pêche.

Cette partie est dégradée à cause de ;

- des falaises qui offrent des vues panoramiques sur la mer sont délaissées.
- des terrains constructibles sont restés vides.
- Une présence de chantier non achevé à l'intérieur du port.
- Manque d'articulation entre le port et la ville.
- absence d'aire de stationnement.

### 3. Règlementation de l'interface :

- Le CES minimum au niveau de l'interface est de 0,60 et le maximum de 0,80.
- La Hauteur de 20,00m (R+4) avec un RDC de 7,50m comprenant un entresol de 3,00m.

### 4. Les problématiques de l'interface :

D'après l'analyse de l'état de fait de l'interface ville/mer de la ville d'Azeffoun, nous avons constaté les problématiques suivantes ;

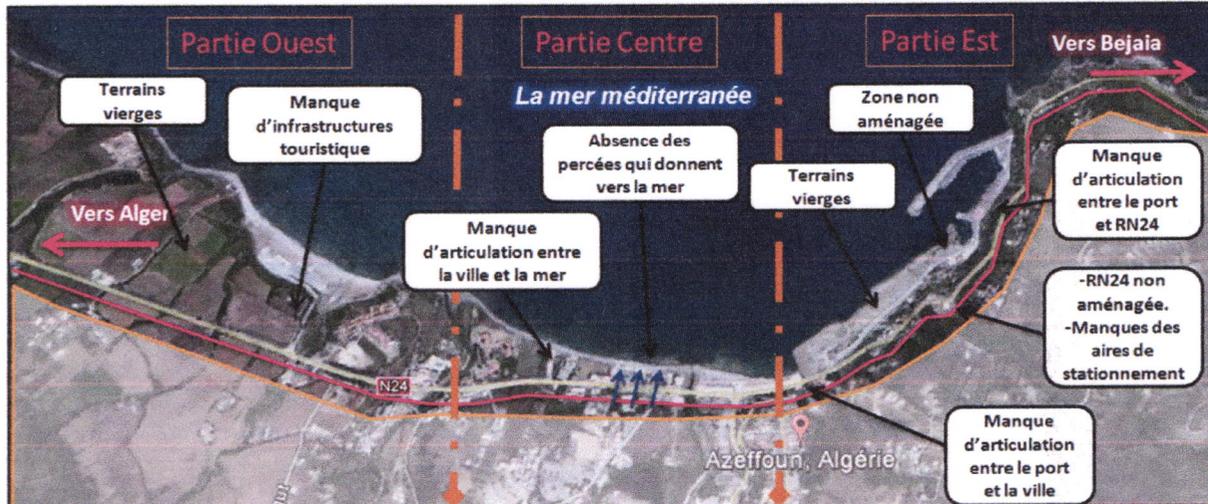


Fig.83: Photo aérienne montre le Constat général de problématiques de l'interface ville/mer de la ville d'Azeffoun.  
Source : carte Google earth.-modifier par les auteurs- photos prise par les auteurs.

Et Le problème majeur est les falaises du port dans la partie Est de l'interface ville/mer, car elles sont de toute évidence, physiquement et psychologiquement l'écueil qui empêchait la ville de se réconcilier avec le port et la mer.

Les photos suivantes montrent le délaissement et le mal aménagement de l'interface ville/mer d'Azeffoun :



Fig.84.85 : mal exploitation du port et délaissement des falaises Source : photos prises par les auteurs.



Fig.86.87 : coupures urbaine et Obstruction de la vie sur la mer Source : photos prises par les auteurs.

5. Problématique Spécifique de l'interface :

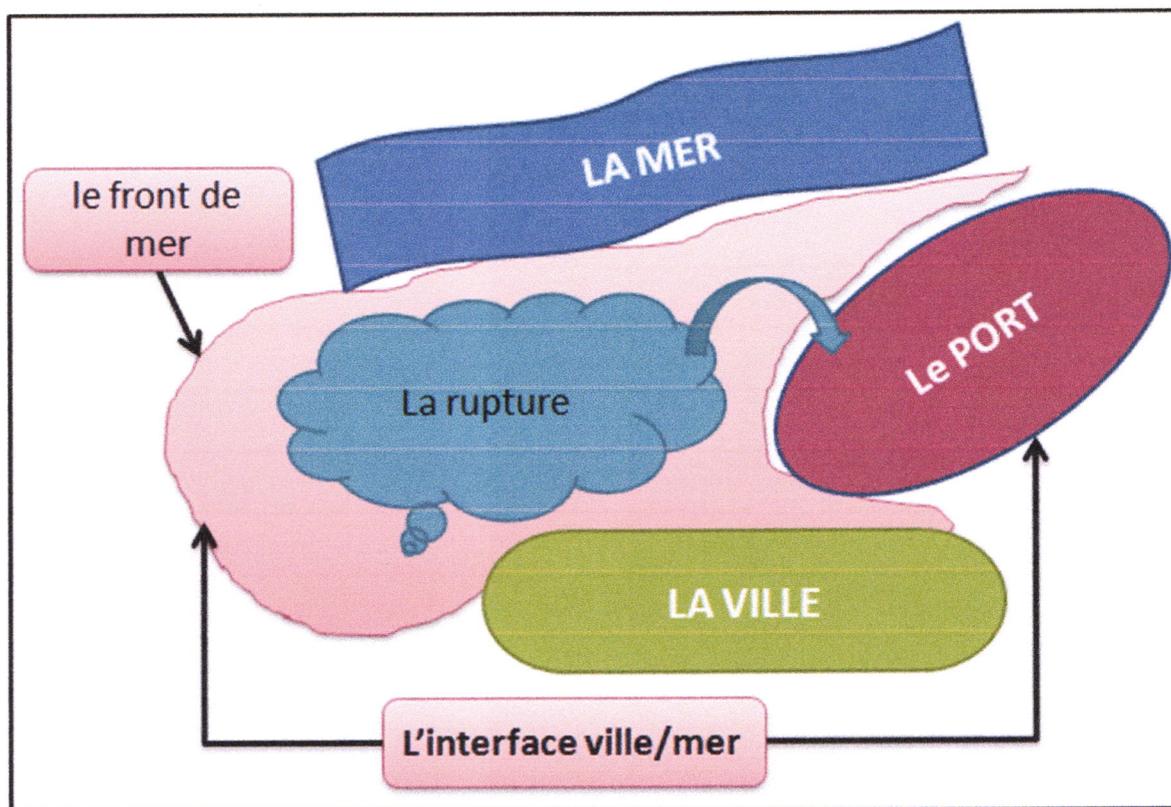


Fig.88: Schéma représente la problématique spécifique de l'interface ville/mer de la ville d'Azeffoun.  
Source : faite par les auteurs.

❖ Comment réconcilier la ville d'Azeffoun avec la mer à travers le port?

6. La Révision des instruments d'urbanisme sur l'interface ville/mer :

a. Révision de PDAU d'Azeffoun :

- **ARTICLE 01 : Vocations et caractéristiques :** « La zone portuaire a pour vocation un apport économique à la ville d'Azeffoun ; cet apport se fera par l'activité de pêche comme activité principale et les activités que celle-ci ne manquera pas d'induire telles que :
  - les réparations des moteurs, coques, filets.
  - les offres de services pour le transport et le tourisme.
  - les activités commerciales comme la vente de pièces de rechanges pour bateaux, les produits en rapport avec le port de la plage.
  - les activités de consommations : café restaurants, poissonneries ...etc.

Le port donnera une finalité à la ville et fera que la ville et la mer s'intègrent et s'enrichissent mutuellement ; le port devra donc absolument être ouvert à celle-ci notamment au niveau des jetées de manière à ce que celles-ci deviennent un espace naturel de promenades pour les habitants et les visiteurs, la promenade pouvant se faire en voiture et à pied. En un mot les jetées devront être un espace ludique. Ce côté ludique sera renforcé par la présence de bateaux de plaisance ».

- **ARTICLE 02 : Sont notamment autorisées :** « Toute les activités de consommation avec un encouragement à une " économie d'agglomération ". Donc restaurants et cafés, terrasses

comme activités dominantes. A part les activités de loisir, de culture, les boutiques doivent être extrêmement spécialisées ».

- **ARTICLE 03 : Sont interdites :** « Les activités industrielles autres que ceux en rapport avec la pêche (les petits ateliers de réparation, les dépôts) à condition qu'ils ne soient pas construits en hauteur. Les activités agricoles autres que la pêche et les immeubles mono fonctionnels notamment de bureaux et les petits équipements socio-administratifs ». **Règlement PDAU d'Azeffoun, Mai 2006, DUC de Tizi-Ouzou.**

**b. Révision de POS Front de mer d'Azeffoun :**

**1) Fiche technique du POS Front de mer :**

Tableau 03 : représente la Fiche Technique du POS Front de mer (l'interface ville/mer) de la ville d'Azeffoun.  
Source : Règlement PDAU d'Azeffoun, Mai 2006, DUC de Tizi-Ouzou.

Situation	Limites	Surface	Secteur	Equipements	
				Existants	Projeté
Au Nord de la ville coloniale	- Nord : Mer. - Sud : URB2, POS OUED TIFREST, AURB5. - Est : SNU. - Ouest: AURB 3	58,00Ha	Urbanisé	- Port mixte. - Daïra. - Ex souk el fellah. - Hôtels. - Station NAFTAL.	- Hôtels. - Appart-hôtels. - Esplanades. - siège APC.

**2) Les articles liés à l'aménagement de Front de mer :**

• **ARTICLE 02 : AFFECTATION :**

- ❖ Le territoire du POS FRONT DE MER est composé pour l'essentiel par la façade maritime de la ville d'AZEFFOUN.
- ❖ Cette zone sera considérée comme une zone d'équipements et de service.
- ❖ Le territoire du POS FRONT DE MER est destiné, à recevoir des équipements touristiques, des centres commerciaux, de services et des sièges administratifs ;

Sera donc autorisée l'implantation :

- des Hôtels et Appart-Hôtels.
- les immeubles polyfonctionnels avec intégration de surfaces habitables sur les étages à partir de 7,50 m.
- d'ensembles de services et de complexes commerciaux.
- les équipements à forte valeur symbolique, c'est-à-dire, représentant différents pouvoirs tels que pouvoir institutionnel, religieux, financier etc....
- des espaces verts et de parcs.
- ❖ A titre indicatif, nous avons préconisé :
  - l'aménagement de la voie V1 (RN 24) en véritable boulevard urbain à vocation touristique par la programmation d'hôtels, appartements hôtels, centres commerciaux, de services et des équipements à forte valeur symboliques.
  - la délocalisation de la station-service NAFTAL pour réaliser sur le site un siège de mairie et une place publique.

- la reconversion du site de l'ex brigade de gendarmerie en équipement hôtelier prolongé par une place publique qui constituera un véritable repère urbain de la ville (immeuble en verre de grande hauteur par exemple).
  - La réalisation d'une place publique à l'endroit du talus situé entre la RN12 et le CW 158 à l'image de la place Guydon de BEDJAIA (place terrasse le long du CW 158 et Immeuble avec Arcades destiné aux commerces et services le long du talus longeant la RN 12). **Règlement PDAU d'Azeffoun, Mai 2006, DUC de Tizi-Ouzou.**
- Donc ; On constate que le PDAU d'Azeffoun a proposé au niveau de cette interface ville/mer l'implantation :
- Des activités de commerces et de consommations.
  - Des aires de stationnement au niveau de la RN24.
  - D'une Promenade maritime.
  - D'activité de plaisance.
  - D'activité de pêche (comme activité économique).
  - Des activités de loisirs/ culture/ détente...etc.
- Dans le but de :
- Articuler la ville avec a mer (renforcer l'interface ville/mer).
  - Assurer le bon fonctionnement de cette interface.
  - Animer le front d'eau de la ville.

#### IV. Tableau AFOM de l'interface ville/mer d'Azeffoun:

*Tableau 04 : AFOM de l'interface ville/mer de la ville d'Azeffoun.  
Source : fait par les auteurs.*

<b>Forces</b>	<b>Faiblesses</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Proximité de la mer.</li> <li>- Présence d'un port de pêche.</li> <li>- Présence des falaises offrent des vue panoramique sur la mer.</li> <li>- La RN24 traverse le long de l'interface.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Discontinuité entre la ville et son port.</li> <li>-Présence de coupure urbaine.</li> <li>-Terrains vierges non exploité.</li> <li>-Obstruction de la vue sur la mer.</li> <li>-Empiètement sur les plages.</li> <li>-Manque d'infrastructures touristiques.</li> <li>-Manque d'aire de stationnement.</li> <li>-Activité de pêche n'est pas mise en valeur.</li> <li>-RN24 non aménagée.</li> <li>-Délaissement des falaises.</li> </ul>
<b>Opportunité</b>	<b>Menaces</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- L'activité de la pêche et d'artisanat.</li> <li>- La fréquentation des touristes qui renforce l'économie de la ville.</li> <li>- Les terres agricoles riches et fertiles.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Glissement des terrains au niveau des falaises.</li> <li>-Le taux d'humidité est élevé.</li> <li>-La pollution des plages.</li> </ul>

## V. Conclusion :

L'interface ville/mer d'Azeffoun est d'une richesse touristique importante et très diversifiée, particulièrement en période estivale, car elle dispose de superbes sites historiques comme les ruines romaines et de magnifiques plages le long de son front de mer qui sont une destination prisée de tout estivant, mais elles sont malheureusement mal exploitées. On trouve un manque d'infrastructures nécessaires à un séjour en toute quiétude et tranquillité. Comme on trouve un manque des aires de stationnement donc un problème de circulation au niveau de la route nationale.

*« Il s'agit de deux partis pris différents : créer un morceau de ville band ou profiter des atouts du site et de localisation par rapport au centre pour réaliser une opération urbaine d'envergure »* **Claude Chaline**. La ville d'Azeffoun, doit donc se lancer dans des projets ambitieux de redéveloppement de son front d'eau. Ce besoin d'ouverture de la ville sur le port et la mer, le processus de réaménagement de son front d'eau et la nécessité de valorisation des potentialités de la ville constituent les bases d'une nouvelle recomposition de l'interface ville/mer.

## **Conclusion Générale :**

La ville d'Azeffoun demeure une destination favorite pour les touristes ainsi qu'une grande partie de population. Du fait elle investit dans la mise en place d'infrastructures, dans le développement de tourisme et de l'aquaculture, pour assurer certain développement économique et d'améliorer le niveau de vie.

La ville vécu ces dernies décennies une transformation radicale de son fonctionnement que les chances de se tromper étaient très importantes. Et lorsque l'on se trompe en urbanisme, la facture à payer sera extrêmement lourde: Une image urbaine décousue et des tissus sociaux détruits.

Et pour éviter ça, La ville d'Azeffoun cherche d'être lisible, c'est à dire que les acteurs de ses espaces doivent être facilement identifiable et organiser selon un schéma cohérent. Comme elle cherche de s'ouvrir sur la mer.

La ville doit fonctionner avec la mer et la mer doit être dans la ville, donc un projet de réaménagement de l'interface ville/mer de la ville d'Azeffoun doit se lancer. Ces aménagements urbains du front de mer d'Azeffoun peuvent donner une véritable terrasse sur la mer qui font le bonheur des promeneurs, des familles...etc. Cet aménagement va être un projet d'ouverture de la ville vers son port, et la mer qui va participer à l'attractivité de la ville et rencontre un grand succès auprès de la population.

Cette étude porte sur une analyse approfondie de l'interface ville/mer, Après un diagnostic détaillé, des projets d'aménagement seront proposés au niveau de l'interface d'Azeffoun pour pallier à ses besoins.

## Bibliographie :

### Livres et Revus :

- Amenhis Aménagement et Histoire. Renzo Piano, N061 Page99 Mai – juin.
- BORRUEY R, ESPINAS JD, PICON A. (1992), Marseille, ville et port,
- COURS 2/IMPORTANCE DE LA CONNAISSANCE DE LA STRUCTURE URBAINE DANS LA LOCALISATION D'UN PROJET ARCHITECTURAL/ MODULE : THEORIE DU PROJET 3<sup>ème</sup> ANNEE ARCHITECTURE LMD/ ANNEE 2012-2013/ENSEIGNANTE : BOUGHERIRA – HADJI Ouenza
- Corinne Lampin-Maillet
- FRANK LIYOD WRIGHT.
- Georges Cavalier(1999),
- *JEGOUZO Yves, 2001.*
- JEAN Nouvel.
- Le programme européen pour l'aménagement intégré des zones côtières, office des publications officielles des communautés européennes, Luxembourg 92, p11.
- Les enjeux du renouvellement urbain, In revue Note rapide sur l'occupation du sol, Institut d'aménagement de la région d'Ile-De- France, Février 2004, p.9
- le Petit Robert
- L'Invention de la ville, Chalas Y, Paris, Ed Economica 2000, p.79,
- L'image de la cité, K. Lynch.
- Psychologie de l'environnement social,G. N. Fisher, Dunod, Paris,1997.

### Instruments d'urbanisme :

- PDAU d'Azeffoun 2006
- Pos Front de mer d'Azeffoun.

### Mémoire :

- MEMOIR TAUSSAT Anne-Elisabeth Stage de découverte DA3 – 2013-2014
- MEMOIRE DE MAGISTERE « QUEL PROJET URBAIN POUR UN RETOUR DE LA VILLE A LA MER ? CAS D'ETUDE : SKIKDA » M'HADEF RACHID 2007-2008.
- MEMOIRE GAUTHIER Simon 2009-2010 « LE REAMENAGEMENT DES FRICHES PORTUAIRES DANS LA RECOMPOSITION RECENTE DE LA VILLE : L'exemple de Vólos, ville portuaire grecque ».
- Mémoire AZUL 2012-2013 sur la ville d'Azeffoun encadré par Mr ICHEBOUBEN

### Site web :

- <https://interstices.info>
- <http://www.depechekabylie.com>
- <http://www.undp.org/french/> 2 Recueil n°3 : Villes et développement durable, des expériences à échanger, Décembre 2001, p 12.
- <http://www.archdaily.com>
- [http://www.aivp.org/guide\\_bonnes\\_pratiques\\_2015/04\\_guide\\_bonnes\\_pratiques\\_2015\\_c\\_hap\\_d\\_fr2.pdf](http://www.aivp.org/guide_bonnes_pratiques_2015/04_guide_bonnes_pratiques_2015_c_hap_d_fr2.pdf) « COMMENT DYNAMISER ET ANIMER LES WATERFRONTS ? ».

## Liste des Tableaux :

- **Tableau01** : AFOM de la ville de Concarneau
- **Tableau02** : le programme quantitatif et qualitatif du centre culturel
- **Tableau03** : la Fiche Technique du POS Front de mer (l'interface ville/mer) de la ville d'Azeffoun
- **Tableau04** : AFOM de l'interface ville/mer de la ville d'Azeffoun

## Liste des Figures :

- **Figure01** : Schéma représente la relation entre l'architecture et l'environnement
- **Figure02** : Schéma explicative des effets climatiques
- **Figure03** : Photo montre les balcons et les brises soleil La Grande Motte
- **Figure04** : COMMENT LA MAISON BIOCLIMATIQUE REGULARISE SA TEMPERATURE?
- **Figure05** : Terrasses vue sur mer.
- **Figure06** : Panneau photovoltaïque.
- **Figure07** : photo qui montre l'utilisation des panneaux solaires dans les villes littorales.
- **Figure08** : Brises soleil Horizontal
- **Figure09** : Brises soleil Vertical
- **Figure10** : LE DÉBORD DE TOIT POUR SE PROTEGER DU SOLEIL
- **Figure11** : Les moucharabiehs
- **Figure12** : Formes architectural
- **Figure13** : Brise de vent par la végétation, HABITAT INDIVIDUEL A QUALITE ENVERONNEMENTALE.
- **Figure14** : Les éoliennes pour profiter du vent.
- **Figure15** : Projet d'habitations projetées a Haïti.
- **Figure16** : La Grande Motte Languedoc-Roussillon.
- **Figure17** : Fake Hills par MAD Architects (la Chine).
- **Figure18.19** : Le Bahreïn World Trade Center avec les 3 gigantesques éoliens.
- **Figure20** : Schéma représente la récupération des eaux pluviales.
- **Figure21** : Toit incurvé couvert de tuiles.
- **Figure22** : Schéma explicatif sur la submersion marine.
- **Figure23.24** : Photos qui montrent le phénomène de l'érosion.
- **Figure25.26** : Photos montrent le comportement et e mode de vie des habitants du littoral et leurs impacts sur l'architecture et l'urbanisme.
- **Figure27** : Schéma montre la classification de villes littorales algériennes.
- **Figure28** : La ville d'Oran.
- **Figure29** : La ville d'Alger.
- **Figure30** : La ville de Skikda.
- **Figure31** : Périmètres de l'opération Euro-méditerranéen.
- **Figure32.33** : Opérations Euro Méditerranée : Périmètres d'Intervention.
- **Figure34** : Photo montre le port de la ville de Concarneau
- **Figure35** : Photo montre la situation de la ville de Concarneau
- **Figure36** : Carte montre la ville de Concarneau au 17ème siècle
- **Figure37** : Carte montre la ville de Concarneau au 19ème siècle
- **Figure38** : Carte montre la ville de Concarneau au 20ème siècle
- **Figure39** : Photo montre l'interface ville/mer de la ville Close dans la ville de Concarneau
- **Figure40** : Carte montre les activités du port de Concarneau
- **Figure41** : Photo montre le port de pêche de la ville de Concarneau
- **Figure42** : Photo montre le port de plaisance de la ville de Concarneau
- **Figure43** : Photo montre le chantier naval de port de la ville de Concarneau
- **Figure44** : Carte montre les flux urbain sur l'interface de ville de Concarneau
- **Figure45** : Carte montre les propositions d'aménagement de l'interface de ville de Concarneau
- Carte montre les propositions d'aménagement de l'interface de ville de Concarneau
- **Figure46** : Photo montre une vue sur le port de Concarneau
- **Figure47** : Photo montre la ville Close de Concarneau
- **Figure48.49** : Photos montrent Le quai Carnot en 1870 et 1930

- **Figure50.51** :Photos montrent Le prolongement du quai de l'Aiguillon et le quai Carnot en 2005
- **Figure52** : Photos de haut en bas, un muret, obstacle entre la ville et le port / le parking payant/ Le parking gratuit de la commune. Carte de l'interface ville-port.
- **Figure53** :Photo montre La Ville-Close vue du parking
- **Figure54** : Photo montre Les pontons de pêche face à l'interface
- **Figure55** : Le projet de la CCI au sein de la criée
- **Figure56** : Tableau AFOM de la ville de Concarneau
- **Figure57** : Carte montre l'état de fait de l'interface ville/port de la ville de Concarneau.
- **Figure58.59.60** : Photos montrent les bâtiments existant dans l'interface ville/port de la ville de Concarneau.
- **Figure61** :Tableau montre le programme quantitatif et qualitatif du centre culturel
- **Figure62** : Plan de Rez-de-chaussée du centre culturel
- **Figure63** : Plan de 1<sup>er</sup> Etage du centre culturel
- **Figure64.65** : Photos montrent la vue en 3D du centre culturel
- **Figure66** : Photo aérienne représente la situation régionale de la ville d'Azeffoun
- **Figure67** : Photo aérienne représente l'accessibilité à la ville d'Azeffoun
- **Figure68** : Photo aérienne représente le relief de la ville d'Azeffoun
- **Figure69** : Photo aérienne représente la délimitation de périmètre urbain de la ville d'Azeffoun.
- **Figure70**:Carte montre l'établissement phénicien et romain à Azeffoun
- **Figure71** : Carte montre l'emplacement du fort militaire dans la période coloniale
- **Figure72** : Carte montre la naissance et le développement du village colonial
- **Figure73** : Carte montre les axes structurants de la ville
- **Figure74** : Carte montre l'implantation des équipements dans le village colonial
- **Figure75**: Carte montre l'extension de la ville coloniale après 1880
- **Figure76** : Carte montre les opérations de transformation dans la ville d'Azeffoun après 1962.
- **Figure77** : Carte montre les équipements réalisés dans la ville d'Azeffoun en 1985.
- **Figure78** : Photo aérienne montre la synthèse de croissance de la ville d'Azeffoun.
- **Figure79** : Photo aérienne montre la délimitation de l'interface ville/mer de la ville d'Azeffoun.
- **Figure80** :Photo aérienne montre l'Etat de fait de la partie Ouest de l'interface ville/mer de la ville d'Azeffoun.
- **Figure81** : Photo aérienne montre l'Etat de fait de la partie Centre de l'interface ville/mer de la ville d'Azeffoun.
- **Figure82** : Photo aérienne montre l'Etat de fait de la partie EST de l'interface ville/mer de la ville d'Azeffoun.
- **Figure83** : Photo aérienne montre le Constat général de problématiques de l'interface ville/mer de la ville d'Azeffoun.
- **Figure84.85** : mal exploitation du port et délaissement
- **Figure86.87** : coupures urbaine et Obstruction de la vie sur la mer
- **Figure88** :Schéma représente la problématique spécifique de l'interface ville/mer de la ville d'Azeffoun.
- **Figure89** : Tableau représente la Fiche Technique du POS Front de mer (l'interface ville/mer) de la ville d'Azeffoun.
- **Figure90** : Tableau AFOM de l'interface ville/mer de la ville d'Azeffoun.