

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE



MINISTRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE

UNIVERSITE SAAD DAHLAB BLIDA -01-

INSTITUT D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME

Mémoire de Master

OPTION : Architecture en Zone Urbaine Littorale

A.Z.U.L

Enseignant porteur de Master : Dr. ICHBOUBEN Y.

La centralité en Zones Urbaines Littorales

Présenté par :

BENRALI Oussama

BENAMOUR Amar.

Encadré(e)(s) par :

Mme. ABDELMOULA .A (maitre assistante et Doctorante).

Année universitaire : 2016/2017.

REMERCIEMENT

Aujourd'hui, suite à la clôture de notre cursus universitaire, nous remercions ALLAH, dieu tout puissant de nous avoir donné le courage et la patience pour accomplir notre travail.

Nous tenons à présenter nos sincères remerciements au porteur de master
Mr ICHEBOUBENE.

Un travail modeste assister et éclairer par les conseils précieux de notre enseignante Mme ABDELMOULA et auxquels nous présentons toute notre gratitude.

Nous remercions également les membres de jury d'avoir accepté l'évaluation de notre travail et l'ensemble des enseignants de l'institut d'architecture université de BLIDA1.

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

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

Dédicace

الحمد لله

ALHAMDO LILLAH, Merci au bon dieu de m'avoir donné la force, le courage et la patience pour réaliser ce travail que je dédie :

A ceux qui m'ont éduqué le quoi et le comment de la vie, qui m'ont toujours soutenu et encouragé, qui m'ont rempli de confiance qui m'ont poussé vers le bien sans rien demander, mes très chers parents, que dieu puissant prolonge leur vies et qu'il m'aide à rendre le minimum de leur bien.

A mon cher frère AYOUB et mes chères sœurs à qui je souhaite une bonne continuation dans leurs études.

A mon cher ami, mon frère et mon binôme AMAR, merci pour ta patience, ton courage et ta confiance en moi.

A toi mon ami, mon frère et mon camarade YUCEF, merci pour tout.

A mes oncles, mes tantes et à toute ma grande famille paternelle et maternelle pour sa soutien moral et matériels.

A mes proches amis et à mes collègues,

Une grande dédicace à moi-même.

OUSSAMA

Dédicace :

Je dédie ce modeste travail

A la lumière de mes jours, la source de mes efforts, la flamme de mon cœur, ma vie et mon bonheur ; qui a œuvré pour ma réussite, par son amour, son soutien, tous les sacrifices consentis et ses précieux conseils, pour toute son assistance et sa présence dans

ma vie ; **MAMAN** que j'adore

A mes sœurs et mes frères merci pour votre soutien moral et votre présence pour moi.

A mes tantes, cousins et cousines ; et toute ma famille

A mes chères ami(e)s qui m'ont aidés de près et de loin et m'ont soutenus depuis toujours, et à tous les membres de mon groupe

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

AMAR

Sommaire

I - Introduction generale.....	3
II - Etat des connaissances.....	5
II.1 - Présentation du littoral.....	6
II.2 - Présentation de la ville littorale	6
II.3 - Les particularités de la ville littorale.....	7
II.3.1 - Sur le plan urbanistique.....	7
II.3.2 - Sur le plan Architectural.....	12
II.3.3 - Sur le plan naturel.....	17
II.3.4 - Sur le plan social	20
II.4 - la ville littorale et l'urbanisme durable.....	21
II.5 - Les particularités de la ville littorale Algérienne.....	25
II.5.1 - Le Littoral Algérien.....	25
II.5.2 - Présentation de la ville littorale Algérienne.....	25
II.5.3- Les problématiques des villes littorales Algériennes	25
II.5.4- Solutions présent par l'état (lois et réglementations) liés au littoral.....	26
II.6 -Conclusion.....	27
III - Thématique spécifique.....	28
III.1 - introduction.....	29
III.2 – quelques notions en relation avec la centralité.....	30
III.3 – centre et périphérie.....	31
III.4 – la centralité urbaine.....	34
III.4.1 –définition la centralité	34
III.4.2 – le centre et la centralité à travers l'histoire	35
III.4.3 – les critères de centralité	36
III.4.4 – les interventions urbaines.....	37
III.5 – la centralité urbaine et la ville littorale.....	39
III.6 - Analyse des exemples.....	42
III.6.1 - EXEMPLE littoral : (Euroméditerranée à Marseille).....	42
III.6.2 - Exemple intérieur : (grand Toulouse, centralité de Borderouge).....	49

III.7 – conclusion.....	54
VI – conclusion générale.....	54
Tableau des figures.....	55
Bibliographie.....	58

Introduction générale

Le littoral ; lieu de rencontre entre la terre et la mer, se caractérise par une très grande variété de formes et de paysages (des dunes littorales, des plages, des falaises...).c'est l'espace le plus complexe et le plus fragile dans notre planète, à cause de l'explosion démographique qu'il vit ce dernier siècle, son urbanisation difficile à contrôler et la diversité de ses activités économiques...

Les villes littorales attirent les gens grâce à leurs particularités qui résident dans les qualités dont elles jouissent d'abord sur le plan naturel (climat doux et ensoleillé, beaux paysages, la mer, les montagnes...) ensuite sur le plan social (l'hospitalité de ses habitants) ; sur le plan économique (la diversité des activités économiques) enfin sur le plan de la beauté du paysage bâti. Ces particularités si significatives qui distinguent cette zone du reste de territoire sont peu pour ne pas dire jamais, prises en considération dans la manière de penser, de produire et d'organiser nos espaces de vie.

Ceci justifier nos motivations pour le choix de l'option AZUL (architecture en zone urbaine littorale) qui s'intéresse au rapport site/projet. Un bon projet dans cette option est celui qui s'intègre judicieusement dans son environnement naturel, social et économique. Les particularités, parfois si significatives d'un site donné, doivent être prises en considération dans notre manière d'intervenir. Comme dit l'architecte français, Jean NOUVEL : « ..., *chaque lieu, voir même chaque quartier, a son architecture...* ».

Le littoral algérien avec plus de 1200 km, à travers l'histoire est l'espace le plus dense en terme de population et le plus urbanisé grâce à sa géographie, son climat et son ouverture sur le méditerranée. Cette forte concentration de la population permanente s'ajoute une population estivale supplémentaire, la ville littorale est exposée aux pollutions, nuisances et elle est menacée de perdre son identité comme une ville littorale due au développement des activités économiques, et son urbanisation anarchique, les habitats précaires...la question qui se pose est **comment revaloriser le littoral algérien ? Et comment le protéger ? Autrement dit quelle est la meilleure façon d'intervenir sur les villes littorales pour donner à ces dernières une meilleure image architecturale et urbanistique ?**

Pour que le littoral conserve sa productivité et ses fonctions naturelles, il faut améliorer la planification et la gestion de son développement. L'aménagement des zones littorales doit prendre en considération ses caractéristiques naturelles.

Pour cette raison , notre pays a récemment pris conscience que la valorisation de ses ressources est un outil de développement particulièrement prometteur et a mis en place des lois relatives à la protection et la valorisation du littoral dont l'objectif est la protection du littoral contre des risques (pollution ,urbanisation anarchique, érosion...) à travers divers instruments tel que PAC... Mais malheureusement ces lois ne sont pas appliquer.

Dans ce sens, l'objectif principal de l'option est d'intervenir convenablement sur le littoral à partir d'une connaissance générale de ce dernier sur les différents plans (naturel, économique, socioculturel, architectural et urbanistique...),de la compréhension et l'explication des problèmes que vivent les villes littorales en général et particulièrement sur le plan architectural et urbanistique et d'une réalisation des projets qui s'intègre dans son environnement.

La finalité escomptée, est de donner à ces villes littorales une meilleure image architecturale et urbanistique et ainsi une vie agréable.

Dans le cas des petites villes littorales Algériennes, la mer n'est pas prise en considération dans la production architecturale et urbanistique. en effet, elles souffrent de phénomène de *Démaritimisation*, à cause de la dégradation de cadre bâti de centre-ville, un front de mer mal exploité, des centres ville non attractifs, des nouvelles extensions vers l'intérieur, des ruptures entre la ville et la mer, et aussi entre les différentes parties de la ville(entre le centre historique, les extensions et le front de mer...).Donc, quel projet pour un retour de la ville littorale à la mer ? Comment assurer et renforcer la relation de la ville avec la mer ? Et aussi entre les parties de la ville ?

Pour répondre à cette problématique, nous avons proposé la création d'une centralité à travers des interventions urbaines comme une hypothèse à vérifier.

Pour préparer notre projet de fin d'étude, qui représente le dernier travail universitaire nous avons suivi une démarche méthodologique afin qu'il soit organisé, optimal et complet. Nous avons fait des recherches thématiques sur les villes littorales en général et particulièrement sur le plan architectural et urbanistique, sur les villes littorales algériennes, et aussi sur le thème spécifique « la centralité urbaine en zones littorales » dans le but d'approfondir nos connaissances et d'intervenir convenablement sur la ville.

Etat de connaissances

Thème général

L'objectif de cette phase est d'avoir une connaissance sur la ville littorale, particulièrement sur le plan architectural et urbanistique, elle sera consacrée à l'identification des indicateurs qui ont marqué la production architecturale et urbanistique des villes littorales.

II.1 Présentation du littoral :

La zone littorale est définie comme « une bande terrestre et marine dont la largeur varie en fonction du milieu et des besoins de l'aménagement. Elle correspond rarement à des entités administratives ou de planifications existantes. Les systèmes naturels côtiers et les zones dans lesquelles les activités humaines sont liées à l'exploitation des ressources littorales peuvent donc s'étendre bien au-delà des eaux territoriales et à des kilomètres à l'intérieur des terres »¹ (Fig1)



Fig1 : schéma des différents éléments naturels du littoral
Source : www.ikonet.com

Le littoral est aujourd'hui un espace physiquement maîtrisé, attractif, urbanisé et bien orienté, il accueille la majorité de l'humanité, nombre d'agglomérations et de nombreuses activités. On distingue principalement 4 types de paysages naturels des côtes (selon la taille des matériaux qu'on peut trouver) :

1. Les côtes sableuses (Fig2)
2. Les côtes boueuses (Fig4)
3. Les côtes rocheuses et falaises (Fig3)
4. Les côtes à graviers et galets (Fig5)



Fig2 : côte sableuse
Source : daytours4u.com

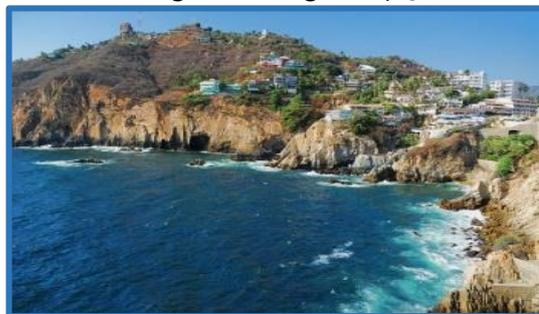


Fig3 : côte rocheuse
Source : *Mémoire de fin d'étude*



Fig. 4 : côte boueuse
Source : i64.servimg.com



Fig5: côte gravier
Source: media-cdn.tripadvisor.com

¹ Le programme européen pour l'aménagement intégré des zones côtières, office des publications officielles des communautés européennes, Luxembourg 92, p11

II.2 Présentation de la ville littorale :

La ville littorale est un espace limité, Elle présente à travers son emplacement stratégique (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, le rapport entre le site et la ville est plus complexe et influe sur la production urbaine et architecturale et aussi sur les activités de ces villes et la taille de la population.

II.3 Les particularités de la ville littorale :

II.3.1 Sur le plan urbanistique :

II.3.1.1 la morphologie urbaine des villes littorales

A/définition de la morphologie urbaine :

La morphologie urbaine (la forme urbaine) est le résultat des conditions historique, politique, culturelles (et notamment architecturales) dans lesquelles la ville a été créée et s'est agrandie. Elle est le fruit d'une évolution spontanée ou planifiée par la volonté des pouvoirs publics.

B/les forme de développement urbanistiques des villes littorales :

L'urbanisme des villes littorales est très influencé par la mer, on distingue trois formes de développement :

• Développement parallèle à la mer :

Ces villes se situent sur des sites plats en adoptant un tracé linéaire pour avoir les pieds dans la mer et garder le contact visuel avec cette dernière. (Fig6)



Fig6 : la ville de Rio de Janeiro
Source : www.costacroisieres.fr

• Développement perpendiculaire à la mer :

C'est le cas des villes qui se situent sur des sites accidentés ou presque montagneux, ou il est difficile de construire à cause de la morphologie du terrain. Leur tracé urbain suit la morphologie du site donnant une vue panoramique sur tout le paysage maritime. (Fig7)



Fig7 : la ville Santorin Grèce
Source : Cour typologie 2015/2016

• Développement dans toutes directions :

La présence des obstacles (généralement naturels comme les terres agricoles, cours d'eau...) peut empêcher la ville de se développer ou changer de direction (développement de la ville dans les deux sens). (Fig8)



Fig8 : ville de Zéralda
Source : Mémoire de fin d'étude

II.3.1.2 Classification des villes littorales :

Les villes littorales en plus de leur classification par taille (petite, moyenne et grande, tout dépend la densité...), elles sont classées également par leur activité dominante (aspect économique) :

A/Activité portuaire :

Le port, l'élément le plus important dans ces villes. Son impact sur le plan architectural et urbanistique est de donner forme à un paysage beaucoup plus commercial et industriel dans le cas des grands ports (architecture industrielle) et une architecture de loisir et de distraction dans le cas des petits ports. On peut le classer selon son activité et le type de bateaux comme suit :

A.1/port de commerce et d'industrie



*Fig9 : port de Barcelone
Source : previews.123rf.com*

A.2/port de voyageur (gare maritime) :



*Fig10 : gare de Mostaganem
Source : aujourd'hui.com*

A.3/port militaire :



*Fig11 : port militaire de Toulouse
Source : Lesbateliersdelarade.com*

A.4/port de pêche :



*Fig12 : port de pêche de Jijel
Source : jjel.vitamineDZ.org*

A.5/port de plaisance :



*Fig13 : port de Barcelone
Source : www.mooringspot.fr*

Comme on peut le classer par rapport à sa localisation : port maritime, port fluvial, port lacustre, port sec.

On peut trouver aussi quelques équipements qui ont en rapport avec le port et la mer comme : les écoles nationales maritimes, les écoles de pêche, les sociétés de l'import et l'export, les sociétés de locations des navires, les sociétés de livraisons, les clubs nautiques, les thermes marins...

B/Activité touristique :

Le tourisme c'est l'ensemble des activités liées au déplacement des personnes dans le cadre de distraction et loisirs.

- Dans les grandes villes touristiques on trouve qu'il y a une forte présence des équipements d'accueil, comme les hôtels, restaurants, des auberges, complexes touristiques, et même pour les moyens de transport (autoroutes, aéroport, des stations maritime...). par contre dans les petites villes on remarque qu'il y a un manque de ces équipements car il y'a un autre type de tourisme qui est le tourisme chez l'habitant.

Les différents types de tourisme dans la ville littorale sont :

B.1/le tourisme balnéaire :

C'est le type le plus répandue dans le monde, il est relié avec les stations balnéaires. (Fig14)



Fig14 : hôtel balnéaire. Antalya
Source : Thrmagazine.info

B.2/le tourisme médical :

On trouve beaucoup plus des établissements médicaux des hammams naturels, des centres de thalassothérapies... (Fig15)



Fig15 : centre de thalassothérapie
Source : www.thalasso-line.com

B.3/le tourisme culturel :

Est une forme de tourisme pour la découverte et la présentation de patrimoine culturel (site archéologique, patrimoine architecturale). (Fig16)



Fig. 16 : les ruines .Tipasa
Source : up.graam.com

B.4/le tourisme vert :

La préservation du patrimoine naturel. La découverte de la nature. (Fig17)



Fig17 : écotourisme Tanzanie
Source : www.tourisme-vert.info

C/Activité agriculture :

Elle est connue comme étant une activité traditionnelle dans les Villes littorales. Son rôle principal est de maintenir des espaces "ouverts" en rapport avec la mer et les paysages, en évitant la constitution d'un front urbain continu. Les gens aménagent leurs écosystèmes pour satisfaire leurs différents besoins (le besoin alimentaire en premier lieux), et ceux de la société. En plus de ça l'agriculture est un élément d'aménagement de l'espace.

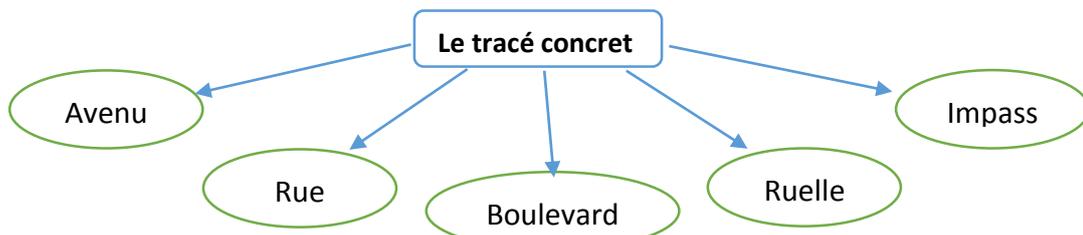
II.3.1.3 Le tracé urbain

Un des instruments théoriques de la composition urbaine.

C'est un trait qui a pour but d'organiser la distribution de l'espace, dans son principe. Le tracé peut être matérialisé « concrétisé » ou pas « virtuel ».

- Le tracé virtuel : Sont ceux qui servent à construire la composition mais qui ne sont pas obligatoirement concrétisés dans la fonctionnalisation et la réalisation de la composition.
- Le tracé concret : La concrétisation des tracés se traduit en général par les VRD ou éventuellement en axes visuels.

Les différents tracés concrets sont :



II.3.1.4 les espaces publics dans les villes littorales :

A/définition de l'espace public :

« L'espace public comprend l'ensemble des voies : rues et ruelles, boulevards et avenues, parvis et places, promenades et esplanades, quais et ponts mais aussi rivières et canaux, berges et plages, cet ensemble s'organise en réseau afin de permettre la distribution et la circulation »¹. (Fig18/19)



Fig18 : promenade fluviale

Source : paris-popsu.com



Fig19 : espace public la Rambla

Source : www.globo-rojo.com

B/les fonctions de l'espace public² :

- Les échanges économiques
- La circulation urbaine
- Les déplacements utilitaires
- Les relations sociales spontanées et libres (espace de loisir, espace pour l'enfance)
- Des espaces pour la sauvegarde de la qualité de vie
- Des espaces pour la beauté de la ville

¹ Phillip Panerai et al, «élément d'analyse urbaine », édition corda, 1974, Versailles. p 52

² Source : mémoire de magister approche des espaces publics urbains

C/Quelques espaces publics :

- Le boulevard : c'est une rue généralement large avec souvent des allées piétonnières sur ses bords sa largeur varie entre 25 et 50 m. (Fig20)
- Esplanade : c'est une vaste place ouverte parfois attenante à un grand édifice, d'où la vue est dégagée sur le paysage qu'elle domine, elle est alors à la limite de la ville ouverte sur la campagne ou un plan d'eau. (Fig21)
- Promenade : c'est un espace public réservée aux piétons planté d'arbre disposés généralement en rangées, aménagé en vue de la détente par les rencontres sociales. (Fig22)
- Jardin public : c'est un espace vert généralement enclos accessible aux publics et pouvant être agrémenté d'édicules et d'installation diverse comme des aires de jeux et des buvettes. (Fig23)
- Square : c'est un espace vert avec des dimensions et des surfaces qu'elle est un peu réduite. (Fig24)
- La place : est un lieu ouvert non bâtie accessible à tous, elle prend plusieurs formes et différents dimensions. (Fig25)



Fig20 : boulevard Haussmann
Source : www.thorequities.com



Fig21 : esplanade de Montbenon
Source : 4.bp.blogspot.com



Fig22 : promenade maritime



Fig23 : jardin public. Bordeaux
Source : www.bordeaux-tourisme.com



Fig24 : square .Paris
Source : upload.wikimedia.org



Fig25 : la place de catalogne
Source : thumbs.dreamstime.com

II.3.2 Sur le plan architectural :

II.3.2.1 la typologie architecturale :

Les villes littorales sont caractérisées par un élément naturel très important qui est la mer ; Plus un climat spécifique et ça se reflète au type d'architecture des habitations et des équipements existant.

A/définition de la typologie :

Est une démarche méthodique consistant à définir ou étudier un ensemble de types, afin de faciliter l'analyse, la classification et l'étude de réalités complexes.

- **En architecture** : la typologie d'habitat c'est les types de logements au sein d'un ensemble d'habitation.
- **En urbanisme** : la typologie d'habitat c'est les types d'assemblage et d'organisation de plusieurs ensembles d'habitation dans un milieu urbain.

Typologie de l'habitat individuelle

Maison élémentaire (Fig26)



Fig26 : maison élémentaire
Source : Mémoire de fin d'étude

Maison à patio



Fig27 : maison composé
Source : Mémoire de fin d'étude

Maison composé (Fig27)

Maison à jardin

Maison compacte (Fig28)



Fig28 : maison compacte
Source : Mémoire de fin d'étude

Typologie de l'habitat collectif

Les Tours (Fig29)



Fig29 : tours
Source : Mémoire de fin d'étude

Les barres



Fig30 : les intermédiaires
Source : Mémoire de fin d'étude

Les intermédiaires (Fig30)

Les petites tailles (Fig31)



Fig31 : petites tailles
Source : Mémoire de fin d'étude

B/typologie urbaine de l'habitation :

Le concept de l'ilot fermé :

Sous forme d'un seul bâtiment, Il dispose une cour interne avec des ouvertures extroverties...

Le concept de l'ilot ouvert :

Les hauteurs sont différentes d'un bâtiment a un autre, des percés visuelle pour garder un contact avec la mer...

C/La forme et la volumétrie des équipements :

L'architecture des villes littorales est caractérisée par la volumétrie de ses constructions (sur tous les équipements de tourisme) ; le traitement des façades avec l'utilisation des matériaux de construction qui sont très particuliers à cause de ces qualités spécifiques du littoral (l'espace extérieur est plus important que l'espace intérieur)...

La forme des bâtiments de type balnéaire renvoie à un volume qui n'est pas simplement défini par sa configuration géométrique(Fig32) (Fig33) (composition de formes simples : cube, pyramide, sphère...), mais aussi par des propriétés visuelles et sa métaphore et surtout Le rapport à l'environnement (relation site/projet).

Cette relation visuelle est traduite physiquement par la présence caractéristique des espaces accessoires (pergolas, balcons, vérandas, bow-windows, galerie, terrasse ...etc.)



Fig32 : burdj Arabe Dubaï
Source : www.a2z-support.com



Fig33 : salle d'opéra Sidney
Source : ecowallpapers.net

- les éléments climatiques imposent aussi la forme architecturale comme les vents
- Les facteurs économiques : réalisation des projets attractifs peut devenir comme une source économique pour la ville.

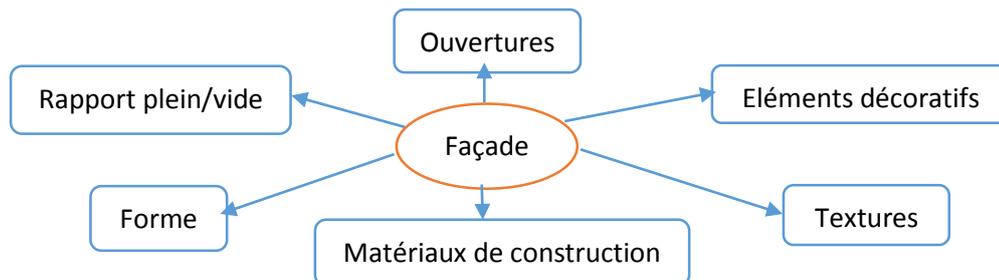
II.3.2.2 Façades et orientation :

A/Définition de la façade :

« La façade n'est plus un simple mur percé d'ouverture, elle est une enveloppe, une membrane ; le lieu de multiples échanges entre l'extérieur et l'intérieur ; l'environnement naturel et le bâti, elle est caractérisée par le style architectural dans lequel elle a été produite, elle peut soit refléter la disposition interne du volume soit le masquer »¹.

B/La lecture d'une façade :

La lecture de la façade urbaine se fait selon les critères suivants :



¹ Euphrosyne T.1991 (un écrivain portugais)

C/ Les façades de la Méditerranée :

- La façade urbaine :
1-la façade néoclassique

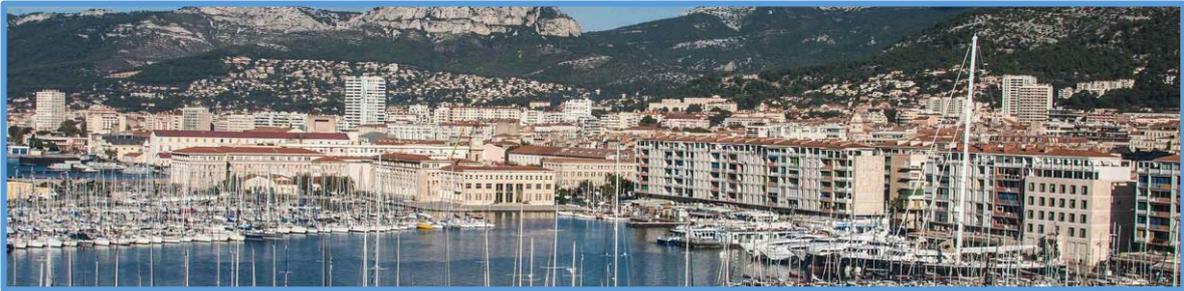


Fig34 : façade néoclassique

Source : www.notrefrance.com

- 2-la façade contemporaine



Fig35 : façade contemporaine

Source : *Mémoire de fin d'étude*

- La façade architecturale :

1-le style gothique(Fig36) :



Fig36 : style gothique

Source : meet.barcelona.cat



Fig37 : style baroque

Source : i.pinimg.com

3-le style mauresque(Fig38)



Fig38 : style mauresque

Source : i.pinimg.com

D- Orientation et ouvertures :

L'orientation du tissu urbain, se fait à la fois par rapport au soleil et par rapport au vent et aussi par rapport à l'élément naturel le plus important dans les villes littorales qui est la mer. Utilisation des grandes ouvertures (Fig39) et baies vitrées permettent de garder un grand contact avec la mer et aussi pour mieux profiter des vues panoramiques de l'éclairage naturel (Fig40), l'ensoleillement, l'aération et la ventilation afin d'assurer un certain confort à l'intérieur de bâti.



Fig39 : Des ouvertures grand motte
Source : www.francethisway.com



Fig40 : L'utilisation de verre dans les façades el jumeirah
Source : imaaes2.mvaola.com

La mer est toujours l'élément clé pour l'organisation spatiale des bâtiments et l'orientation des façades.

II.3.2.3 Matériaux de construction et couleurs :

Pour les constructions en zones urbaines littorales, l'utilisation des techniques de construction spécifiques est imposée pour résister aux phénomènes naturels marins tels que : la corrosion, notamment des matériaux de construction durables résistant à l'air marin et qui sont souvent esthétiques (bois, métal, béton, verre, pierre de taille,...etc.). (Fig41) (Fig42)



Fig41 : utilisation de verre, métal hôtel W. Barcelone
Source : www.archello.com



Fig42 : les couleurs claires, Alger la blanche
Source : www.artabus.com

Un revêtement extérieur peint en couleurs claires tel que le blanc et le bleu afin de diminuer la quantité d'énergie solaire absorbée par les parois extérieurs. (Fig43)



Fig43 : la couleur blanc, le bleu, la ville Santorin
Source : img.ev.mu

II.3.2.4 Quelques aménagements spécifiques :

Terrasse :

Plateau exposé au soleil qui prolonge une pièce ; le plus souvent de plain-pied entre la maison et le jardin. (Fig44)



Fig44 : terrasse sur mer
Source : 4.bp.blogspot.com

Pergola :

Charpente de poteaux en attente d'une couverture végétale (plantes grimpantes). (Fig46)



Fig46 : pergola
Source : www.baillyprestige.com

Véranda :

Espace couvert en construction légère, prolongeant le bâti au rez-de-chaussée. La véranda peut être fermée pour servir de serre, jardin d'hiver etc. (Fig48)



Fig48 : véranda
Source : turpin-longueville.com

Belvédère :

Petit édicule au sommet d'une construction qui permet d'observer et de contempler le paysage. (Fig48)



Fig45 : belvédère
Source : www.altanek.cz

Balcon :

Plate-forme en saillie sur la façade d'un bâtiment. (Fig47)



Fig47 : balcon
Source : i-cms.linternaute.com

Galerie :

Circulation extérieure, couverte, pouvant desservir plusieurs pièces. Elle peut être en encorbellement sur la façade. (Fig49)



Fig49 : galerie
Source : q-ec.bstatic.com

II.3.3 Sur le plan naturel :

II.3.3.1 Le climat :

Le climat méditerranéen (autour de la mer Méditerranée) est un type de climat tempéré, il est caractérisé par des étés chauds et secs et des hivers doux et humides.

Le climat joue un rôle important dans la réalisation et la conception architectural des villes littorales. Le bâti est soumis à des contraintes physiques fortes liées au climat, telles que : ensoleillement, la précipitation, l'humidité et vents violents qui sont des facteurs à prendre en considération dans la conception architecturale avec l'utilisation de nouvelles techniques.

L'impact de ce climat sur le bâti, est comme suit :

- **L'ensoleillement :**

La bonne orientation des façades, la bonne organisation des espaces et l'utilisation des grandes ouvertures des balcons, des terrasses... permettre de profiter de l'ensoleillement et assurer un certain confort à l'intérieur de la construction.

(Fig50)

- **Le vent :**

« Les vents sont des déplacements de masses d'air autour et de basse pression »¹.

La topographie du terrain et l'utilisation des formes aérodynamiques peuvent faire la différence de la pression favorable à la ventilation naturelle et profiter de cette source d'énergie pour aérer, sécher et rafraîchir les milieux urbains. (Fig51)

- **L'humidité :**

L'humidité c'est « la présence plus ou moins anormale de vapeur d'eau dans l'air, dans un local, Caractère d'un climat, d'une région où l'atmosphère est chargée d'eau »²

(Fig52) (Fig53)

Dans les zones littorales on trouve que le taux d'humidité est élevé, ce qui cause des dommages de certains matériaux de construction comme l'acier, et même elle est une menace pour la santé de l'être humain. On peut se protéger de l'humidité par la bonne aération et aussi par l'utilisation de quelques techniques tel que Injection de résine, Assèchement des murs, peinture anti-humidité...

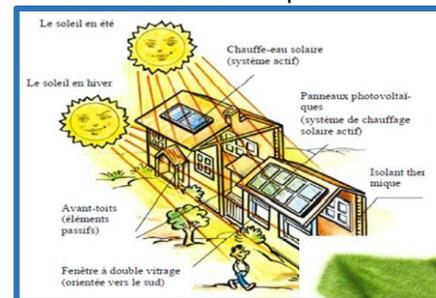


Fig50 : schéma d'ensoleillement

Source : stiprod03.free.fr



Fig51 : forme aérodynamique

Source : Mémoire de fin d'étude

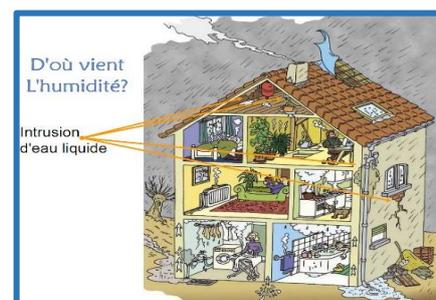


Fig52 : d'où vient l'humidité ?

Source : www.sante-habitat.be



Fig53 : L'effet de l'humidité

Source : bricobistro.com

¹ Larousse français encyclopédie en ligne

² Larousse français encyclopédie en ligne

II.3.3.2 les risques côtiers¹ dans les villes littorales :

A/ Définition :

Le littoral est un milieu très fragile et sensible, il dispose des risques naturels liés aux changements climatiques.

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

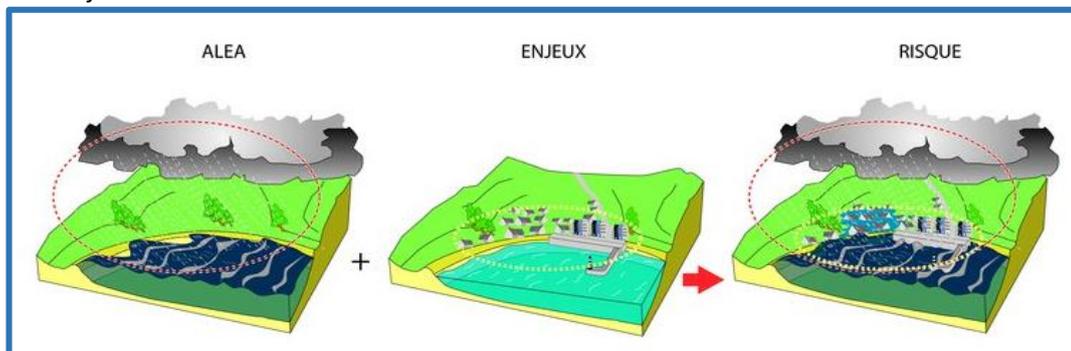


Fig54 : schéma des risques côtiers
Source : www.risques-cotiers.fr

B/les différents risques côtiers :

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

1/Risques naturels d'origine maritime :

La tempête :

Un phénomène météorologique, caractérisé par des vents rapides et des précipitations intenses.



Fig55 : tempête
Source : img.interia.pl

Submersion :

C'est une inondation temporaire des zones côtières par la mer.



Fig56 : submersion
Source : www.ouest-france.fr

L'érosion de la cote :

C'est la dégradation progressive de la surface de la pierre due à des facteurs naturels.

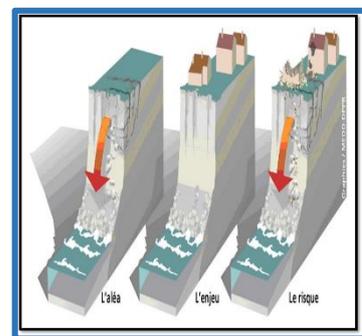


Fig57 : schéma de l'érosion
Source : www.mementodumaire.net

¹ www.risques-cotiers.fr. visité le 5/09/2017

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

L'Aquaculture intense :

c'est le terme qui désigne l'exercé des activités de production animale ou végétale en milieu aquatique.



Fig58 : aquaculture intense
Source : qooqolfarmer.info

La Surpêche :

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



Fig59 : surpêche
Source : www.natura-sciences.com

3/Risques dus aux activités industrielles :

Pollution régulière :

transport maritime de la marchandise (Fig60)



Fig60 : transport de marchandise
Source : lemaghreb.dz.com

Pollution accidentelle :

naufrages des bateaux transportant pétrole ou mercure (Fig61)



Fig61 : naufrage d'une pétrolière
Source : i.pinimg.com

C/ Comment se protéger ? :

La diversité des phénomènes **naturels** à l'origine des risques côtiers conduit à une diversité de moyens de protection qui ne s'opposent pas forcément les uns aux autres, mais sont souvent complémentaires. Quelques solutions techniques sont proposées et peuvent être classées selon deux méthodes :

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

Remodelage de l'estran :

le principe consiste en le reprofilage mécanique du haut de plage, à l'aide de bulldozers par exemple. (Fig62)



Fig62 : reprofilage mécanique
Source : sosla.files.wordpress.com

2/ Les méthodes « passives » : construction d'ouvrages lourds en mer ou sur le rivage

Les ouvrages longitudinaux de haut plage : (digues, murs) : ils sont construits entre la plage et les aménagements situés immédiatement en arrière (maisons, promenade de front de mer, routes littorales), ils sont souvent le dernier rempart à l'invasion de la mer. (Fig63)



Fig63 : Les digues comme ouvrage longitudinal
Source : dev.ms-media.pro

Les ouvrages longitudinaux de bas : de plage et de petits fonds : ces ouvrages de type brise-lames, émergents ou submersibles, créent une zone abritée favorisant l'engraissement de la plage et empêchant les sables de se déplacer vers le large. (Fig64)



Fig64 : brise-lames comme ouvrage longitudinal
Source : img.nauticexpo.fr

Les ouvrages transversaux ou épis : ces ouvrages réduisent les volumes de sable transportés parallèlement à la côte (Fig65)



Fig65 : ouvrages transversaux
Source : picardiemonamour.blog.lemonde.fr

II.3.4 Sur le plan social :

Les villes littorales sont les villes les plus surpeuplées (phénomène de littoralisation). La population des villes littorales se caractérise par son hospitalité, son accueil et sa gentillesse. Ses habitants acceptent les gens étrangères pour faire des affaires et améliorer leurs villes. Ses caractères se matérialisent par une réservation d'espaces autonomes aux touristes (location chez le particulier) l'aménagement des espaces d'accueils (des restaurants...) et aussi par l'aménagement des espaces public afin d'avoir une vue complètement dégagée sur la mer. (Fig66)



Fig66 : une rue à Nice animée par des boutiques
Source : en.nicetourisme.com

II.4 la ville littorale et l'urbanisme durable :

II.4.1 Le développement durable :

- A) **Les origines du concept** : La révolution industrielle du 19^e siècle introduit des critères de croissance essentiellement économiques, principal critère aisément mesurable : ainsi le produit intérieur brut dont l'origine remonte aux années 1930 est souvent vu comme l'indicateur de la richesse d'un pays. Des corrections ont été apportées dans la deuxième moitié du 20^e siècle sur le plan social, avec d'importantes avancées sociales. L'expression «économique et sociale » fait depuis partie du vocabulaire courant.

Mais les pays développés ont pris conscience depuis les chocs pétroliers de 1973 et 1979 que leur prospérité matérielle était basée sur l'utilisation intensive de ressources naturelles finies, et que par conséquent, outre l'économique et le social, un troisième aspect avait été négligé : l'environnement. Pour certains analystes, le modèle de développement industriel n'est pas viable ou soutenable sur le plan environnemental, car il ne permet pas un «développement» qui puisse durer. Les points cruciaux en faveur de cette affirmation sont l'épuisement des ressources naturelles, la pénurie des ressources en eaux douces susceptible d'affecter l'agriculture, la destruction et la fragmentation des écosystèmes, notamment la déforestation qui se manifeste par la destruction des forêts tropicales, ainsi que la diminution de la biodiversité qui diminue la résilience de la planète ou encore le changement climatique dû aux émissions de gaz à effet de serre et de manière générale la pollution des activités humaines.¹

B) **Définition** :

Est une conception du bien commun développée depuis la fin du 20^e siècle. Considérée à l'échelle de la terre, cette notion vise à prendre en compte, outre l'économie, les aspects environnementaux et sociaux qui sont liés à des enjeux de long terme. Selon la définition donnée dans le rapport Brundtland 1987, le développement durable est un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre à leurs propres besoins.



Fig67 : le but de développement durable
Source : terangaweb.com

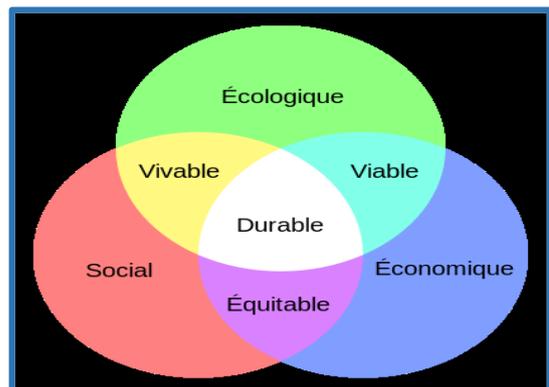


Fig68 : principe de développement durable
Source : upload.wikimedia.org

La ville demeure comme le pilier d'enjeux majeur pour le développement durable, car non seulement est considéré comme le milieu de vie primordial mais également comme étant la plus responsable sur le plan écologique, économique et social.

¹ Mr. AOUISSI (Architecte doctorant), cours typologie urbaine.2015/2016

Pour évaluer et comptabiliser la *pression* exercée par les hommes en vers les ressources naturelles et les «services écologiques» fournis par la nature, on calcul l’empreinte écologique. L’empreinte écologique c'est l'ensemble des surfaces (en hectares) de la Terre nécessaire pour :

- satisfaire nos modes de consommation.
- éliminer nos déchets.

II.4.2 LE PHÉNOMÈNE DU RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE :

Le réchauffement climatique, également appelé réchauffement planétaire, ou réchauffement global, est un phénomène d'augmentation de la température moyenne des océans et de l'atmosphère terrestre, mesuré à l'échelle mondiale sur plusieurs décennies, et qui traduit une augmentation de la quantité de chaleur de la surface terrestre. Dans son acception commune, ce terme est appliqué à une tendance au réchauffement global observé depuis le début du 20^e siècle.

Le réchauffement climatique est essentiellement causé par le phénomène de l’effet de serre, ce dernier est directement lié aux émissions de gaz à effet de serre ; tel que le CO₂, NO_x, etc. des gaz étroitement liés aux activités industrielles, etc. (Fig69)



Fig69 : réchauffement climatique et l’effet de serre
Source : sites.google.com

LA VILLE LITTORALE EN AVANT POST FACE AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES :

Les villes littorales plus que toutes autres villes, demeurent plus concernée par les crises écologiques, économiques et sociales, la mer comme un enjeu climatique majeur, aujourd’hui fait face au phénomène de remontée des niveaux d’eau, également les risques des inondations qui deviennent de plus en plus fréquent, ajouter à cela, les villes littorales sont considérées comme les villes les plus peuplées et le lieux de vie de la majorité des humains, leur rôle s’avère décisif.

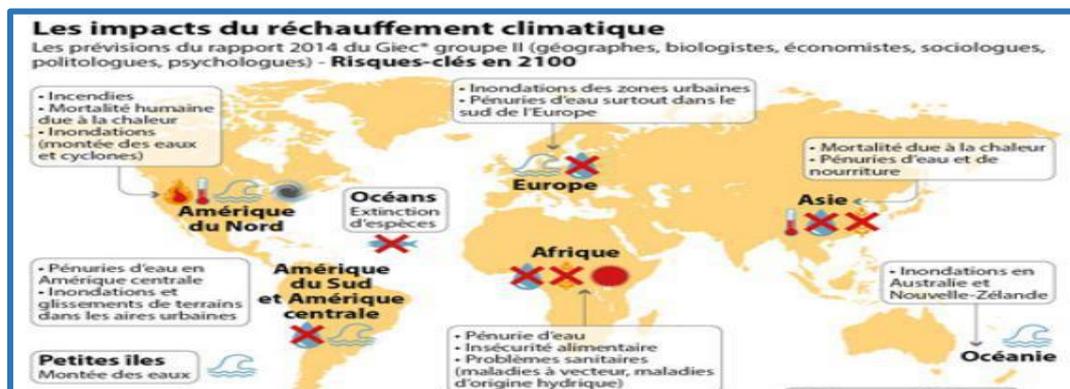


Fig70 : les impacts du réchauffement climatique
Source : i.pinimg.com

VERS UN URBANISME DURABLE :

Prise de conscience, les villes comme élément clef, font appel dans leur processus de développement à un urbanisme 'Durable' qui permet d'intégrer le développement durable dans le cœur des projets urbains.

Cela dit, que les villes doivent assurer des engagements sur le plan économique, par la réduction de son empreinte écologique, meilleure gestion des déchets, réduction des émissions des gaz à effet de serre, moyens de transport doux, économie d'énergie, architecture et projet HQE (Haute Qualité Environnementale) etc.

Des engagements sur le plan social et cela par ; l'engagement et concertation des citoyens dans les projets, assurer une mixité et une cohésion social, réflexion et prise en considération de toutes tranches de la société dans la construction de la ville.

Ainsi que des engagements sur le plan économique, la ville est considéré comme une entreprise 'rentable', sa gestion doit être efficace et au profit de son développement.

URBANISME DURABLE EN QUELQUES CONCEPTS :

- A) **Ville compacte** : Maitriser la forme de la ville c'est maitriser sa mobilité et ainsi réduire sa consommation et sa pollution.
- B) **Mixité Fonctionnelle** : une notion décisive pour la réduction des déplacements. (Fig71.72)

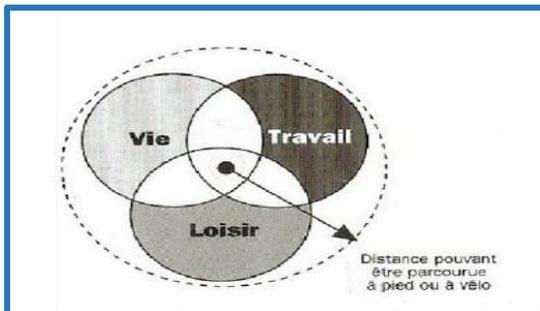


Fig71 : la mixité fonctionnelle
Source : Cour de typologie urbaine 2015/2016

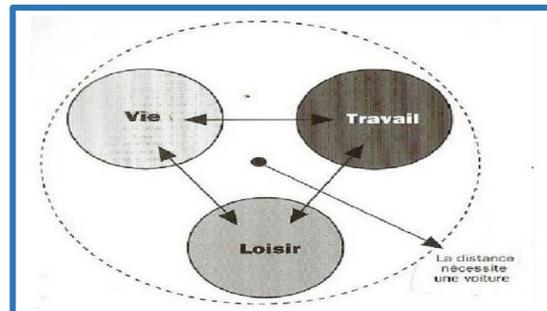


Fig72 : système de zoning
Source : Cour de typologie urbaine 2015/2016

- C) **Mixité Sociale** : Consiste, en une zone géographique donnée, en ce que des personnes issues de catégories socio professionnelles différentes (niveau de vie, cultures ou origines nationales) se côtoient, ou cohabitent.

L'habitat comme élément clef pour assurer la cohésion et la mixité sociale. Plusieurs formules et types de logements dans un seul immeuble. De la place pour tout le monde.

- D) **Gestion durable de l'eau** : L'eau, élément de base de toute vie, est aussi vecteur potentiel de maladies et de pollutions. (Fig73)

Alimenter les populations en eau douce de qualité et préserver les équilibres écologiques et les populations des risques sanitaires est un enjeu majeur du développement durable.



Fig73 : schéma de récupération d'eau de pluie
Source : www.pompes-direct.com

E) Favoriser les modes de transport doux :

Les transports doux caractérisent tous les modes de transports sans moteurs, qui ne génèrent pas de pollution ou de gaz à effet de serre, tel que : la marche à pied le vélo... L'adoption des modes de transports doux comporte de nombreux avantages : ils contribuent à la réduction de la pollution de l'air et à la lutte contre le réchauffement climatique, et permettent de se maintenir en bonne santé physique en pratiquant régulièrement de l'exercice.



Fig74 : transport doux (vélos)

Source : Cour de typologie urbaine 2015/2016

F) Favoriser les modes les transports en commun



Fig75 : transport commun

Source : i.imgur.com

G) Gestion durable des déchets



Fig76 : Exemple de recyclage des plastiques.

Source : i.pinimg.com

H) DES QUARTIER DURABLES :

Par définition un quartier durable est un territoire urbain qui intègre les principes du développement durable, de la mixité sociale, de la mixité fonctionnelle et de la gouvernance.



Fig77 : Les principes des quartiers durables.

Source : www.ecobase21.net



Fig78 : Exemple d'éco-quartier BedZed à Londres.

Source : upload.wikimedia.org

II.5 La ville littorale Algérienne :

II.5.1 Le littoral algérien :

Avec plus de 1200 km de côte, et une superficie de 9824 km² le littoral algérien a été depuis l'antiquité l'espace le plus sollicité, son climat et sa géographie, notamment l'ouverture sur le bassin méditerranéen, ont favorisé son urbanisation. Aujourd'hui plus de deux tiers (2/3) de la population totale sont concentrés en nord dans un espace littoral qui couvre 159 communes maritimes, incluant l'ensemble des territoires des grandes villes côtières (Alger, Oran, Annaba).

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 minimale de huit cents (800m) longeant la mer* »¹

II.5.2 Présentation de la ville littorale Algérienne :

Comme dit Claude CHALINE dans son livre « Ces ports qui créent des villes » 1994 «...*La ville est l'étalement naturel du port sur la terre ...* »². Les villes littorales algériennes remontent dans leur fondement à des siècles A.J.C, elles sont toutes (ou presque) la création des comptoirs phéniciens passés par le sud de la méditerranée pour faire des échanges commerciaux. Elles peuvent être classées par taille comme suit :

A/ Les grandes villes littorales :

Elles sont les plus importantes en Algérie avec une grande population : Alger, Annaba, Oran.

B/ Les moyennes villes littorales :

Les villes qui sont moins grandes avec une population moyenne : Skikda, Jijel, Mostaganem, Bejaïa

C/ Les petites villes littorales :

Des petites villes avec une petite population : Tighzirt, Azeffoune, Ténès, Cherchell.

II.5.3 Les problématiques des villes littorales Algériennes :

La forte concentration démographique, le phénomène de littoralisation du territoire algérien, concentration des activités industrielles et pétrolières causent un énorme problème d'aménagement et une urbanisation démesurée qui se développe au détriment du foncier agricole et aussi la pollution et la dégradation de l'environnement.

De plus « *La ville littorale algérienne ne connaît plus comment aménager son front d'eau, à force de banalisation et standardisation de sa typologie urbaine, elle court un risque d'effacement identitaire et cela par une démaritimation surtout les plans, elle ne garde plus ses spécificités notamment sur le plan urbanistique* »³.

La grande et la moyenne ville littorale Algérienne qui était préoccupée par l'état au détriment de la petite ville (qui reste délaissée et stagnée), partagent une même problématique principale qui réside dans la présence d'un port en créant un phénomène *qui se présente comme étant le résultat de non-cohabitation entre fonction urbaine de la ville, et fonction portuaire du port en partageant le même espace, c'est le clivage ville/port.*

¹ Loi algérienne

² Claude CHALINE, Ces ports qui créent des villes, 1994

³ Mr. Aouissi, cours de M1 typologie urbaine.2015/2016

Par contre, les petites villes littorales Algériennes ne souffrent pas de problème de clivage ville/port, mais elles ont une problématique commune sur le plan urbain et architectural qui est *le dysfonctionnement des liens ville-mer* autrement dit la relation ville/mer. Cette problématique est le résultat de :

La démaritimisation de la ville et la perte de son identité (autant qu'une ville littorale) causé par la dégradation de cadre bâti (ancienneté des villes) et l'effacement de front de mer (un front de mer mal exploité et pas animé) « *la perte d'attractivité du centre engendre malheureusement l'effacement du front de mer et par la suite la démaritimisation de la ville* » *mr aouissi*

Le développement de la petite ville vers l'intérieur en abondant le front de mer par des nouvelles extensions (groupement des habitats collectives) implanté en amont pour répondre aux besoins des habitants, elles sont construit dans l'urgence d'une façon anarchique avec une architecture standard (sans prendre en considération les particularités des villes littorales).

II.5.4 Les solutions présent par l'état Algérienne :

L'état a pris des décisions en ce qui concerne la protection et la valorisation de son littoral par des lois comme la loi 29-90 ... et des instruments d'urbanisme tel que le (PDAU, POS, PAC...), ainsi le réaménagement de ses villes littorales comme le projet de la Médina d' Alger.

Lois et réglementations des villes littorales algériennes :

Loi n° 02-02 du 22 Dhou El Kaada 1422 correspondant au 5 février 2002 relative à la protection du littoral.

- La présente loi a pour objet de fixer les dispositions particulières relatives à la protection et à la valorisation du littoral (schéma ci dessous)¹

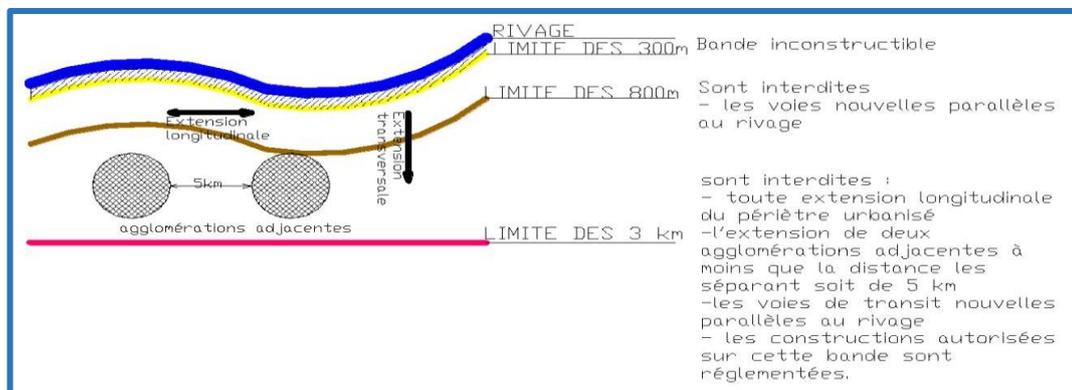


Fig79 : les trois (3) bandes de la loi 02-02

Source : cour de typologie urbaine.2015/2016

Loi n° 03-02 du 16 Dhou El Hidja 1423 correspondant au 17 février 2003 fixant les règles générales d'utilisation et d'exploitation touristique des plages².

- la protection et la valorisation des plages en vue de faire bénéficier les estivants de la baignade, de la détente et de toutes les prestations qui s'y rapportent
- la réunion des conditions d'un développement harmonieux et équilibré des plages répondant aux besoins des estivants en matière d'hygiène, de santé, de sécurité et de protection de l'environnement

¹ La Loi n° 02-02 du 22 Dhou El Kaada 1422 correspondant au 5 février 2002 relative à la protection du littoral.

² La Loi n° 03-02 du 16 Dhou El Hidja 1423 correspondant au 17 février 2003 fixant les règles générales d'utilisation et d'exploitation touristique des plages

- l'amélioration des prestations de séjour des estivants
- la définition d'un système de loisirs intégré et compatible avec les activités balnéaires.

Loi n° 03-03 du 16 Dhou El Hidja 1423 correspondant au 17 février 2003 relative aux zones d'expansion et sites touristiques.

- L'utilisation rationnelle et harmonieuse des espaces et ressources touristiques en vue d'assurer le développement durable du tourisme.
- L'intégration des zones d'expansion et sites touristiques ainsi que les infrastructures de développement des activités touristiques dans le schéma national d'aménagement du territoire
- La protection des bases naturelles du tourisme
- La préservation du patrimoine culturel et des ressources touristiques à travers l'utilisation et l'exploitation, à des fins touristiques, du patrimoine culturel, historique, culturel et artistique
- La création d'un bâti harmonieusement aménagé et adapté au développement des activités touristiques et la sauvegarde de sa spécificité.

Instruments d'urbanisme lié au littoral :

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

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

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

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

c) Le plan d'occupation des sols (POS) :

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

II.6 Conclusion :

Après cette partie de recherche, nous sommes arrivés à acquérir un ensemble de connaissances sur la ville littorale en générale et à identifier le littoral et ses particularités sur les différents plans, et leurs impacts sur l'architecture et l'urbanisme de la ville.

Nous avons aussi pu faire la comparaison entre la ville littorale en général et la ville littorale algérienne qu'elle a ses propres particularités comme les lois, les instruments d'urbanisme et les différentes problématiques vécues.

Cette phase va nous permettre par la suite la possibilité d'analyser notre aire d'étude afin de pouvoir intervenir d'une façon qui nous permettra d'améliorer ces villes.

Thématique spécifique

Introduction :

À travers le temps, toutes les villes dans monde et surtout les villes littorales, ont vécu des changements et des transformations sur le plan urbain, par la construction des nouvelles extensions d'une manière rapide et anarchique afin de répondre à la pression social qui est causé par La forte concentration démographique et le phénomène de littoralisation du territoire.

Ces nouvelles extensions, qui ne respectent pas le cachet maritime (dans le cas des villes littorales) formé essentiellement par des regroupements des logements collectifs implanté (généralement) en amont à cause de la disponibilité de foncier, poussent la ville a se développé vers l'intérieur en abandonnant l'élément le plus important dans les villes littorales qui est le front de mer. Cette action pose aussi des problèmes comme la rupture spatiale et fonctionnelle entre le centre-ville et les autres extensions et entre la ville et la mer.

De plus, l'ancienneté des villes littorales et la dégradation de cadre bâtie et surtout le centre-ville (centre historique) qui *affecte d'une manière très directe l'attractivité urbaine de l'espace et qui est lié avec le front de mer*, engendre l'effacement de front de mer et puis la *démaritimisation* de la ville.

« La perte d'intérêt sur le front de mer à cause de la dégradation du tissu adjacent (centre historique) et l'absence d'animation dans ce dernier, laissent cet interface figé, sans vocation précise et devient ainsi un espace illisible et formé de friches urbaines. »¹

Ces problématiques (front de mer mal exploité, dégradation de cadre bâtie, un centre qui perte son attractivité, rupture spatiale...) nous a amené de penser aux centralités urbaines.

Donc, la question qui se pose : c'est quoi une centralité urbaine ? Et de quelle manière on peut créer une nouvelle centralité dans une ville littorale ?

Dans le présent chapitre on va rassembler le maximum d'informations sur la centralité urbaine, ses origines, ses critères en passant par des définitions des concepts qui sont en relation avec le thème (centre, périphérie interventions urbaines...) .nous essayerons à travers les exemples (on a choisi des exemples qui situe sur le littoral pour mieux comprendre comment créé une centralité urbaine dans ce milieu).

Notre recherche est basée sur des publications et des travaux de recherches universitaires ainsi des livres, des ouvrages, des articles, et des mémoires de magister.

¹ Mr AOUISSI(Architect doctorant).cour de Typologie urbaine 2015/2016

III.2 Quelques notions en relations avec la centralité :

Avant de commencer notre recherche nous avons définie quelques notions qui sont en relation avec notre thème de recherche pour faciliter la compréhension et d'éviter les ambiguïtés.

A/La ville :

Selon Kevin Lynch dans son ouvrage *l'image de la cité*, Edition Dunod Paris 1969, la ville «...est non seulement un objet perçu et peut-être apprécié par des millions de gens, de classe et de caractère très différents, mais elle est également le produit de nombreux constructeurs qui sont constamment en train d'en modifier la structure pour des raisons qui leur sont propres. Tandis qu'elle peut rester stable dans ses grandes lignes pendant un certain temps »¹

Les choix qui ont présidé à la fondation d'une ville sont souvent déterminant pour son histoire, comme dit Leonardo Benevolo dans son livre *Histoire de la ville*, Edition Parenthèses « *La ville demeure une création historique particulière, elle n'a pas toujours existé mais est apparue à un certain moment de l'évolution de la société, et peut disparaître ou être radicalement transformée à un autre moment. Elle n'est pas le fait d'une nécessité naturelle, mais celui d'une nécessité historique* »².

Littorale selon Larousse français est adjectif qui signifie « *relatifs au contact de la terre avec la mer* »³. et donc la ville littorale est une ville qui se situe dans la bande littorale. « *Le littoral englobe l'ensemble des îles et îlots, le plateau continental ainsi qu'une bande de terre d'une largeur minimale de huit cents mètres (800m), longeant la mer et incluant :*

- *les versants de collines et montagnes, visibles de la mer et n'étant pas séparés du rivage par une plaine littorale ;*
- *les plaines littorales de moins de trois kilomètres (3 km) de profondeur à partir des plus hautes eaux maritimes ;*
- *l'intégralité des massifs forestiers ;*
- *les terres à vocation agricole ;*
- *l'intégralité des zones humides et leurs rivages dont une partie se situe dans le littoral à partir des plus hautes eaux maritimes tel que défini ci-dessus ;*
- *les sites présentant un caractère paysager, culturel ou historique. »*⁴

Le site où la ville s'installe, se rattache aux critères d'implantations, il peut être un lieu défensif (élévation de relief), un lieu d'abri fluvial, un lieu d'abri marin « un port naturel » (la majorité des villes de la méditerranée revient à la période phénicienne ou le départ de ses créations été un comptoir phénicien pour faire les échanges commerciaux) figure (). Les rivages côtiers et les vallées fluviales semblent être les sites les plus attractifs « *en France, 61%des villes et 79%des chefs-lieux de département sont situés sur un cours d'eau* »⁵.

¹ Kevin Lynch, *l'image de la cité*, Edition Dunod, Paris. 1969

² Leonardo Benevolo, *Histoire de la ville*, Edition Parenthèses, 1983

³ Larousse français en ligne.15/09/2017

⁴ Loi n° 02-02 du 22 Dhou El Kaada 1422 correspondant au 5 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral

⁵ larousse.fr/encyclopédie .15/09/2017



Fig80 : Comptoirs phéniciens dans l'Afrique du Nord et le Sud d'Europe.
Source : Cour de typologie urbaine 2015/2016

B/L'urbain :

Selon Larousse encyclopédie « *qui appartient à la ville* »

L'urbain est ce qui désigne l'ensemble formé par la ville et ses banlieue. et donc « *la région urbain est composée en principe d'un noyau (ville-centre ou agglomération) et d'une zone périphérique plus en moins grande* »¹

III.3 Le centre et la périphérie :

« *Le centre n'est pas au milieu d'un espace, ni la périphérie reléguée aux marges* ». A. Reynaud

« *Le développement des centres dirigeant et de leur périphérie ne constituent pas deux processus en interaction, mais deux aspects de même processus. Les centres dirigeant supposent le développement de la périphérie tout comme la périphérie suppose le développement des centres dirigeant* » A.S. Akheizer

III.3.1/Définition de centre :

Le centre est un terme qui désigne selon Larousse français « *point, lieu où convergent ou d'où rayonnent des activités des actions diverses...* » c'est un espace situé au milieu de quelque chose.

Pour A. Reynaud le centre est « *là où les choses se passent, le nœud de toutes les relations* ». Il peut aussi être défini à travers les notions de concentrations et de densités de populations et activités. comme dit BARTHES « *le centre de nos villes est toujours plein : lieu marqué, c'est en lui que se rassemble et condense les valeurs de la civilisation : la spiritualité (avec les églises), le pouvoir (avec les bureaux), l'argent (avec les banques), la marchandise (avec les grands magasins), La parole (avec les agoras : cafés et promenades)* »².

Pour Philippe Pannerai ; « *le tout est marqué la présence d'un bâti ou l'ancienneté, la variété et la diversité coexistent par une évidence des espaces publics et une générosité de leurs traitement, par la forte concentration d'équipements publics et d'institutions, par la présence importante des activités commerciales, par la complexité des fonctions...* »

Le centre urbain est la partie fondamentale de l'organisation urbaine celle qui en assure la vie et l'activité, c'est le siège qui assure le développement urbain et réagit les rapports avec la périphérie, c'est le symbole de la ville et sa partie la plus animée. A. ZUCHELLI confirme de sa

¹ Vicent Houillon-Laurence Thomsin, Définitions du rural et de l'urbain dans quelques pays européens, Espace, populations, sociétés, Année 2001, Volume 19, Numéro 1, pp. 195-200.

² BARTHES, 1970, p. 43 ; cité par MONNET, 2000, p. 409)

part « Le centre est un regroupement d'équipements de nature diverse et d'un nombre variable organisé et intégré dans un réseau d'infrastructure. Il assure des prestations des services d'un certain niveau, il favorise les échanges et les diffusions des informations, il participe à la donnée distribuée dans une aire urbaine déterminée et délimitée »¹. .

« Le centre se caractérise par la concentration, en un lieu, d'une certaine masse de population, de fonctions économiques, d'activités de production et de services, de richesses. Il est doté d'une capacité d'innovation et de créativité. Bénéficiant d'une grande accessibilité, il est un lieu très attractif. Par les polarisations qu'il engendre, il est un puissant moteur de l'intégration territoriale. Toutefois, la dissymétrie des échanges est à la base de cette intégration »².

Dans le cas des villes littorales on trouve que les centres villes sont orientés vers l'élément le plus important qui est la mer. Le noyau historique de la ville (le centre-ville) s'implante et s'ouvre solennellement sur le front de mer, généralement il s'étale sur la mer via un petit port dédié essentiellement à la pêche³. c'est le cas de la ville de Cherchell, Ténès, Marseille, Barcelone...



Fig81 : Le centre-ville et l'ancien port de Barcelone.
Source : maritima.s3.eu-central-1.amazonaws.com

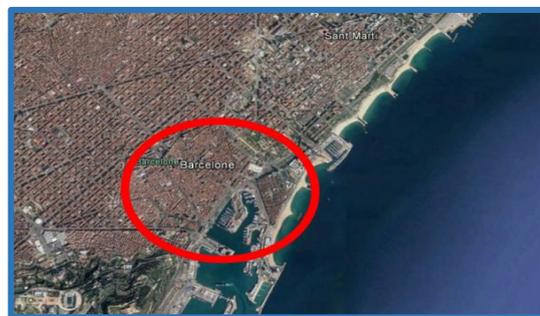


Fig82 :L'étalement de centre-ville de Barcelone sur mer.
Source : Google earth modifié par les auteurs



Fig83 : L'ancien port et le centre-ville de Marseille.
Source : www.centre-europeen-formation.fr



Fig84 :L'étalement de centre-ville de Marseille sur mer.
Source : Google earth modifié par les auteurs

III.3.2/Définition de la périphérie :

La périphérie est « Ce qui s'étend le pourtour de quelque chose » larousse.fr/encyclopédie 15/09/2017

C'est aussi l'Ensemble des quartiers éloignés du centre d'une ville et situés d'une part et d'autre de ses limitées frontières. Elle se définit négativement par rapport au centre « Avec des niveaux de vie moins élevés, la périphérie, souvent enclavée et isolée, envoie des flux migratoires massifs vers le centre. Elle est dépendante, subordonnée et se décline toujours en négatif par rapport au centre. Sa faiblesse principale tient de l'absence d'autonomie en matière décisionnelle »⁴

¹ Alberto Zucchelli, introduction à l'urbanisme opérationnel et la composition urbaine, éditeur office publications universitaire 1983

² Nadine Cattan. Centre-Périphérie. Cynthia Ghorra-Gobin. Dictionnaire des mondialisations, Armand Colin, pp.47-49, 2006. <halshs-00162580>

³ Cour typologie. Mr .Aouissi (Architecte docteurant)

⁴ Nadine Cattan. Centre-Périphérie. Cynthia Ghorra-Gobin. Dictionnaire des mondialisations, Armand Colin, pp.47-49, 2006. <halshs-00162580>

Elle se caractérise par un niveau de vie moins élevé, des productions moins élaborées et surtout par un affaiblissement et une perte de la valeur par rapport au centre.

Selon Alain REYNAUD¹, il y'a plusieurs types de périphéries (Fig85) :

A) La périphérie intégrée : « *périphérie qui reçoit du centre des hommes et des capitaux. Le déclin est freiné s'il s'agissait d'une périphérie jusque-là dominée* », une zone qui subit une influence positive du centre et qui élève son niveau de vie par ses relations avec le centre (création des unités de production et des emplois dans cette zone). on distingue deux sous types :

- Périphérie intégrée-exploitée : « *lorsque les flux d'hommes et des capitaux sont limité et destinée à prélever sans précaution des matières premières et des sources d'énergie ou à tirer parti des paysages (tourisme pionnier) dans les régions très peu peuplées et sans participation des populations locales* » A.REYNAUD
- Périphérie intégrée-annexée : « *lorsque les flux d'hommes et des capitaux sont importants et réaniment des périphéries encore peuplées, en créant en particulier des industries de transformation, dont profitent les populations locales.* » A.REYNAUD

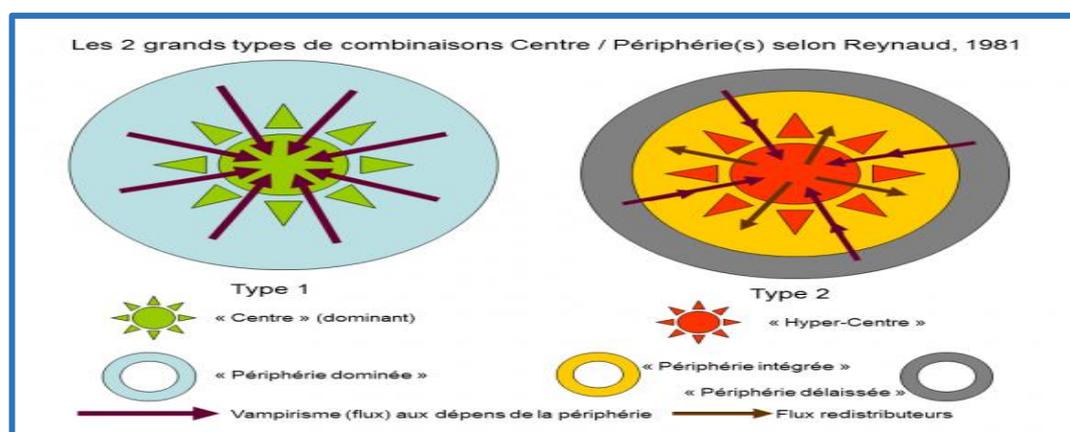


Fig85 : Centre/Périphéries selon Reynaud 1981

Source : rga.revues.org

B) La périphérie dominée : « *région qui s'affaiblit, en perdants des hommes et des capitaux, et en vendant ses matières premières à des mauvaise conditions. Avec le temps, la périphérie dominée devient éventuellement une périphérie délaissée, vidée de ses forces vives (désertification humains)* » A.REYNAUD

Cette zone a beaucoup de difficultés à s'intégrer et reste dans une situation de blocage économique. Elle est considérée comme un puits des ressources minières, énergétiques, de main d'œuvre pour le centre.

III.3.3 les critères de classification des centres :

A-Selon la fonction :

- | | |
|-------------------------------------|-------------------------|
| 1-centre historique /centre ancien. | 2-centre d'affaire. |
| 3-centre culturelle. | 4-centre administratif. |

B-Selon son développement :

Selon pannerai l'élargissement du centre peut utiliser plusieurs modes :

¹ Centre et périphérie en URSS, ALAIN REYNAUD, université de Reims (France) p. 493

- On a dans une structure radioconcentrique, il maintient une hiérarchie qui conserve au centre historique sa position centrale.
- On a aussi le cas d'un centre moderne qui se juxtapose au centre historique. Ou l'ensemble forme un tout assez compact à partir duquel les caractères de la centralité décroissent de manière progressive.
- Le cas de l'isolement du centre historique et le développement avec une centralité singulière pour chaque faubourg.

Pour Pannerai cet élargissement des centres engendrent des complémentarités et des modulations, des rivalités et des concurrences.

III.3.4 Les problèmes des centres villes :

Le centre qui été le cœur typique et historique de la ville, le lieu où se déroules les activités culturelles et sportives, les échanges économiques et la politique, avec le temps il devient surpeuplés, à cause de la disponibilité des meilleurs conditions de vie. Cette concentration de la population créent des problèmes tel que la circulation, le stationnement, la difficulté de la gestion, crises de logements... ce qui nécessite un étalement et par la suite une sectorisation de la ville, et aussi elle perte son caractère centralisé.

Les banlieues (les périphéries) qui été caractérisé par un niveau de vie moine levé, connaissent l'apparence des centres commerciaux et d'activités diverses qui permettent à la création des nouvelles centralités.

- ❖ C'est quoi une centralité ? Quel serai le type d'activité qu'offrira les centralités ?
- ❖ Comment positionner la nouvelle centralité dans les villes littorales ?

III.4 La centralité urbaine

III.4.1 Définition :

La centralité est « *un nom féminin qui signifie le caractère de ce qui est central*¹ »

La centralité est un concept proposé par Walter Christaller (1893-1969) un géographe allemand dans son ouvrage « la théorie des lieux centraux »(1933), il a défini la centralité comme « *la propriété conférer à une ville d'offrir des biens et des services à une population extérieure* »².

Ensuite dans les années 1970, le concept été précisé par Manuel CASTELS prof de sociologie et planification urbain, « *la centralité est la combinaison à un moment donné d'activité économiques de fonctions politiques et administrative, de pratique sociales, de présentations collectives, qui concourent au contrôle et à la régulation de l'ensemble de la structure de la ville* »³

Selon **F. CHOAY** la centralité «...dépend du pouvoir d'attraction ou de diffusion de cet élément qui repose à la fois sur l'efficacité du pôle central et sur son accessibilité. L'élément peut être un centre urbain, un équipement polarisant plus spécialisé (centre commercial, culturel, financier, administratif...).L'accessibilité est une condition majeure.» Ainsi, Alain Bourdin affirme que « la centralité est par définition un lieu accessible ou attractif où s'opèrent des échanges »⁴

¹ Larousse française en ligne.15/09/2017

² Walter Christaller , « la théorie des lieux centraux » 1933 .

³ Manuel Castells, « La question urbaine », Paris, François Maspero, 1972, pp. 280-294.

⁴Malo Gohier, Mémoire de fin d'étude : comment identifier les centralités urbaines et quelles relations entretiennent-elles entre elles, université Paris-Est Marne-La-Vallée 2007/2008, p 14.

La centralité était ici perçue comme « *une qualité attribuée à un espace* »¹, « *Centralité est devenue une notion dormante. Il est vrai que la notion de centralité, abstraite dans son essence, à un pouvoir mobilisateur moins que les quartiers anciens dont l'aménagement est devenue un des objectifs contemporains majeurs.* »²

Donc la centralité C'est un phénomène de concentration des éléments urbains indispensables à la ville selon les besoins des services dans le but de satisfaire la population dont la centralité doit se baser sur une bonne fonctionnalité qui combine entre des activités économique, politique et administratives, sociale à un moment donnée pour revaloriser l'image de la ville. Enfin on peut avoir plusieurs centralités urbaines dans une même ville. On peut avoir plusieurs types de centralité selon ces fonctions : culturelle, économique, financière, commerciale, de loisir et de détente, etc. comme on peut avoir aussi plusieurs centralités urbaine au sein d'une même ville.

Quelles que soient les définitions, il est à noter que la centralité ne se substitue pas à la notion de centre-ville. Elle représente avant tout une dimension fonctionnelle globale, qui concerne l'ensemble urbain étudié. Le centre-ville et autres polarités intra-urbaines représentent les composantes de la centralité globale. Mais elles peuvent aussi devenir pour certains des centralités lorsque l'on étudie le fonctionnement interne des villes, d'où une certaine confusion des termes. Cette confusion est d'autant plus forte que dans bien des cas de figures, les fonctions qui définissent la centralité se concentrent dans des lieux très précis, le centre-ville tout d'abord, mais aussi des centres situés en périphérie.³

III.4.2 Le centre et la centralité à travers l'histoire (genèse de la notion) :

Dans un premier temps, les villes antiques rassemblaient l'ensemble des fonctions politiques, religieuses, sociales et économiques dans son centre ou ce dernier et la centralité ne faisaient qu'un. C'est été le cas dans la ville grecque avec l'acropole et l'agora (religieuse et multifonctionnel), la ville romaine avec son forum qui situe à l'intersection de cardo-documanus (multifonctionnel), la ville égyptienne avec ses pyramides

Quant à l'époque médiévale elle était caractérisée par la constitution des villes dont toutes les lignes convergentes vers le centre, et le contour est généralement circulaire. C'est le système radioconcentrique, composé des éléments d'attraction, dans La ville médiévale occidentale : l'église, le château, le marché ou l'hôtel de ville et autour duquel la ville étend son attractivité. et dans la ville arabo-musulmane le centre était marqué par un emplacement d'une mosquée (soit une structuration polyfonctionnelle cas de Baghdâd, soit une structuration monofonctionnelle cas de Ghardaïa).

Durant la renaissance, le centre de la ville était toujours représenté par une place carrée, rectangulaire, polygonale ou circulaire. A cette époque la centralité se manifestait par une appréciation plus qualitative de l'espace.

Par contre à la fin du XIX^{ème} siècle, la construction des gares (le transport) en périphérie de la ville a créé un nouveau centre d'attraction et d'échange qui se développe autour du quartier de la gare en liaison avec le centre-ville. L'avenue de la gare, la place de la gare, les boulevards, les

¹ J. MONNET, « *Les dimensions symboliques de la centralité* », les Cahiers de Géographie du Québec, volume 44, n°123, décembre 2000, pp. 399-418.

²

³ Jacques Fache. A centralité spatiale : de la centralité théorique au projet territorial. Géographie. Université Paris-Nord - Paris XIII, 2008. <tel-00426788>

cours, les esplanades seront les espaces publics majeurs de sociabilité et de représentation de cette centralité.

Enfin, dans les villes modernes, la centralité a cessé de s'identifier au centre, et désormais la centralité urbaine du noyau original se trouve partagée avec celles des pôles périphériques avec des schémas de plus en plus diversifiés.

III.4.3 Les critères de centralité urbaine :

Quelques facteurs ou critères qui sont nécessaires pour l'affirmation de la centralité d'un lieu.

En 1999, Le Centre Français d'études sur les réseaux, les transports, et l'urbanisme (CERTU) définit la centralité comme « un lieu où le mouvement est présent, un lieu qui diffuse, qui rayonne, qui provoque des échanges, qui permet une communication, visuelle, de parole ou de mouvement. Il ne peut pas y avoir d'activités sans les individus et pas de centralité sans concentration d'individus dans un espace précis »¹.

Comme le signale J.C. Gallety, « *la centralité doit s'appuyer sur de bonnes fonctionnalités mais aussi sur l'image, le bien-être et le plaisir visuel. Faire centralité, c'est travailler sur l'agencement harmonieux des espaces et le respect de l'environnement. Cela passe par la qualité de l'architecture, de l'espace public et du paysage* »².

Par ailleurs et abondant dans le même sens sur la question de centralité F. Choya et P. Merlin répondent de la façon suivante : « La centralité qualifie l'action d'un élément central sur sa périphérie. Elle dépend du pouvoir d'attraction ou de diffusion de cet élément qui repose à la fois sur l'efficacité du pôle central et sur son accessibilité »³.

D'après tout ça on peut ressortir les critères suivants :

1. Multi- fonctionnalité :

Une centralité se caractérise par la présence des différentes fonctions. Dont le nombre, la taille et la diversité des fonctions, surtout le commerce et loisir, donnent des indications sur l'importance de la centralité dans l'agglomération.

2. Accessibilité et échanges :

La bonne accessibilité est l'un des critères les plus importants de la centralité. D'une part, puisqu'elle permet de relier étroitement le réseau de villes avec les centres dans lequel elle s'intègre, quel que soit par la voie terrestre, ferroviaires ou bien maritime.

D'autre part, parce qu'une centralité se veut également être un centre de vie pour la population. Et se fait seulement si tout le monde peut s'y rendre facilement, voire si les transports sont canalisés par cet espace, des échanges de tout type peuvent naître.

3. Multi-temporalité :

Dans une ville littorale où les espaces publics sont désertés durant la nuit peut difficilement être considérée comme une centralité attractive.

En effet, une centralité a besoin « *d'une animation qui joue sur des temporalités étendues pour fonder de l'urbanité* »

¹ Le Centre Français d'études sur les réseaux, les transports, et l'urbanisme (CERTU)

² Jean-Claude GALLETY, Centralité dans la ville en mutation, Certu, 2003.

³ Françoise. Choay, Pierre Merlin, Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, 2ème éd, Quadrige, 2009, p. 40.

Par exemple, une zone commerciale sera considérée comme une centralité pendant la durée d'ouverture de ses magasins, donc probablement et dans la majorité des cas le jour. Le reste du temps (la nuit), sa fonction est inexistante ou presque et son rôle de centralité en est d'autant réduit. Au contraire, un complexe de loisir regroupant des équipements tels que des cinémas, des pistes de bowling ou encore des restaurants, verra sa nature de centralité mise en avant plutôt en soirée.

4. Rayonnement et attractivité :

Pour pouvoir être considérée comme une centralité attractive, un lieu doit « offrir un nombre de fonctions que leur seule population ne justifierait pas ».

Dans les villes littorales l'attractivité est fortement liée à la mer qui signifie ces villes par rapport aux autres, aussi elle est liée aux autres critères de centralité, notamment l'accessibilité.

5. Représentations :

L'image d'une ville littorale est importante puisqu'elle est porteuse de sens et de mémoire collective. Les préjugés (mauvaises images) peuvent retourner négativement à l'attractivité résidentielle ou économique d'une commune.

La centralité est le produit de l'ensemble des critères exposés

III.4.4 Les interventions urbaines :

Afin de résoudre les problèmes des villes littorales, et créer une centralité urbaine (concentration des fonctions multiples, densification...) elles nécessitent des interventions à l'échelle urbaine et/ou à l'échelle architecturale, il existe plusieurs types d'interventions.

En Algérie les opérations d'interventions sur le tissu urbain sont fixées par la réglementation algérienne¹ à quatre opérations :

A-Rénovation :

« Est une opération physique qui, sans modifier le caractère principal d'un quartier, constitue une intervention profonde sur le tissu urbain existant pouvant comporter la destruction d'immeubles vétustes et la reconstruction, sur le même site, d'immeubles de même nature ».

B-Restructuration :

« Est une opération qui consiste en une intervention sur les voiries et réseaux divers et en implantation de nouveaux équipements. Elle peut comporter une destruction partielle d'ilots et une modification des caractéristiques des quartiers par des transferts d'activités de toute nature et la désaffectation des bâtiments en vue d'une autre utilisation ».

C-Réhabilitation :

« Est une opération qui consiste en la modification d'un immeuble ou d'un groupe d'immeubles ou d'équipements en vue de leur donner les commodités essentielles ».

D-Restauration immobilière :

« Est une opération permettant la mise en valeur d'immeubles ou groupe d'immeubles présentant un intérêt architectural ou historique ».

¹ Le décret N 83-684 de 1983 fixant les conditions d'interventions sur le tissu urbain existant.

Il existe d'autres actions¹ :

E-Réaménagement :

Une action qui consiste à redistribuer aussi bien les espaces intérieurs, que ceux extérieurs en gardant la fonction initiale.

F-Réorganisation urbaine :

Elle vise l'amélioration de la réalité par des actions superficielles, non rattachées, à court ou moyen termes. Ce type d'intervention ne bouleverse donc pas la situation préexistante, ne produit pas une rupture dans le cadre bâti et conceptuel, par conséquent, aux situations urbains ou il est difficile ou non nécessaire de mener des interventions radicale.

Exemple : réorganisation de la circulation (création de secteur piétonnier, règlementation du stationnement...)

G-Reconversion :

Opération de transformation des activités d'un tissu, d'un immeuble ou d'un ensemble d'immeubles en vue de l'adapter à l'évolution économique et sociale.

H-Remembrement urbain :

Opération d'urbanisme qui consiste à regrouper des de terrain, les aménager puis les redistribuer au prorata des propriétés initiales, en vue d'une utilisation conforme aux dispositions des plans d'urbanisme.

I-Revalorisation :

Action consistant en l'introduction des éléments physiques ou naturels pouvant mettre en valeur un édifice ou un quartier à travers les couleurs, les formes ou les textures.

J-Extension urbaine :

Par manque de foncier et afin de répondre aux nouvelles exigences socio-économiques et démographiques un agrandissement ou extension urbaine s'impose pour répondre aux besoins de l'habitat, aux équipements et aux activités à court, moyen et long terme.

Ainsi, l'extension s'applique aux entités non urbanisées destinées par le plan d'urbanisme à une urbanisation future. Aucune contrainte n'existe pour cette opération à l'exception de la constructibilité des terrains et leurs prix, les infrastructures, et d'équipements et les contraintes du site (autrement dit le coût de l'urbanisation). Cette intervention doit être guidée par le souci d'intégration fonctionnelle (programmation) et morphologique (articulation) au reste de la ville

K-Densification urbaine :

La densification est une opération d'occupation de toutes les poches non urbanisées et micro-assiettes foncière pouvant servir à lancer des projets d'habitat ou d'équipements publics ou privés.

L-Regualification urbaine :

La requalification est définie comme « *action de donner une nouvelle qualification* »^{le petit robert2003}

¹ H.MEBIROUK (maitre de conférences), urbanisme. Université Badji Mokhtar, 2014/2015

Requalification est l' « attribution d'une qualité ». ainsi la requalification s'effectue dans une perspective d'amélioration ou d'ajustement en vue à des critères attendus.

Le terme de requalification urbaine est souvent utilisé pour définir des projets très différents. C'est une stratégie politique conduite par les communes dans un contexte fortement décentralisé. Elle consiste à donner des nouvelles fonctions aux tissus anciens ou dégradés.

M-Renouvellement urbain :

Le renouvellement urbain : nouvelle politique d'intervention sur les tissus urbains existants, « *on pourrait définir le concept de renouvellement urbain, par un changement profond, au moyen de démolitions totales ou partielles, de la morphologie urbaine d'un quartier sous différentes facettes, et pouvant donc cumuler des interventions ayant un impact sur la trame foncière, la trame viaire et les déplacements, les formes architecturales, les fonctions, les services, la gestion, les caractéristiques de l'espace public* »¹

Il s'agit d'un projet global de développement qui vise à changer la ville, à la renouveler et à modifier fondamentalement et durablement la physionomie des quartiers en difficulté, en vue d'améliorer leur fonctionnement et de mieux les intégrer dans la dynamique urbaine². Est une notion plus large qui désigne une action de reconstruction de la ville sur la ville à l'échelle d'une commune ou d'une agglomération.

Les opérations de renouvellement urbain doivent permettre la mise en œuvre d'actions ambitieuses se traduisent par : la requalification des quartiers existants, la densification du tissu urbain, l'intervention sur le bâti (immeubles de logements), l'amélioration de la desserte des transports, la création de nouveaux services publics, l'encouragement de l'implantation des entreprises et l'accompagnement social des habitants.

L'objectif est de transformer les quartiers en difficulté, dans le cadre d'un projet urbain. Cette dernière permet de :

- reconquérir des terrains laissés en friche
- restructurer des quartiers d'habitat social
- rétablir l'équilibre de la ville

III.5 La centralité dans les villes littorales :

La centralité urbaine c'est le résultat de plusieurs transformations, de plusieurs interventions à différentes échelles (architecturale et urbanistique) dans la ville (renouvellement urbain par exemple).

Dans le cas des villes littorales, ces interventions doivent respecter les lois de littorale qui sont pour la protection de ce milieu fragile tel que la loi 02-02 du 22 Dhou El Kaada 1422 correspondant au 5 février 2002 (le cas de l'Algérie) relative à la protection et à la valorisation du littoral. Aussi la loi n° 03-03 du 16 Dhou El Hidja 1423 correspondant au 17 février 2003 relative aux zones d'expansion et sites touristiques...

¹ Revue.ORHL, article : Renouvellement urbain : définition, origines et enjeux, les cahiers de l'habitat et du logement, juin 2003, cahier n°6, p. 6.

² Mr. HADEF RACHID, MEMOIRE DE MAGISTERE : Quel projet urbain pour un retour de la ville à la mer ? Cas d'étude : Skikda, Université Mentouri. CONSTANTINE, 2007/2008.

La création d'une nouvelle centralité en zone urbaine littorale doit prendre la mer comme l'élément le plus essentiel, un élément d'attractivité et d'animation, un élément structurant (assurant la relation ville/mer).

Et aussi respecter les principes et les orientations des lois du littorales pour une meilleurs adaptation des particularités de ce milieu et pour une meilleure protections et mise en valeur de ses potentialités tel que :

- Le respect de la loi des 100 mètres : Une bande de 100m à partir de la limite haute du rivage bénéficie d'une protection très poussée. Pour les falaises il faut procéder à une mesure horizontale entre le point situé à la verticale de la limite haute du rivage et la façade de la construction. Cette partie est inconstructible.

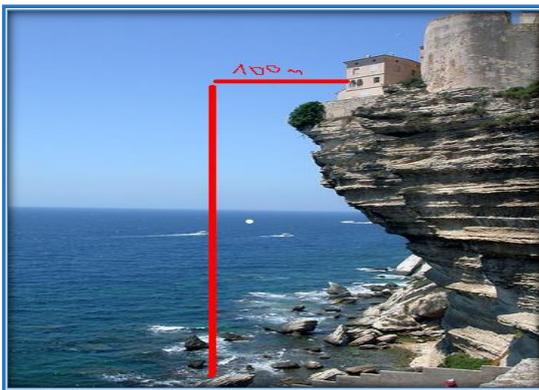


Fig86 : la bande de 100m (cas d'une falaise)
Source : Mémoire de fin d'étude

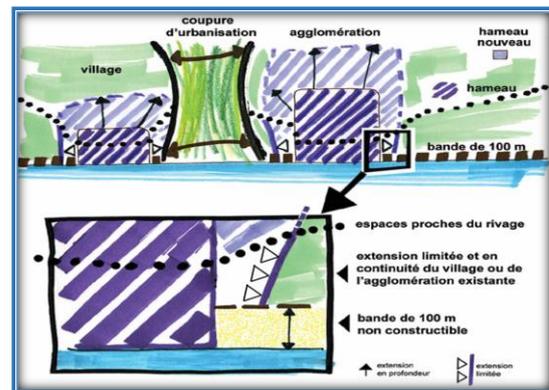


Fig87 : schéma des bandes de littoral
Source : Lois de littorale français

- La requalification et amélioration de système voiries doit se faire conformément aux dispositions ci-dessous :

1 –sont interdites les voies carrossables nouvelles parallèles au rivage dans la limite d'une bande de huit cents (800) mètres ;

2 –sont interdites, les voies carrossables nouvelles sur, les dunes littorales, les cordons dunaires côtiers et les parties supérieures des plages ;

3 –sont interdites les routes de transit parallèles au rivage réalisées sur une distance de plus de trois (3) kilomètres au moins à partir des plus hautes eaux maritimes

- L'intervention sur le tissu urbaine(le cas d'une extension urbaine) doit être orientée vers des zones éloignées du littoral et de la côte maritime¹.

Une extension urbaine veut dire :

1. La création d'un quartier nouveau.
2. L'extension ou le renforcement significatif de l'espace déjà urbanisé.
3. La modification de façon importante des caractéristiques d'un quartier existant, en le densifiant fortement ou en en augmentant la hauteur de façon sensible.

¹ La loi 02-02 algérienne

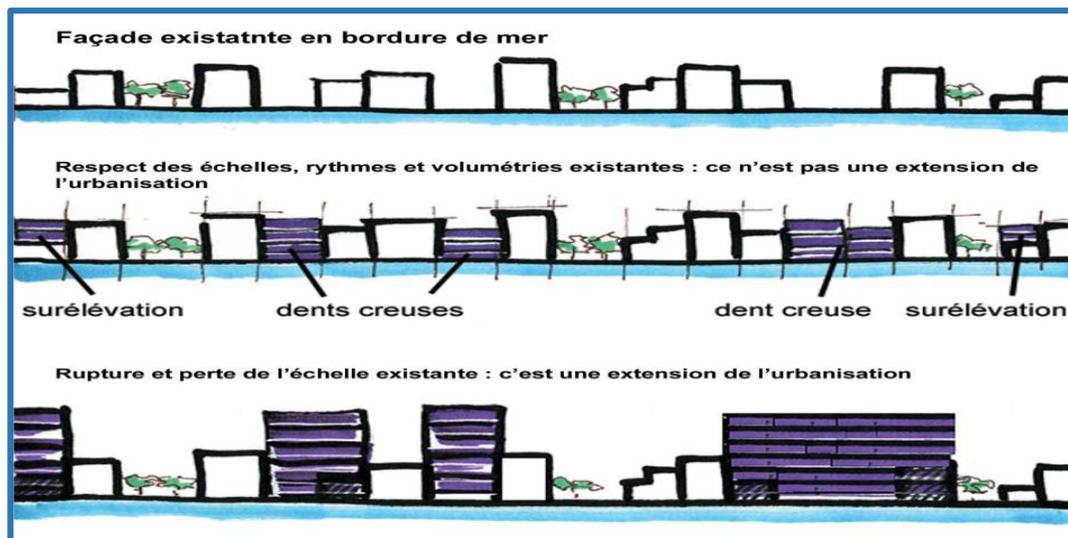


Fig88 : schéma explique l'extension de l'urbanisation
 Source : Lois de littorale français

Par contre les simples opérations de construction ne sont pas considérées comme une extension urbaine à l'intérieur du tissu urbain existant.

Il est possible, sans que cela constitue une extension d'urbanisation, de densifier des quartiers existants dans le respect des hauteurs et des caractéristiques des lieux (la bonne intégration de projet dans son environnement) : rythme parcellaire, volumétries, typologies...

Il est possible aussi de réhabiliter ou restaurer des bâtiments existants, même partiellement détruits, ou de les reconstruire, sauf si le document d'urbanisme l'interdit.¹

- Respecter les aires classées et les servitudes de non-aedificandi, des sites présentant un caractère écologique, paysager, culturel et touristique
- Le développement et la promotion des activités sur le littoral doivent se conformer à une occupation économe de l'espace et à la non-détérioration du milieu environnemental.
- L'occupation et l'utilisation des sols littoraux doivent préserver les espaces terrestres et marins remarquables ou nécessaires au maintien des équilibres naturels.
- La préservation du patrimoine culturel et des ressources touristiques à travers l'utilisation et l'exploitation, à des fins touristiques, du patrimoine culturel, historique, culturel et artistique

L'utilisation rationnelle et harmonieuse des espaces et ressources touristiques en vue d'assurer le développement durable du tourisme.

- La création d'un bâti harmonieusement aménagé
- Prendre en compte les risques côtiers tel que : inondations, submersion marine, érosion, recul du trait de côte, incendies, épuisement des ressources et pollutions.

On respecte ces lois on aboutira une centralité fonctionnelle et qui assurera et renforcera une bonne relation ville/mer.

¹ Loi de littorale française

III.6 ANALYSE DES EXEMPLES :

Analyser des exemples permettra de ressortir les outils et les concepts innovant chaque projet, (2) exemples font l'objet de l'analyse :

- Projet euro-méditerranéen
- Le grand Toulouse (ZAC de BORDE ROUGE)

On a choisi d'analysé un exemple qui se situe dans une zone urbaine littorale (la mer méditerranée), et un autre exemple qui se situe dans une ville intérieure, afin de faire une comparaison entre ces exemples et sortir par une synthèse (la nouvelle centralité dans les villes littorales et les villes intérieurs).

III.6.1 MARSEILLE (EURO-MEDITERRANEEN) :

- Présentation :

Euro-méditerranéen est *La plus grande opération de rénovation urbaine en Europe* Il s'agit d'un projet de Refaire la ville sur la ville dans un périmètre environ 410 hectares. Situé au cœur de la deuxième ville de France ville (entre le centre-ville historique (vieux port) et le début des quartiers Nord) pour développer de nouveaux quartiers économiques, commerciaux et résidentiels.



Fig89 : situation de projet Euro. Par rapport à la ville
Source : Vidéo Euroméditerranée, l'opération qui transforme Marseille – YouTube. 04:05 min

- Enjeux du projet urbain :



Fig90 : vue aérienne d'EUROMEDITERRANEE

Source : François Jalinet, *Le cœur d'une grande métropole méditerranéenne*, 2010 Marseille

L'enjeu n'est pas seulement de renforcer la *centralité* économique de la ville de Marseille mais de redonner aussi aux quartiers concernés une fonction de centralité sociale en privilégiant des fonctions d'habitat et d'animation urbaines dans un souci de *la gentrification* (amélioration) de la ville de Marseille. Bien que l'opération ait été conçue pour repositionner Marseille à l'échelle euro-méditerranéenne, elle permet de repenser, de réinterroger les centralités urbaines.

« Premier niveau d'analyse par rapport à ces centralités urbaines : Euroméditerranée est une centralité à l'échelle de la ville. Quand la municipalité ne parvient pas à agir sur l'hyper-centre et à transformer la centralité immigrée malgré les nombreuses années de procédures de validation, c'est une nouvelle centralité qui émerge dans le centre nord de Marseille, là où il est possible de démolir, de reconstruire et donc d'impulser des recompositions socio-spatiales politiquement justifiées par un objectif de mixité sociale et une nécessité de requalification.

Deuxième niveau d'analyse par rapport à ces centralités : à travers ces actions, Euroméditerranée renouvelle et structure des centralités, qu'elles soient d'envergure internationale, régionales ou locales. (...), il est bien sûr question d'une centralité tertiaire dans le secteur de la Joliette, d'une centralité multimodale autour de la gare Saint-Charles, d'une centralité culturelle en appui sur la friche de la Belle de Mai mais aussi en bordure portuaire et d'une centralité commerciale rue de la République ou encore sur les Quais avec les Terrasses du Port¹».



Fig91 : situation de projet EUROMEDITERRANEE
Source : Vidéo Euroméditerranée, op.cit.

Objectifs :

- Améliorer la relation entre la ville et son port (ville/mer)
- L'amélioration de la circulation routière
- Changement de l'image de la ville et sa façade maritime. « Une centralité durable qui contribue au changement d'image, modifie le paysage urbain et s'accompagne de recomposition sociale choisie ou subie ».

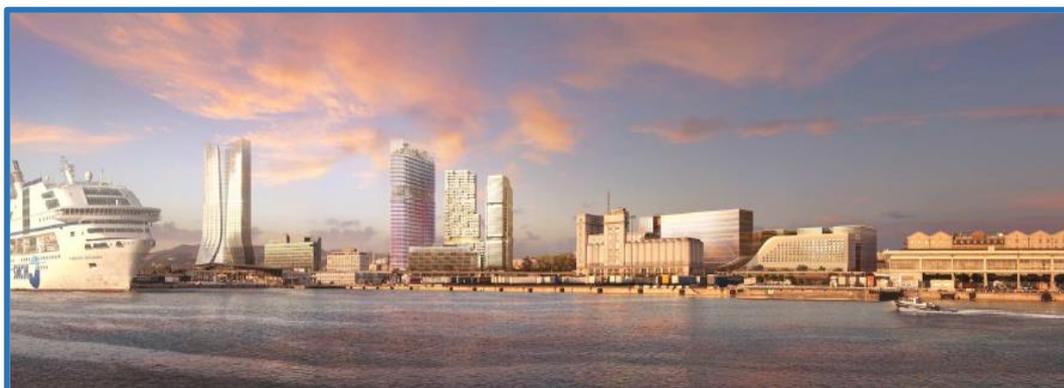


Fig92 : la façade maritime de projet
Source : Carta, Lion, Nouvel, Piétri/Euroméditerranée

¹ Brigitte Bertoncello, Présentation de la recherche POPSU à Marseille

Dans le pilotage opérationnel, l’Etablissement public mobilise les Zones d’Aménagement Concertées et l’Opération Programmée d’Amélioration de l’Habitat. En 2008 trois ZAC maillent le périmètre : Joliette, Cité de la Méditerranée et Saint Charles. Deux OPAH couvrent le site, celle de la rue de la République (5 200 logements) et l’OPAH Euroméditerranée.

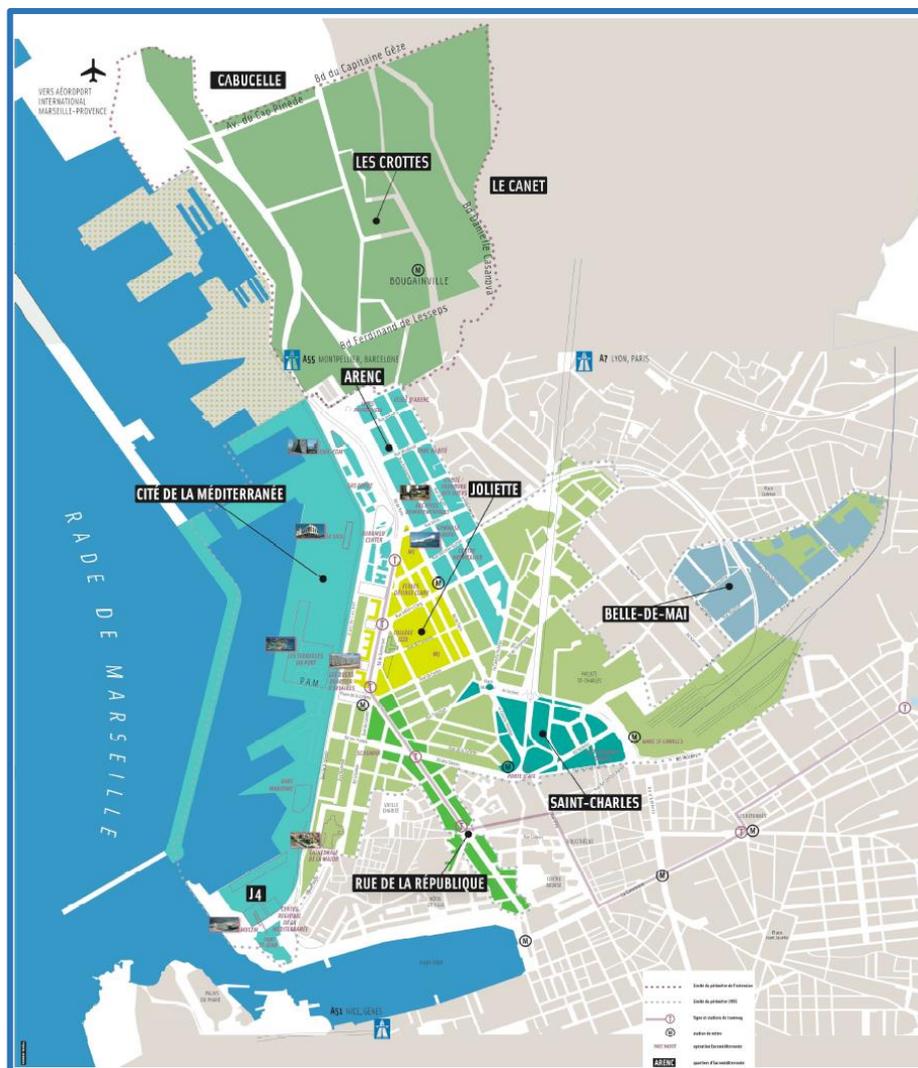


Fig93 : plan de découpage de projet Euro-méditerranéen
 Source : EPAEM (Etablissement public d’aménagement Euroméditerranée)

La ZAC de La Joliette

Elle bénéficie d’un positionnement stratégique entre le Port et le centre-ville.

La ZAC de la Joliette couvre une superficie de 22 hectares regroupés autour du siège de PAM et de l’immeuble des Docks.

A l’image des Docks, vitrine du quartier regroupant 300 entreprises du secteur tertiaire dans un immeuble historique de grande qualité, elle doit à terme rassembler une grande partie des immeubles de bureau de l’opération, 300 000 m² de SHON (Surface hors œuvre nette) sont prévus dans ce quartier d’affaires autour des docks, bâtiment vitrine d’Euroméditerranée. Son accessibilité avec le centre-ville est importante : le tramway et le métro la desservent totalement. De plus, 80 000 m² les logements neufs ou en réhabilitation, 180 000 m² bureaux, hôtels, bâtiments scolaires (Jean Claude Izzo), 2000 places de parkings et commerces permettent une mixité urbaine assez forte.

La Friche Belle de Mai accueille 120 000 m² de SHON (Surface hors œuvre nette). Située à l'est du périmètre d'Euroméditerranée, à proximité immédiate de la gare Saint Charles, elle englobe les anciennes manufactures de tabac réhabilitées pour y constituer un pôle multimédia. Ce pôle n'est nullement uniforme mais est constitué de trois types d'activités obéissant à leurs logiques propres.

Le pôle patrimonial représente 35 000 m² qui abrite principalement les archives municipales, les réserves des musées de Marseille et le Centre interrégional de Restauration des Œuvres d'Art. Le pôle média accueille sur 27 000 m² des studios audiovisuels, des bureaux pour les sociétés de production et des locaux spécialisés pour les entreprises du multimédia.

Un pôle spectacle vivant qui sur 25 000 m² est le seul avoir gardé l'esprit d'origine de la Friche, à savoir être un lieu alternatif de création culturelle. Ce dernier pôle accueille aujourd'hui 300 professionnels du spectacle et des arts.

La ZAC de la Cité de la Méditerranée

La Cité de la Méditerranée a pour ambition d'implanter, sur le front de mer, plusieurs grands équipements culturels et commerciaux, publics et privés, afin qu'ils se renforcent les uns les autres.

Véritable vitrine de la ville, ces grands projets devraient être reliés à la ville et entre eux par des espaces publics et des cheminements piétons de qualité. Elle représente une superficie de 110 ha et 2,7km de façade maritime, pour partie sur le territoire du Port Autonome.

C'est la ZAC qui regroupe les grands projets publics et privés du périmètre le long de la façade maritime. La tour CMA-CGM, le musée des civilisations d'Europe et de la Méditerranée (MUCEM), la tour ICADE, le centre commercial des terrasses du port ont notamment pour but d'augmenter la fréquentation générale du site. Mais cette ZAC est aussi accompagnée de projets de logements dans la zone d'Arenc, de places et d'esplanades publiques de la Major ou du futur boulevard du Littoral.

La ZAC Saint Charles :

Par sa position en centre-ville, sa nouvelle gare TGV, sa connexion aux grands systèmes de circulation, le quartier Saint Charles avec une superficie 16 hectares se s'affirme comme le centre névralgique des transports de Marseille et sa région.

La présence de grandes institutions, comme l'hôtel de région PACA ou l'Université de Provence assurent à la zone un certain dynamisme.

Elle représente 120 000 m² de SHON (Surface hors œuvre nette) décomposés en 42 000 m² de bureaux, 500 logements neufs ou rénovés, 7 000 m² d'hôtels, 3 000 m² de commerce de proximité, un groupe scolaire et deux parkings totalisant 1 600 places. Elle englobe la nouvelle gare TGV de Marseille (avec un percement d'un tunnel sous la gare pour dégager son parvis), création d'une nouvelle gare des bus interurbain et de grands équipements tels l'Hôtel de région et la Faculté des Sciences de l'Université de Provence, qui regroupe 5 000 étudiants. Il est prévu d'y installer une nouvelle Faculté des Lettres qui fait défaut à la ville de Marseille....

L'objectif premier de la ZAC a été de réhabiliter cette partie de la ville terminus de la nouvelle ligne TGV. D'autres projets viendront renforcer l'attractivité du lieu. C'est le cas de la

reconstruction, à proximité de la gare, de l'îlot Bernard Dubois qui accueillera des hôtels, des logements neufs et des bureaux.

Les OPAH :

Deux Opération Programmée de l'Amélioration de l'Habitat maillent le premier périmètre d'Euroméditerranée. Une OPAH identifie un périmètre géographique devant faire l'objet de travaux de réhabilitation du parc immobilier.

Les travaux subventionnables peuvent être de gros œuvre ou de second œuvre : travaux extérieurs de remise en état des façades, de ravalement, planchers, charpentes, reprises d'ouvertures réfection de toitures, mises hors d'eau, assainissement, raccordement aux réseaux travaux intérieurs de remise aux normes, d'équipement, d'amélioration du confort de réhabilitation de logements vacants, ou d'immeubles vacants de travaux d'accessibilité pour les personnes âgées ou pour les personnes handicapées. Les aides s'adressent à la fois aux propriétaires fonciers et aux bailleurs sociaux. Elles ont en partie permis de réhabiliter 2300 logements qui s'ajoutent aux 1300 construits, dont 600 sociaux.

La première, historiquement, est l'Opah (Opération programmée d'amélioration de l'habitat) Euro-méditerranéen qui concerne les secteurs Joliette, Saint Charles et une partie de la Belle de Mai. La seconde concerne plus précisément la Rue de la République.



Fig94 : place publique
Source : François Jalinot. Op.cit. 2010

• Les grandes actions à retenue :

Renouveler l'espace public et les espace vert à travers la mise en valeur de front de la mer (par une promenade, Le J4/Esplanade St-Jean, le centre commercial les terrasses du port)
Aménagement jardins, des parcs, des places publiques et l'implantation de commerces et d'équipements publics...



Fig95 : Esplanade J4, Le Mucem
Source : Vidéo Euroméditerranée, op.cit.



Fig96 : Terrasses du port
Source : Vidéo Euroméditerranée, op.cit.

L'amélioration de système voirie et la circulation routière à Marseille par la restructuration de voies, la création d'une traversée souterraine express. Le tunnel de la Joliette s'inscrit et permet de traverser la ville dans l'autre sens (parallèle de celui de la Major) sur 1 200m de long. Le tunnel de la Joliette transforme l'une des entrées majeures dans Marseille. Il permet de démarrer les travaux du Boulevard du littoral. Ouvert sur la mer, élargi à 45 m avec des pistes cyclables, des trottoirs généreux (14 m de large/ 2,5 km de long) plantés d'arbres, il relie depuis 2013 la tour CMA-CGM à l'entrée du Vieux Port. Et aussi par la mise en service du tramway.



Fig97 : la sortie de tunnel de la Joliette
Source : files1.structurae.de



Fig98 : l'entrée tunnel de la Joliette
Source : l7.alamv.com

Et concernant le plan fonctionnel la ville a implantée plusieurs équipements, le programme comprend de :

Le J4 et les nouvelles darses, le MUCEM, le siège CMA-CGM, les archives départementales, le Silo, EuroMed Center, les Terrasses du Port, l'Esplanade de la Major....Réhabilitation Fort St Jean, Cathédrale de la Major, Docks, Silo, Rue de la République

Le parking du J4 : un parc de stationnement public de 700 places sur 4 niveaux souterrains, sous l'esplanade du J4. Il sera relié au tunnel de la Joliette.

Création d'un cadre résidentiel attractif : La construction en priorité de nouveaux logements. L'opération alimente ainsi l'offre de logements en centre-ville, 3 827 logements neufs sont projetés



Fig99 : Quartier d'affaires
Source : Vidéo Euroméditerranée, op.cit.



Fig100 : quartier résidentiel
Source : Vidéo Euroméditerranée, op.cit.



Fig101 : Terrasse du port
Source : Vidéo Euroméditerranée, op.cit.



Fig102 : Parc habité d'Arenc
Source : Vidéo Euroméditerranée, op.cit.



Fig103 : Plan d'aménagement
Source : François Jalinot. op.cit. 2010

01-MUCEM 02-CENTRE REGIONAL DE LA MEDITERRANEE 03-FORT SAINT-JEAN 04-GARE MARITIME DE LA MAJOR 05-LES TERRASSES DU PORT (CENTRE COMMERCIAL) 06-LES DOCKS (BUREAUX REHABILITES) 07-COLLEGE J.-C.IZZO 08-ECOLES DESIREE CLARY ET CHEVALIER PAUL 09-HOPITAL. 10-M1 « L'ÎLOT/L'ATRIUM/LE PATIO» (LOGEMENTS) 11-GYMNASE RUFFI 12-EUROMED CENTER (BUREAUX, CINEMA, HOTEL) 13-LE SILO (BUREAUX, SALLE DE SPECTACLE) 14-ARCHIVES ET BIBLIOTHEQUE DEPARTEMENTALES 15-LES QUAIS D'ARENÇ. 16-TOUR CMA-CGM 17-FONS REGIONAL D'ART CONTEMPORAIN 18-QUARTIER D'AFFAIRES 19-POLE SAINT-CHARLES ET ABORDS 20- ESPLANADE DE LA MAJOR. 21-22-23-BELLE DE MAI 21 POLE PATRIMOINE 22-POLE MEDIA 23-SYSTEME FRICHE THEATRE 24-PORTE D'AIX (LOGEMENTS, PARC URBAIN) 25-AMENAGEMENT A7/LECLERC. 26-M5-LES DOCKS (LOGEMENTS) 27-EUROMEDITERRANEE (EN PROJET)

III.6.2 Le grand Toulouse (nouvelle centralité de Borderouge)

A. Présentation et Situation du projet urbain de Toulouse métropole :

Toulouse est une commune du Sud-Ouest de la France. Elle est aujourd'hui le chef-lieu de la région Occitanie, du département de la Haute-Garonne, et est le siège de Toulouse Métropole.

Avec 466 297 habitants au 1^{er} janvier 2014, Toulouse est la quatrième commune la plus peuplée de France après Paris, Marseille et Lyon. Ses habitants sont appelés les *Toulousains*. L'aire urbaine de Toulouse regroupe 1 312 304 habitants en 2014, ce qui en fait aussi la quatrième du pays. Avec 935 440 habitants en 2014, l'agglomération est la sixième, derrière Lille et juste derrière Nice et devant celle de Bordeaux.

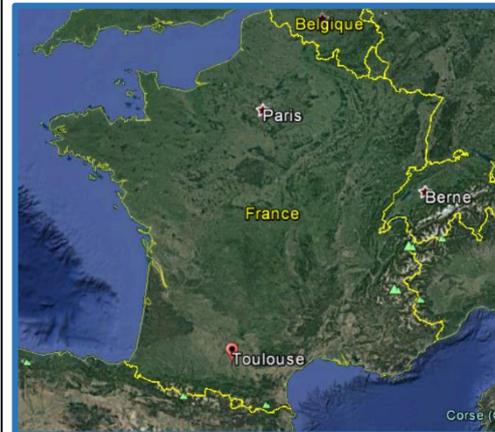


Fig104 : Situation de la ville de Toulouse
Source : Google earth modifié par les auteurs

Le projet urbain de la grand Toulouse est divisé en deux (2) grandes interventions :

1/Un renouvellement urbain :

Projet global de développement urbain, social et économique au service des habitants.

Dans le but d'améliorer les conditions de vie dans les quartiers prioritaires de la ville en modifiant les formes urbaines, c'est l'ambition du programme de renouvellement urbain conduit par Toulouse Métropole et ses partenaires. Cinq quartiers toulousains (**Bagatelle La Faourette Papus Tabar Bordelongue, Bellefontaine, Empalot, Izards-Trois Cocus/La Vache, Reynerie**) sont concernés par la démolition des grands ensembles, la reconstruction de logements plus qualitatifs, l'aménagement de l'espace public, la création d'équipements collectifs pour transformer des quartiers.

2/des aménagements urbains :

Partagée par les 37 communes de Toulouse Métropole, l'ambition commune permet de développer des projets majeurs qui touchent aux transports, à l'aménagement urbain et au développement de zones d'activité ou de logements, on cite :

- Un réaménagement et une rénovation du centre-ville.
- Le projet Grand Parc Garonne qui vise à reconquérir les bords du fleuve sur 32 Km linéaire, il concerne 7 communes.
- Le projet de Toulouse Euro Sud-Ouest qui accompagne l'arrivée de la ligne à grands vitesse à Toulouse-Matabiau à 2024.
- Toulouse Aerospace qui sera un pôle d'excellence dans les domaines de l'aéronautique et du spatiale.
- Des grands équipements culturels, Métronum, Médiathèque Grand M, Espace job...
- Un écoquartie.
- Parc des expositions « nouvelle génération » situé sur les communes d'Assonne et beauzelle.
- La nouvelle centralité de Borderouge.

1. Situation du quartier Borderouge :

Borderouge se situe dans le nord de la Ville de Toulouse à proximité de périphérique toulousain, entre les quartiers populaires de Croix-Daurade et la cité des Izard, desservi par la ligne B du métro et bénéficie d'un riche patrimoine naturel, Couvre une superficie d'environ 11 H. Toulouse Métropole a confié à Oppidea, société d'aménagement publique, la mise en œuvre et la coordination des travaux et constructions du quartier.

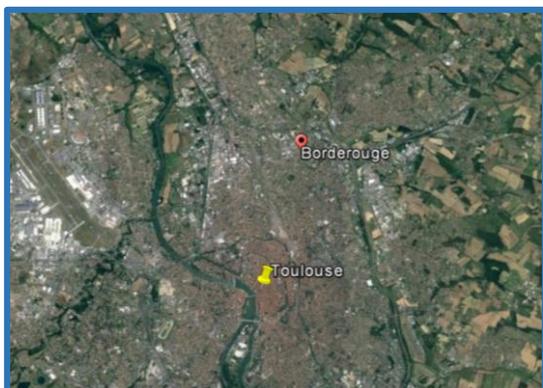


Fig105 : situation de Borde rouge
Source : Google earth modifié par les auteurs

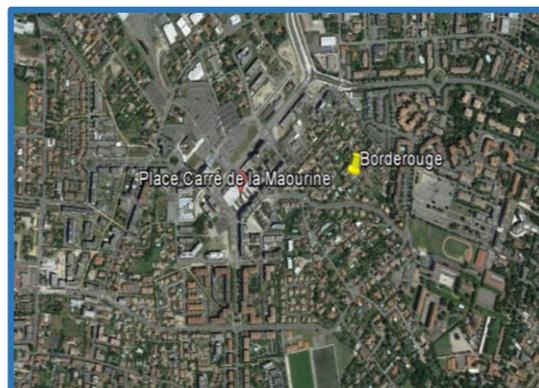


Fig106 : place Carré de la Maourine
Source : Google earth modifié par les auteurs

2. Présentation du projet :

Toulouse attire chaque année plus de 20 000 nouveaux habitants. Face à ce constat, elle cherchait à offrir une nouvelle centralité pour la ville. Grâce à de nombreux atouts, le borde rouge est apparu comme le lieu propice à ce projet urbain d'envergure capable d'accueillir familles, étudiants et visiteurs, cela en créant une diversité fonctionnelle (habitats, équipements publics, bureaux et commerces.

3. L'idée générale du projet :

Le projet ZAC de Borde rouge offre une gamme d'espaces publics minéraux et paysagers très variés, chacun d'eux assume un rôle spécifique dans la composition d'ensemble du projet. Une grande place occupe la centralité du quartier qui est à la fois pensée comme une place populaire avec ses kiosques commerciaux, et comme jardin de cœur de ville. Un ensemble de cheminements et sentes piétonnes bordées de nœuds se prolongent jusqu'aux constructions riveraines et le Parc de la Maourine.



Fig107 : vue globale de projet
Source : Le nouveau Toulouse, la place qui monte, C'est ici ! Oppidea, M.A.J, mars 2013

4. Programmation :

Logements comprenant la construction d'une résidence étudiante avec 163 chambres, 1 014 logements collectifs et 42 logements individuels.

Surface
79 000 m²

Des locaux tertiaires et de services dont un hôtel de 77 chambres

Surface
16 000 m²

Pour les 40 commerces en bas d'immeubles, le supermarché de 4 000 m², la galerie marchande de 2 900 m²
-un kiosque de 140 m², et une halle de 1 000 m² pour des marchés

Surface
12300 m²

Des équipements publics dont un groupe scolaire, une crèche, le Métronum (Salle des Musiques Actuelles), une salle de cinéma, ...

Surface
15 000 m²

Espaces Public dont une place de 1 ha

Surface
2,8 ha



Fig108 : plan d'aménagement

Source : Le nouveau Toulouse, la place qui monte, C'est ici ! Oppidea, M.A.J, mars 2013

Les axes forts du projet urbain durable

Les programmes de logements sont choisis sur appel à projets pour leur qualité architecturale et environnementale.

- **centralité** :

Une nouvelle centralité dans la ville et l'agglomération due à la présence du métro et de la gare intermodale. La densité renforcée du quartier, sa mixité fonctionnelle (habitats, équipements publics, bureaux et commerces) et intergénérationnelle (mixité sociale), ainsi que l'aménagement d'un pôle commercial de proximité font de ce nouveau quartier un futur lieu emblématique de la ville.

- **énergies renouvelables** :

Le recours aux énergies renouvelables avec l'utilisation du solaire ou la réalisation de bâtiments à très basse consommation.

- **gestion de l'eau** :

La gestion économe de l'eau potable dans les espaces publics, les jardins privatifs et les bâtiments par l'utilisation d'économiseurs d'eau, la récupération de l'eau de pluie, l'installation de toitures végétalisées...

- **Culture** :

Le Metronum (Salle des Musiques Actuelles), le futur cinéma et les nombreuses associations culturelles dynamiseront le quartier.

Le Carré de la Maourine est au cœur du projet urbain de Borderouge.

L'espace commercial "Les Maourines" accueillera, en tout, une soixantaine de boutiques en passant par le service, santé, loisir, mode et maison et les commerces de bouche..., le plus souvent situés en rez-de-chaussée des immeubles d'habitation et de bureaux



Fig109 : utilisation de commerces aux RDC
Source : Vivre à Borderouge, carré de la Maourine.



Fig110 : le carré de la Maourine
Source : Vivre à Borderouge, carré de la Maourine.

Un quartier où il fait bon vivre :

L'ensemble du bâti du projet urbain est construit en haute qualité environnementale (HQE). Pour les habitants et utilisateurs, cela engendre des économies énergétiques non négligeables. L'ouverture du Metronum, salle publique dédiée aux musiques actuelles, confirmera le rayonnement de Borderouge à l'échelle de la Métropole.

Un quartier à vivre pour les familles, c'est aussi un quartier où chacun trouve réponse à ses besoins : le projet urbain comprend notamment la création de la crèche Danielle Mitterrand de 60 berceaux, d'un groupe scolaire, d'un cinéma ... et accueillera à terme 1 200 logements collectifs et semi-collectifs avec 30% de logements sociaux.

Le quartier Borderouge en chiffres ¹:

- Superficie Secteur Carré de la Maourine : 11 hectares
- Surface Hors Œuvre Nette : 112 000m²

¹ <http://www.toulouse.fr/web/projet-urbain/-/borderouge?redirect=%2Fweb%2Fprojet-urbain%2Famenagements-urbains%2Fborderouge>

- 1 220 logements collectifs et semi collectifs dont 26% de logements sociaux
- De nombreux squares, jardins partagés et proximité avec le parc public de la Maourine (13 hectares)
- 15 000 m² d'équipements publics dont un groupe scolaire, une crèche, le Métronum (Salle des Musiques Actuelles), un cinéma, ...
- 16 000m² de bureaux et activités
- 1 hôtel de 80 chambres
- 1 résidence étudiante de 154 chambres
- 1 pôle commercial de proximité de 26 000 m²
- Métro Ligne B, bus et gare intermodale
- 5 minutes en voiture du centre-ville de Toulouse¹
- 141 hectares
- 14 hectares d'espaces verts
- 12 jardins thématiques
- 14 jardins de proximité
- 12 km de sentiers
- 3 squares publics

Lecture comparative :

- La bonne intégration de projet dans son environnement, quel que soit la ville littorale ou intérieure.
- dans les deux cas, la ville connaît plusieurs problèmes comme la saturation de leur centre-ville et la perte d'attractivité, la solution se fait par la création d'une nouvelle centralité soit en périphéries dans le cas de la ville de Toulouse ou l'on trouve des poches vides, ou bien dans le centre-ville lui-même dans le cas de la ville Marseille, par des réaménagements, des réhabilitations des blocs en mettant la mer en avant.
- Similarité entre les deux exemples ; Ils ont exprimé une mixité fonctionnelle à vocation économique, commerciale, touristique et loisir (parcs et jardins)...
- Dans les deux ils ont créé des nouvelles voies (mécaniques et piétonnes) qui sont en continuité avec les voies existantes, afin d'assurer une bonne accessibilité.

¹ <http://www.oppidea.fr/amenagement/zac-borderouge.html>

Conclusion :

Les définitions des concepts de centre et de centralité développées dans ce chapitre, nous ont permis de dégager les principaux processus de formation d'espaces centraux capables de dynamiser un milieu littoral, tels que les phénomènes d'attractions, de diffusions, mais aussi d'animations. D'une part, Ce chapitre a permis aussi de faire le point sur l'ambiguïté et la confusion entre les notions de centre et centralité. Le centre est un lieu unique d'une ville littorale, un élément très important.

Par contre, la centralité est définie par son contenu, elle est un lieu parmi d'autres, qui possède les caractéristiques d'être attractif, d'avoir une forte accessibilité ou encore une forte intensité urbaine. La localisation est une caractéristique importante. Elle est directement liée à l'accessibilité.

En fait, le concept de centre implique forcément la centralité, Par contre, la notion de centralité ne veut pas dire automatiquement le centre. Cela s'explique, le fait qu'autrefois la centralité s'identifiait au centre, mais l'apparence des pôles périphériques, la centralité pourrait être identifié à un équipement, un centre commercial...

D'autre part, et à partir de l'analyse de ces deux exemples ; on constate que la solution au problème de saturation et l'absence d'attraction quel que soit dans la ville littorale ou la ville intérieure est la création d'une centralité à travers une mixité fonctionnelle, des équipements, d'habitats, et d'espaces publics, en mettant l'accent sur le critère de l'accessibilité. La création de cette centralité est le résultat de plusieurs actions de différentes échelles (urbain et architectural) sur le territoire. Le renouvellement urbain est l'un des interventions préconisé pour cette création.

A travers l'exemple de Marseille, la centralité est relie directement avec la mer (respecte les particularités des zones littorales), cette relation apparue dans l'aménagement de front de mer (par la promenade maritime, l'esplanade, l'implantation des équipements comme les terrasses du port et le MUSEM...) la réalisation des bâtis en (HQE) orienté vers la mer (utilisation des grands ouvertures) afin d'améliorer et renforcer la relation de la ville avec la mer.

VI-Conclusion générale :

A travers cette recherche, nous avons acquis un ensemble de connaissances, d'une part sur les villes littorale en général et ses particularité sur le plan naturel, social, et économique, et leur impactes sur la production urbanistique et architecturale, dans le but d'intervenir convenablement dans ce milieu fragile et améliorer ces villes. D'autre part, on a traité les différentes raisons qui poussaient un lieu à devenir une centralité, ses critères, et aussi les modes d'interventions urbaines qui s'occupent de cette dernière. Le potentiel d'une centralité est fortement influencé par son environnement extérieur. Dont l'accessibilité et la mixité fonctionnelle sont les facteurs les plus importants.

La création d'une centralité urbaine est une démarche pour trouver des réponses aux situations complexes caractérisant l'urbain littoral.

La centralité urbaine à ville littorale est devenue un phénomène qui semble être officielle dans le champ de L'urbanisme, pour revaloriser l'image de la ville, assurer et renforcer sa relation avec la mer à travers des actions d'urbanisme menées à différentes échelles.

Tableau de figures

Figure 1 : schéma des différents éléments naturels du littoral	6
Figure 2 : côte sableuse	6
Figure 3 : côte rocheuse	6
Figure 4 : côte boueuse	6
Figure 5 : côte gravier	6
Figure 6 : la ville de Rio de Janeiro	7
Figure 7 : la ville Santorin Grèce	7
Figure 8 : ville de Zéralda	7
Figure 9 : port de Barcelone	8
Figure 10 : gare de Mostaganem	8
Figure 11 : port militaire de Toulouse	8
Figure 12 : port de pêche de Jijel	8
Figure 13 : port de Barcelone	8
Figure 14 : hôtel balnéaire. Antalya	9
Figure 15 : centre de thalassothérapie	9
Figure 16 : les ruines .Tipasa	9
Figure 17 : écotourisme Tanzanie	9
Figure 18 : espace public	10
Figure 19 : espace public la Rambla	10
Figure 20 : boulevard Haussmann	11
Figure 21 : esplanade de Montbenon	11
Figure 22 : promenade maritime	11
Figure 23 : jardin public. Bordeaux	11
Figure 24 : square .Paris	11
Figure 25 : la place de catalogne	11
Figure 26 : maison élémentaire	12
Figure 27 : maison composé	12
Figure 28 : maison compacte	12
Figure 29 : tours	12
Figure 30 :les intermédiaires	12
Figure 31 : petites tailles	12
Figure 32 : burdj Arabe Dubaï	13
Figure 33 : salle d'opéra Sidney.....	13
Figure 34 : la façade néoclassique.....	14
Figure 35 : la façade contemporaine.....	14
Figure 36 : le style gothique.....	14
Figure 37 : le style baroque.....	14
Figure 38 : le style mauresque.....	14
Figure 39 : Des ouvertures grand motte.....	15
Figure 40 : L'utilisation de verre dans les façades el jumeirah.....	15
Figure 41 :L'utilisation de verre, métal hôtel W.....	15
Figure 42 : les couleurs claires, Alger la blanche.....	15

Figure 43 : la couleur blanc, le bleu, la ville Santorin.....	15
Figure 44 : une terrasse sur mer.....	16
Figure 45 : un belvédère.....	16
Figure 46 : une pergola.....	16
Figure 47 : un balcon.....	16
Figure 48 : une véranda.....	16
Figure 49 : galerie.....	16
Figure 50 : schéma d'ensoleillement.....	17
Figure 51 : des forme aérodynamique.....	17
Figure 52 : d'où vient l'humidité ?.....	17
Figure 53 : L'effet de l'humidité.....	17
Figure 54 : schéma des risques côtiers.....	18
Figure 55 : tempête.....	18
Figure 56 : submersion.....	18
Figure 57 : schéma de l'érosion.....	18
Figure 58 : aquaculture intense.....	19
Figure 59 : surpêche.....	19
Figure 60 : transport de marchandise.....	19
Figure 61 : naufrage d'une pétrolière.....	19
Figure 62 : reprofilage mécanique.....	19
Figure 63 : Les digues comme ouvrage longitudinal.....	20
Figure 64 : brise-lames comme ouvrage longitudinal.....	20
Figure 65 : ouvrages transversaux.....	20
Figure 66 : une rue à Nice animée par des boutiques	20
Figure 67 : le but de développement durable	21
Figure 68 : principe de développement durable	21
Figure 69 : réchauffement climatique et l'effet de serre	22
Figure 70 : les impacts du réchauffement climatique	22
Figure 71 : la mixité fonctionnelle	23
Figure 72 : système de zoning	23
Figure 73 : schéma de récupération d'eau de pluie.....	23
Figure 74 : transport doux (vélos).....	24
Figure 75 : transport commun	24
Figure 76 : Exemple de recyclage des plastiques.....	24
Figure 77 : Les principes des quartiers durables.....	24
Figure 78 : Exemple d'éco-quartier BedZed à Londres.....	24
Figure 79 : les trois (3) bandes de la loi 02-02	26
Figure 80 : <i>Comptoirs phéniciens dans l'Afrique du Nord et le Sud d'Europe</i>	31
Figure 81 : <i>Le centre-ville et l'ancien port de Barcelone</i>	32
Figure 82 : <i>L'étalement de centre-ville de Barcelone sur mer</i>	32
Figure 83 : <i>L'ancien port et le centre-ville de Marseille</i>	32
Figure 84 : <i>L'étalement de centre-ville de Marseille sur mer</i>	32
Figure 85 : Centre/Périphéries selon Reynaud 1981.....	33
Figure 86 : la bande de 100m (cas d'une falaise).....	40

Figure 87 : schéma des bandes de littoral	40
Figure 88 : schéma explique l'extension de l'urbanisation	41
Figure 89 : situation de projet Euro. Par rapport à la ville	42
Figure 90 : vue aérienne d'EUROMEDITERRANEE	42
Figure 91 : situation de projet EUROMEDITERRANEE	43
Figure 92 : la façade maritime de projet	43
Figure 93 : plan de découpage de projet Euro-méditerranéen	44
Figure 94 : place publique	46
Figure 95 : Esplanade J4, Le Mucem.....	46
Figure 96 : Terrasses du port	46
Figure 97 : la sortie de tunnel de la Joliette.....	47
Figure 98 : l'entrée tunnel de la Joliette	47
Figure 99 : Quartier d'affaires	47
Figure 100 : quartier résidentiel	47
Figure 101 : Terrasse du port	47
Figure 102 : Parc habité d'Arenc	47
Figure 103 : Plan d'aménagement	48
Figure 104 : Situation de la ville de Toulouse	49
Figure 105 : situation de Borde rouge	50
Figure 106 : place Carré de la Maourine	50
Figure 107 : vue globale de projet	50
Figure 108 : plan d'aménagement	51
Figure 109 : utilisation de commerces aux RDC	52
Figure 110 : le carré de la Maourine	52

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Ouvrage :

- PH .PANNERAI et al, «élément d'analyse urbaine », édition corda, 1974, Versailles. p 52
- Manuel Castells, « La question urbaine », Paris, François Maspero, 1972, pp. 280-294.
- Kevin Lynch, « L'image de la cité », Edition Dunod Paris 1969.
- Leonardo Benovolò, « histoire de la ville », Edition parenthèse, 1983
- Jean Paul Lévy, « centres villes en mutations », Editions du CNRS, 1987, Paris. P 71
- Françoise. Choay, Pierre Merlin, « Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement », 2ème éd, Quadrige, 2009, p. 40.
- Jean-Claude GALLETY, « Centralité dans la ville en mutation », Certu, 2003.
- Alberto Zucchelli, « introduction à l'urbanisme opérationnel et la composition urbaine », éditeur office publications universitaire 1983
- ALAIN REYNAUD, « Société, Espace et Justice : inégalités régionales et justice socio-spatiale », Paris, 1981.p264

Reuves :

- Revue Vicent Houillon-Laurence Thomsin, « Définitions du rural et de l'urbain dans quelques pays européens », *Espace, populations, sociétés*, Volume 19, N° 1, Année 2001,pp. 195-200.
- Revue (BARTHES, 1970, p. 43; cité par MONNET, 2000, p. 409). Lise BOURDEAU-LEPAGE, Jean-Marie HURIOT et Jacky PERREUR, « À la recherche de la centralité perdue », *Économie Régionale et Urbaine*, volume 1, N° 3, Année 2009 juillet, pp. 549-572.
- J. MONNET, « Les dimensions symboliques de la centralité », *les Cahiers de Géographie du Québec*, volume 44, n°123, décembre 2000, pp. 399-418.
- Nadine Cattan. « Centre-Périphérie » Cynthia Ghorra-Gobin. *Dictionnaire des mondialisations*, Armand Colin, 2006, pp. 47-49, <halshs-00162580>
- A. Reynaud, Centre et périphérie en URSS, université de Reims (France) p. 493
- Jacques Fache, « centralité spatiale », *de la centralité théorique au projet territorial. Géographie*. Université Paris-Nord - Paris XIII, 2008. <tel-00426788>
- Bernard BRET | Alain REYNAUD, « Un entretien avec Alain Reynaud, avec des extraits de Société, Espace et Justice », *justice spatiale*, n° 04, décembre 2011, www.jssj.org
- ORHL, « Renouvellement urbain : définition, origines et enjeux », *les cahiers de l'habitat et du logement*, cahier n°6, juin 2003, p. 6.

Mémoires et thèses :

- La thèse de Walter Christaller publiée en 1933 sur les lieux centraux en Allemagne du Sud, .Walter Christaller, *Die zentralen Orte in Süddeutschland*, léna, université d'Iéna, 1933
- Melle. Zouati Kawther et al, *Consolidation d'une centralité : intervention au carrefour Tafourah Alger*, Mémoire de fin d'étude pour l'obtention du diplôme de master en architecture, Université de Blida1, 2015.

- BOURAS FATIMA et al, *nouvelle centralité urbaine à la ville de Tipaza*, Mémoire de fin d'étude pour l'obtention du diplôme de master en architecture, Université de Blida1, 2014/2015.
- Malo Gohier, *comment identifier les centralités urbaines et quelles relations entretiennent-elles entre elles*, Mémoire de fin d'étude, université Paris-Est Marne-La-Vallée 2007/2008.
- Mr. HADEF RACHID, *Quel projet urbain pour un retour de la ville à la mer ? Cas d'étude : Skikda*, MEMOIRE DE MAGISTERE, Université Mentouri. CONSTANTINE, 2007/2008.
- KHELLOUF MOUNA et al, *restructuration et aménagement du front de mer de la ville d'Azeffoun pour une meilleure image urbaine et touristique*, Mémoire de fin d'étude pour l'obtention du diplôme d'architecte, Université de Blida1, septembre 2013.
- SADOUKI Khalil et Akkache Idir, *Aménagement des façades maritimes*, Mémoire de fin d'étude pour l'obtention du diplôme d'architecte, Université de Blida1.2015/2016
- ALLANI Zohra et al, *Pour un meilleur cadre urbain de la ville Mostaganem*, Mémoire de fin d'étude pour l'obtention du diplôme d'Architecte d'Etat. Université de Blida1.2013/2014

Cours :

- Cours de typologie urbaine, Mr AOUISSI (Architect, doctorant), 2015/2016.
- Cours d'urbanisme, H.MEBIROUK (maitre de conférences), Université Badji Mokhtar, 2014/2015

Article :

- JOURNAL OFFICIEL DE LA REPUBLIQUE ALGERIENNE N10. 29 Dhou El Kaada 1422, 12 février 2002(Loi n02-02 du 22 Dhou El Kaada 1422 correspondant au 5 février 2002)
- JOURNAL OFFICIEL DE LA REPUBLIQUE ALGERIENNE N10. (Loi n03-02 du 16 Dhou El Hidja 1423, 17 février 2003)
- Article publié par la mairie de Toulouse, www.Toulouse.fr
- Brigitte Bertoncello et al, « OPERATION EUROMEDITERRANEE UNE AFFAIRE D'ETAT », Marseille, 2009.
- François Jalinot, « Le cœur d'une grande métropole méditerranéenne », 2010, l'imprimerie Audry & Schaffer, Marseille
- Article explique les lois françaises de littorale « les principes d'aménagement du littoral » Direction Générale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction française
- Le nouveau Toulouse, « la place qui monte, C'est ici ! Oppidea », M.A.J, mars 2013

Sites internet :

- Etablissement public d'aménagement Euroméditerranée, [en ligne]. <http://www.euromediterranee.fr>. [page consultée 17/09/2017]
- Oppedia, [en ligne]. <http://www.oppidea.fr>. [page consultée 07/10/2017]
- la mairie de Toulouse, [en ligne]. <http://www.Toulouse.fr>. [page consultée 07/10/2017]
- Toulouse métropole, [en ligne]. <http://www.toulouse-metropole.fr>. [page consultée 07/10/2017]
- Risques côtiers, [en ligne]. <http://www.risques-cotiers.fr>. [page consultée 5/09/2017]

Dictionnaire :

- Dictionnaire français le grand Larousse