

UNIVERSITE SAAD DAHLEB DE BLIDA
Institut d'architecture et d'urbanisme



MEMOIRE DE MASTER
Architecture et Projet urbain

**LA RESTRUCTURATION URBAINE
DES VILLES LITTORALES DE FONDATION
HISTORIQUE**

Cas de la ville de DELLYS

Réalisé par :

M^{elle} Wafa ABADA

Encadrée par :
Mr A . BITAM

Responsable du master :
Dr. Ach. M.ZERARKA

Blida, Octobre 2017

Remerciements :

C'est avec beaucoup de respect que mes remerciements s'adressent en priorité à mon Encadreur **Mr. Abdelkrim BITAM** qui m'a assisté et éclairé avec ses suggestions et ses corrections, je le remercie pour sa compréhension, ses encouragements et ses orientations accordés tout au long de ce travail.

Je souhaite également remercier Mr Dr. **Mohamed ZERARKA** pour sa disponibilité, son assistance, ses observations et conseils.

J'exprime toute ma gratitude aux membres du jury d'avoir bien voulu accepter de juger ce travail. Et Je remercie également tous mes enseignants des modules de spécialité durant toute l'année.

Un grand merci s'adresse aussi à mes amies : **Inel, Mounia**, qui par leurs relectures, leurs encouragements et leur soutien moral, m'ont permis de tenir bon dans les moments difficiles.

Enfin mon ultime reconnaissance va au dieu tout puissant pour m'avoir donné courage, volonté et patience, et à mes parents pour leur aide et leur soutien et encouragement indéfectibles.

Résumé :

Mots clé : villes littorales, relation ville mer, patrimoine architectural, ville de Dellys, restructuration urbaine, espace public, projet urbain.

Dans le cadre d'une initiation à la recherche, ce mémoire de master 2, traite d'un angle de vue bien défini, un sujet qui représente un enjeu universel, l'interface ville-mer.

L'urbanisation non maîtrisée des villes littorales a engendré une sorte de rupture de la relation entre l'urbain et le littoral, et a incité à la formation de nouveaux tissus dans l'ignorance de toutes valeurs existantes sur le site, qu'elles concernent le patrimoine architecturale ou la structure de l'espace public.

Dans ce sens le mémoire s'intitule :

La restructuration urbaine des villes littorales de fondation historique

Composée de trois chapitres, la structure du mémoire peut être décrite comme suit :

La problématique qui nous introduit à la recherche, représente le point de départ de cette dernière, liée à un cas d'étude qui est la ville de Dellys, elle permettra de fixer les objectifs et de proposer les hypothèses qui guident et définissent la démarche entretenue, ces éléments forment le chapitre introductif du mémoire.

Un deuxième chapitre, représente l'état de l'art et englobe toutes les définitions et les recherches établies sur les notions clés en rapport avec la problématique, une deuxième partie de ce chapitre contient une recherche thématique de trois exemples internationaux, montrant les alternatives menées dans ce sujet.

La dernière partie qui est la partie opérationnelle, elle se matérialise par l'analyse de la ville de Dellys, et l'adaptation du processus du projet urbain et de la restructuration urbaine dans le maintien et le retour de la relation ville –mer, ainsi que l'initiation au besoin de recréer la ville littorale et restructurer son espace public.

Toute recherche n'est jamais achevée, dans le but d'approfondir la nôtre on a proposé de nouvelles pistes de recherche en continuité avec le thème du mémoire, par le biais du projet urbain.

Abstract:

Key words: coastal cities, relationship sea city, architectural heritage, city of Dellys, urban restructuring, public space, urban project.

As part of an initiation to research, this master's thesis 2 deals with a well-defined angle of view, a subject that represents a universal stake, the interface between town and sea.

The uncontrolled urbanization of littoral cities has created a kind of disruption of the relationship between the urban and the littoral and has prompted the formation of new tissues in ignorance of all existing values on the site, the architectural heritage or the structure of the public space.

In this sense the memorandum is entitled:

Urban restructuring of historic coastal towns

Composed of three chapters, the structure of the dissertation can be described as follows:

The problematic that introduces us to research is the starting point of the latter, linked to a case study which is the city of Dellys, it will set the objectives and propose the hypotheses that guide and define the approach maintained, and these elements form the introductory chapter of the memorandum.

A second chapter represents the state of the art and encompasses all the definitions and the established research on the key concepts related to the problematic. A second part of this chapter contains a thematic search of three international examples, showing the alternatives in this subject.

The last part, which is the operational part, is materialized by the analysis of the city of Dellys and the adaptation of the process of the urban project and the urban restructuring in the maintenance and the return of the city - sea relation, and the initiation to the need to recreate the littoral city and to restructure its public space.

All research is never completed, in order to deepen ours, we proposed new avenues of research in continuity with the theme of the thesis, through the urban project.

Table des matières

Résumé	I
Remerciements	III
Table des matières	IV
Liste des illustrations	VI
Introduction générale à la thématique du master	1
I. CHAPITRE INTRODUCTIF :	5
I.1. Introduction	5
I.2. Présentation succincte du cas d'étude	6
I.3. Approches méthodologiques	7
I.4. Problématique générale	9
I.5. Problématique spécifique	10
I.6. Hypothèses et objectifs	11
I.7. Conclusion	12
II. CHAPITRE II : ETAT DE CONNAISSANCE	13
II.1. Introduction	14
II.2. Phase cognitive	15
I.2.a. Définitions des notions et concepts	16
I.2.b. Législation et instruments de gestion du littoral	20
I.2.c. Conclusion	24
II.3. Phase thématique	25
I.3.a. Critères de choix des exemples	25
I.3.b. Critères d'analyse des exemples	27
I.3.c. Présentation des exemples	
• Revalorisation de l'entrée de la ville de Calvi	28
• Aménagement du front de mer de la ville de Sainte maxime	34
• Aménagement de la corniche de la ville d'Essaouira	40
I.3.d. Synthèse générale	44
II.4. Conclusion	46

III. CHAPITRE III : Quel projet urbain pour un retour de la ville à la mer ?	47
III.1. Introduction	48
III.2. Le processus historique de formation de la ville de Dellys	49
III.2.a Phase précoloniale	49
III.2.b Phase colonisation française	53
III.2.c Phase postcoloniale	55
III.3. Le rapport ville –mer lors du développement historique de la ville de Dellys	57
III.3.a Période coloniale (avant 1830)	57
III.3.b Période coloniale (1830-1962)	58
III.3.c Période postcoloniale (après 1962)	59
III.4. Le besoin du retour de la ville vers la mer	61
III.5. La gestion de la relation ville- mer et l'introduction du projet urbain	62
III.5.a. Mécanismes de la gestion urbaine des villes littorales algériennes	62
III.5.b. L'approche du projet urbain dans la gestion des villes littorales	64
III.5.c. La restructuration urbaine comme alternative du projet urbain	65
III.6. Les actions du projet urbain dans la gestion du développement et du réaménagement des villes littorales	66
III.7. Conclusion	69
Conclusion générale	71
Démarche globale	71
Synthèse générale	72
Pistes de recherche	73
Références	75
Bibliographie	76
Annexes	77

Liste des illustrations

Figure I.1.	Photo de la ville de Dellys	6
Figure II.1.	Photo de la ville de Calvi	26
Figure II.2.	Photo aérienne de la ville de Calvi	26
Figure II.3.	Plan de réaménagement de la ville de Calvi	27
Figure II.4.	Axonométrie du plan de réaménagement de la ville de Calvi	28
Figure II.5.	Plan des espaces publics proposés	29
Figure II.6.	Plan du cheminement piéton proposé	29
Figure II.7.	Pôle multimodal proposé	30
Figure II.8.	Place du Guaddellu	30
Figure II.9.	Place du Marché	31
Figure II.10.	Photo de la ville de Saint Maxime	32
Figure II.11.	Photo aérienne de la ville de Saint Maxime	32
Figure II.12.	Vue sur l'ensemble de réaménagement de la ville de Saint Maxime	34
Figure II.13.	Vues sur les réaménagements des places principales de la ville de Saint Maxime	35
Figure II.14.	Plan de réaménagement du front de mer	35
Figure II.15.	Promenade devant les commerces	36
Figure II.16.	L'entrée de la ville	36
Figure II.17.	La place Victor Hugo	37
Figure II.18.	La place Louis Blanc	37
Figure II.19.	Le théâtre de la mer	37
Figure II.20.	Photo de la ville d'Essaouira	38
Figure II.21.	Photo aérienne de la ville d'Essaouira	39
Figure II.22.	Vue sur la corniche de la ville d'Essaouira	41

Figure II.23.	Plan de réaménagement de la ville d'Essaouira	41
Figure II.24.	Plan de mobilité de la ville d'Essaouira	42
Figure II.25.	La Médina de la ville d'Essaouira	43
Figure II.26.	Le quartier Mellah de la ville d'Essaouira	43
Figures III.1/ III.2/ III.3/ III.4.	Croissance urbaine de la ville de Dellys	56
Figure III.5.	Relation ville-mer de Dellys – période précoloniale	57
Figure III.6.	Relation ville-mer de Dellys – période coloniale	58
Figure III.7.	Relation ville-mer de Dellys – période postcoloniale	60

CHAPITRE I : INTRODUCTIF

**PRESENTATION GENERALE DE LA
PROBLEMATIQUE**

Introduction à la thématique générale du master 'ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN'

La problématique générale du master 'Architecture et Projet Urbain' s'inscrit dans le cadre des études concernant le contrôle des transformations de la forme urbaine, au sein de l'approche morphologique à la ville et au territoire.

Elle s'insère dans le large corpus des recherches urbanistiques critiques sur le contrôle et la production des formes urbaines en réaction à l'approche fonctionnaliste de production de la ville des années 1950-70 qui recourrait aux modèles de l'urbanisme moderne.

Elle privilégie le fonds territorial comme **fondement** de la planification des ensembles urbains et **support** (réservoir, matrice affecté par des structures multiples) pour définir et orienter leur aménagement : les forces naturelles qui ont assuré par le passé le développement organique des villes seront mises en évidence pour constituer le cadre nécessaire à la compréhension des rapports qu'entretiennent ces villes avec leur territoire.

S'appuyant sur le considérable capital de connaissances produit et accumulé au cours du temps par la recherche urbaine, la recherche urbanistique investit actuellement, d'une manière particulière, le domaine des pratiques nouvelles et des instruments nouveaux de projet ainsi que les nouveaux moyens de contrôle de l'urbanisation et de ses formes.

Dans ce vaste domaine (de contrôle de l'urbanisation et de ses formes), le master 'Architecture et Projet Urbain' soulève tout particulièrement la problématique spécifique de la capacité des instruments d'urbanisme normatifs et réglementaires en vigueur à formuler et produire des réponses urbaines adéquates aux transformations que connaissent les villes dans leurs centres et périphéries.

Les pratiques de l'urbanisme opérationnel (à finalité strictement programmatique et fonctionnaliste) nécessitent une attitude critique de la part des intervenants sur la ville : c'est le projet urbain qui constituera l'apport spécifique de l'architecte dans la pratique plurielle de l'aménagement de la ville, correspondant à une nouvelle manière de penser l'urbanisme. Le projet urbain devient alors un élément de réponse possible pour la reconquête de la fabrication de la ville face à la crise de l'objet architectural et à la crise de l'urbanisme, devenu trop réglementaire.

Plus qu'un concept ou qu'une grille de lecture historique des phénomènes urbains, la notion de projet urbain sera dans les années 70 l'expression qui « cristallisera les divers aspects de la critique de l'urbanisme fonctionnaliste, et simultanément, celle qui exprimera la revendication par les architectes d'un retour dans le champ de l'urbanisme opérationnel »¹.

Au cours de la décennie qui suivra, parmi les différents auteurs et théoriciens du projet urbain, Christian Devillers se distinguera sur la scène architecturale comme auteur – et acteur- dont la contribution épistémologique sur le thème du projet urbain sera la plus conséquente².

Après avoir rappelé les principales qualités qui font la ville : sédimentation, complexité, perdurance des formes pour de nouveaux usages, etc., Devillers développera trois aspects³ : le premier concerne une théorie de la forme urbaine, le deuxième aborde les méthodes du projet urbain, alors que le troisième s'attaque à la difficile question des logiques institutionnelles et procédurales.

Il conclura par affirmer que le projet urbain « est une pensée de la reconnaissance de ce qui est là (...) des fondations sur lesquelles on s'appuie pour établir des fondations pour d'autres qui viendront après »: une conception de l'architecture dans son rapport au lieu et à l'histoire, assurant la durabilité et la continuité historique

C'est l'alternative à l'urbanisme au travers de la notion de 'Projet Urbain', qui se définit en filigrane de l'ensemble de ces propos qui nous permettront de construire une démarche de substitution au sein de laquelle l'histoire et le territoire constitueront les dimensions essentielles.

Dans les faits, le projet urbain est aujourd'hui un ensemble de projets et de pratiques qui gèrent notamment de l'espace public et privé, du paysage urbain.

« Sans refléter une doctrine au sens étroit du terme, l'idée de projet urbain renvoie cependant à un point de vue doctrinal qu'on s'efforce de substituer à un autre : l'urbanisme opérationnel, et qui peut s'exprimer plus ou moins en fonction de seuils »⁴.

1. Bonillo J. L., Contribution à une histoire critique du projet architectural et urbain, Thèse d'H.D.R., Laboratoire INAMA, E.N.S.A.Marseille, (Mars 2011)

2 Devillers, Ch., « Le projet urbain », in Architecture : recherche et action, Actes du colloques des 12 et 13 mars 1979 à Marseille/Palais des Congrès, Paris, Ministère de l'Environnement et du cadre de vie, CERA/ENSBA. Concernant cet auteur, voir également: Devillers, Ch., Pour un urbanisme de projet, mai 1983 ; et Conférences paris d'architectes, pavillon de l'arsenal 1994 – Christian Devillers, Le projet urbain, et Pierre Riboulet, La ville comme œuvre, Paris, éd. du Pavillon de l'arsenal, 1994.

3 Intervention de Ch. Devillers en Mars 1979 au colloque intitulé Architecture : Recherche et Action au Palais des Congrès de Marseille

4 Bonillo J. L., L'analyse morphologique et le projet urbain dans Intergéo-Bulletin, 1995, n° 118

Il s'agira alors, d'une part, de développer les outils de définition, de gestion et de contrôle de la forme urbaine et de réintroduire la dimension architecturale et paysagère dans les démarches d'urbanisme, et, d'autre-part, situer la démarche du projet urbain entre **continuité avec les données de la ville historique et référence à l'expérience de la modernité.**

Dans la démarche du master 'Architecture et Projet Urbain', le passage analyse-projet a constitué une préoccupation pédagogique majeure dans l'enseignement du projet architectural et urbain.

Dans ce registre, on citera Albert Levy et Vittorio Spigai [1989] dans leur 'Contribution au projet urbain', qui privilégieront la dimension historique pour assurer le passage entre analyse et projet : la continuité historique devant permettre d'assurer la 'conformation' du projet à (et dans) son milieu.

Cette même préoccupation est abordée par David Mangin et Pierre Panerai [1999] sous une autre optique : celle de la réinsertion des types bâtis, majoritairement produit par l'industrie du bâtiment, dans une logique de tissus.

L'histoire des villes, quant à elle, nous enseigne la permanence des tracés (voieries, parcellaires...) et l'obsolescence parfois très rapide des tissus. Il convient donc à partir de la production courante d'aujourd'hui (types, programmes, financements et procédés constructifs habituels des maîtres d'œuvre moyens) de travailler dans une perspective nouvelle qui intègre dès l'origine une réflexion sur les évolutions et les transformations possible, d'origine publique et privée. Cette tentative d'actualiser les mécanismes et les techniques qui ont permis de produire les villes, débouche ici sur des indications très pragmatiques et pratiques (tracés, trames, dimensionnements, découpage, terminologie...).

L'objectif principal du master 'Architecture et Projet Urbain' s'inscrit dans une construction théorique qui fait de l'abandon de l'utopie de la ville fonctionnelle du mouvement moderne et de l'acceptation de la ville concrète héritée de l'histoire, la référence essentielle de la démarche du master. La ville héritée de l'histoire est le contexte obligé d'inscription de l'architecture. En retour l'architecture.... construit la ville.

Le retour à l'histoire ne signifie cependant pas le rejet 'simpliste' de la modernité pour une attitude nostalgique envers la production urbaine ancienne : les productions architecturales et urbaines du XXe siècle nécessitent en effet une plus large évaluation critique de leurs modèles et méthodes, suscitant de nombreuses voies de recherche

Au courant de l'année universitaire 2016/2017 et parmi les différentes optiques à partir desquelles le projet urbain a été abordé et développé, trois thèmes ont été privilégiés :

Le Projet Urbain et les Instruments d'urbanisme

Le Projet Urbain en centre historique

Le Projet Urbain en périphérie

A travers la thématique du projet urbain, les étudiants pourront alors proposer un territoire de réflexion et d'expérimentation sur la ville.

Dr. Arch. M. Zerarka

Porteur du master

'Architecture et Projet Urbain'

I. Chapitre introductif : PRESENTATION GENERALE DE LA PROBLEMATIQUE :

I.1. Introduction :

La ville n'est pas qu'une structure spatio-fonctionnelle, c'est un milieu urbain où se concentre une forte population humaine, et dont l'espace est aménagé pour faciliter les activités d'habitat, commerce, industrie, politique, culture, etc. elle traduit la manière d'être des sociétés, elle retrace leur passé et elle préfigure leur avenir.

Les villes correspondent à un schéma s'articulant autour d'un centre historique, au fil du temps, elles sont confrontées à un développement permanent et des transformations formelles, causées par divers phénomènes comme l'évolution démographique et l'émergence de nouveaux besoins, caractérisées par son étalement de la montagne ou de la côte vers la plaine, ce qui représente **l'extension de la ville**.

L'extension de la ville s'est créée en réaction à la surcharge de l'architecture et de la population. Elle se retrouve en constant renouvellement sur le plan fonctionnel, social, et formel. Cette complexité de transformation produira certainement **des moments de crises** en termes d'aménagement, qui probablement peuvent créer une structuration de nouvelles entités en désaccord avec l'existant, puisque les préoccupations qui ont dominé ces dernières décennies se sont plutôt dirigées vers les notions de mobilité, de fonctionnalité, tournant ainsi le dos à la symbolique de la vie urbaine qu'on retrouvait aisément dans les conceptions traditionnelles.

II. Présentation succincte du cas d'étude :

L'aboutissement de ce mémoire ne peut se faire sans se référer à un cas d'étude, qui illustrera la problématique et les alternatives à envisager en sa réponse.

De ce fait le cas d'étude était lui-même l'élément déclencheur de la problématique de départ, une visite à la ville de **Dellys** nous a permis de constater la rupture créée entre : le noyau historique, l'extension de la ville et la mer.

L'objectif de cette étude est d'arriver à comprendre l'état actuel de la ville. A l'aide des lectures de son développement et sa formation, nous nous baserons sur les structures urbaines, viaires et les espaces majeurs existants.

Dellys, Une ville littorale millénaire, demeure un témoin de plusieurs civilisations qui se sont succédées en Algérie. Dellys a été numide, romaine, arabe, ottomane, française, puis après l'indépendance,



Figure I.1. Photo de la ville de Dellys
Source : <http://www.algerie-dz.com>

algérienne. La casbah de Delly date de 1068. En 1844, lors de l'occupation française, ce quartier, a connu l'urbanisation coloniale. Après le séisme du 21 mai 2003, de nouvelles interventions urbaines marquent le développement de Dellys la ville.

La ville de Dellys est longtemps restée une petite ville malgré le fait d'être l'un des plus anciens sites urbains d'Algérie. Les motivations pour le choix de la ville de Dellys comme support de notre problématique sont les potentialités physiques, naturelles et historiques qu'elle présente et qui doivent être préservées et cultivées, et aussi la diversité d'interventions urbaines à l'origine d'une déstructuration du tissu urbain.

III. Approche méthodologique :

L'approche méthodologique part d'un principe de comparaison entre les différents tissus et structures urbaines qu'a connu la ville, pour pouvoir pointer les moments marquants une nécessité de recomposition urbaine de la ville, autrement dit ; repérer les facteurs essentiels de sa croissance urbaine comme éventuellement de sa mise en crise.

La démarche englobe trois parties au total, en plus de la partie introductive qui concerne la problématique.

I.3.a. Approche théorique :

Elle consiste à faire les points sur les différentes publications et les différents travaux qui, de près ou de loin, ont déjà traité le thème de restructuration et recomposition urbaine du milieu littoral, et les multiples alternatives proposées comme solution, ainsi que les ouvrages publiés à ce sujet, sans oublier de définir les notions clés de la recherche, la conclusion de cette approche résume toutes les connaissances acquises.

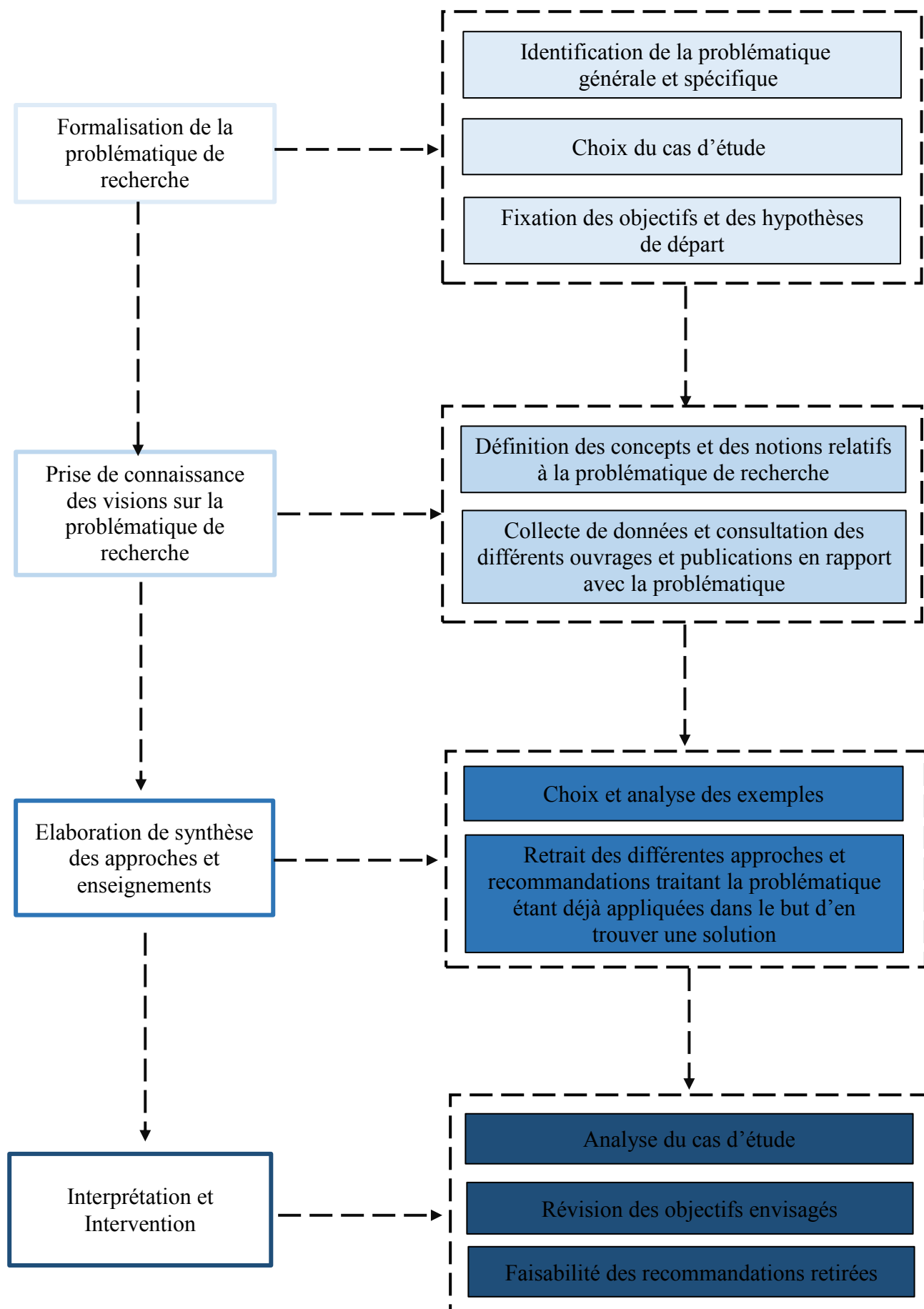
I.3.b. Approche thématique :

Elle vise à élaborer une recherche thématique, par l'analyse de quelques exemples, sélectionnés selon des critères de choix bien définis et présentant la même problématique, les critères d'analyse ont pour but de faire un état des lieux de la ville littorale, en récapitulant les phases principales de son développement et de ses mutations dans l'histoire, ainsi que le repérage des différents types d'intervention appliqués afin de recoudre et reconnecter la ville avec son littoral.

Les différents enseignements et recommandations en réponse à la problématique retirés de cette approche seront présentés en conclusion.

I.3.c. Cas d'étude et résultats :

Étant la partie opérationnelle du mémoire, elle se divise en deux parties, une première théorique, résumant les objectifs envisagés et la synthèse des approches précédentes, quant à la deuxième elle traite l'analyse du cas d'étude, la lecture de la problématique de recherche initiale, les différentes alternatives, et les résultats obtenus, permettant le lancement de nouvelles pistes de recherche.



Organigramme méthodologique

Source : fait par l'auteur

IV. Problématique générale :

Le processus naturel de croissance des villes est caractérisé par son développement vers sa périphérie, ce qu'on appelle **la périurbanisation**, un concept décrivant un étalement de la population, et surtout un processus **d'extension spatiale de la ville**, à travers l'histoire.

L'industrialisation va apporter, au XIXe siècle, un nouveau bouleversement des villes. La population urbaine va croître brutalement et les villes s'étendent aux alentours. La ville moderne est en effet confrontée à une explosion démographique sans précédent. Il faut loger, faire travailler, donner du loisir à des millions d'hommes et de femmes, et faciliter les échanges.

De là, apparaît le processus de littoralisation, qui a pris une dimension importante et mondiale depuis la seconde partie du XX^e siècle. Elle consiste en une migration des populations vers les littoraux, pour les richesses halieutiques, ou encore l'ouverture sur la mondialisation, plus aisée qu'à l'intérieur des pays; la maritimisation de l'économie, qui a accompagné le développement des transports maritimes intercontinentaux et des grands ports maritimes.

Ces conséquences sont donc une concentration croissante de population sur les côtes, ce qui est à la fois un avantage (ces populations peuvent plus facilement travailler donc vivre) et un inconvénient. La forte concentration de population entraîne dans certains pays des problèmes liés à l'urbanisation de ces villes.

L'expansion démesurée des villes littorales algériennes après l'indépendance, s'est faite selon un même principe à un rythme plus lent, où un modèle unique s'est répété au détriment des particularités culturelles, cultuelles, historiques et géographiques des villes. Les villes algériennes se développaient dans **la continuité de la discontinuité**, en créant une rupture du **paysage urbain** caractérisée par la lecture de deux **entités séparées** : ancienne avec une structure urbaine bien définie et nouvelle caractérisée par l'éclatement de sa forme et de sa structure urbaine, détachée de son contexte naturel qui est **la mer**.

Ces phénomènes d'éclatement et de rupture ville-mer, traduisent un espace urbain dont les contours ont été rendus flous à mesure que cet étalement prenait de l'ampleur, ce qui nous mène à poser la problématique comme telle:

- Sommes-nous condamnés à suivre ce même processus d'extension et de périurbanisation hérité de la colonisation ?
- D'où tire-t-on la nécessité de réconcilier de la ville à la mer ?
- quels types d'alternatives peuvent faire face à ce phénomène de déstructuration des villes littorales?

V. Problématique spécifique :

La problématique spécifique de cette recherche se porte sur la **restructuration et la recomposition urbaine** des villes littorales anciennes, ou de fondation historique, c'est des villes côtières très riches en patrimoine architectural et environnemental, mais malheureusement, elles souffrent de dégradations et de perte de leurs valeurs. À la période **post indépendance** comme aire temporelle, le développement de ces villes a connu un rythme effréné, qui continue jusqu'à présent, causé par multiples critères principalement l'exode rurale.

Ces villes ont connu une urbanisation croissante due à :

- Un littoral touristique, qui a été aménagé dès les années 1950 avec des équipements (hôtels, complexes, promenades, ports...) pour accueillir durant l'été des touristes attirés par les loisirs, la détente sous le soleil et la chaleur méditerranéens. Par ailleurs, beaucoup de personnes qui veulent profiter d'un climat plus agréable s'y installent définitivement. Cet afflux de touristes et d'habitants est source d'urbanisation démesurée.
- Un littoral industriel-portuaire, qui a été aménagé pour accueillir des équipements destinés à faciliter les échanges par voie maritime (ports, grues, terre-plein, silos, entrepôts, usines,...). Il attire beaucoup de personnes en quête de travail.

L'accroissement des villes littorales à l'heure actuelle, paraît ingérable en terme formel, par la création de nouvelles entités (villes) indépendamment des anciennes et en rupture avec l'élément majeur de la nature de ces villes qui est la mer, due à l'absence d'infrastructures d'articulation et de l'inexploitation suffisante de l'emprise portuaire. Egalement, le front de mer est dépourvu de toutes activités d'animation, d'où l'absence de sa fréquentation, d'autant plus la rupture historique, engendrant la rupture entre le noyau de la ville et les extensions au niveau de la typologie, l'échelle, et la structure.

A l'image de ces constats :

- Comment peut-on procéder pour recoudre et reconnecter cette déstructuration urbaine de la ville littorale et créer une forme cohérente de l'ensemble de la ville ?
- Comment assurer la continuité : mer – noyau ancien – extensions nouvelles et futures ?
- par quel mécanisme doit-on gérer ce développement pour assurer la continuité et la cohésion de la ville ?
- Quelles sont les perspectives d'avenir qui peuvent être menées par un projet urbain en réponse à cette déstructuration et en vue de valoriser les villes littorales ?

VI. Hypothèses et Objectifs :

D'abord comme réflexion de départ, Dellys est une ville dégradée et dont son image ne reflète pas sa valeur historique et touristique, elle est une ville fortement séparée de son littoral, elle se montre comme un bon exemple d'étude sur le phénomène de la rupture : mer – noyau historique – extensions nouvelles.

Après ce constat, nos hypothèses de recherche concerneront un ensemble de rapports entre différents phénomènes, donc, on supposera qu'un certain phénomène est la cause d'un autre, ou qu'il en est une conséquence tel que:

- Les multiples interventions post-industrielles autonomes qui consacrent la perte de l'espace public (source majeure de la structure urbaine), sont supposées être les sources principales de cette dégradation de la ville.
- La réconciliation de la ville avec son littoral, demeure essentiel et l'élément clef pour dépasser la situation de crise dont elle souffre, et donc une recomposition ville-mer sur de nouvelles bases à l'image de toutes les autres villes littorales recomposées dans le monde.

L'objectif de la recherche peut être résumé en deux points principaux :

- L'aboutissement à une nouvelle génération de transformations par lesquelles la ville et la mer resteraient en partie combiné, qui serait une recomposition urbaine de la ville afin de retransformer la ville en une vraie ville littorale.
- la remise en cause des mécanismes et moyens de gestion de chaque extension de la ville, et la façon de prévenir ou d'intervenir, pour y remédier, que les instruments d'urbanisme actuels n'arrivent à régler.

VII. Conclusion :

L'enjeu principal de la recherche est bien d'analyser les raisons derrière un tel phénomène et d'essayer d'enrayer les effets néfastes d'un certain mode d'urbanisation, sans pour autant remettre en cause le développement de la ville.

Notre propos est de montrer les non cohérences spatiales de la structure urbaine, et non les incohérences temporelles. Puisque lors des différentes interventions urbaines y a des formes voulues, certes, mais aussi des formes concédées ou simplement découvertes en cours de route, et qui peuvent être en désarroi avec les éléments ou les repères anciens de la ville.

Comme second objectif, c'est la remise en cause des mécanismes et moyens de gestion de chaque extension des villes, et la façon de prévenir et d'intervenir, pour y remédier.

CHAPITRE II :
ETAT DE LA CONNAISSANCE

NOTIONS ET CLEFS DE LA RECHERCHE

II. Chapitre II : ETAT DE LA CONNAISSANCE :

II.1. Introduction :

L'objectif de ce chapitre c'est d'essayer de donner des notions de base concernant la ville littorale, son contexte formel et temporel, afin de bien cibler la recherche et lui permettre l'aboutissement à un résultat.

Basée sur une approche théorique cognitive traduite par des consultations d'ouvrages et de publications traitant cette même problématique de rupture entre : mer - noyau ancien – extension nouvelles.

En dernier une approche thématique est menée par l'analyse d'un nombre de villes qui exposent les mêmes spécificités et ayant assez en commun pour pouvoir se distinguer du reste des villes littorales dans le but de synthétiser des approches et des enseignements déjà applicables au sujet de départ.

II.2. Phase cognitive :

La phase cognitive englobe deux parties majeures, une première consiste en les différentes définitions des notions et concepts de base relatifs à la problématique débutant par tous ce qui est en rapport avec **le Littoral et les Villes littorales**, le mode d'urbanisation de ces villes: **la littoralisation**, le phénomène principale de leur élargissement qui est **l'étalement urbain**, les multiples moments de crise caractérisés par **la rupture du paysage urbain**, ou la **déstructuration urbaine**, les alternatives qui puissent être envisagées partant du **Projet urbain**, aux différentes approches telles que : **la recomposition et la restructuration** urbaine.

La deuxième partie est la récapitulation des lectures faites concernant cette même problématique, les ouvrages et les publications consultés et faire le point sur les différents travaux qui ont touché de près ou de loin la problématique.

II.2.a. Définitions des notions et concepts :

- **Ville littorale**

Le littoral est la bande de terre constituant la zone comprise entre une étendue maritime et la terre ferme, le continent, ou l'arrière-pays. Selon les échelles retenues, le littoral peut s'étendre de quelques centaines de mètres à plusieurs kilomètres de part et d'autre de la limite terre-eau ou au sens strict, correspondre à l'estran. Il est typiquement constitué de l'étage infralittoral, l'estran et l'étage supra littoral.

Espace limité, convoité, attractif, propices aux différents flux (échanges commerciaux, déplacements...), il accueille actuellement la majorité de l'humanité, nombre d'agglomérations et de nombreuses activités. On parle alors de littoralisation.

Alors que plus de 50 % de la population mondiale vit dans les zones côtières à moins de 100 km du rivage au début du XXI^e siècle, les projections démographiques prévoient que plus de 75 % y vivra d'ici 2035⁽¹⁾.

Les communes littorales et des arrière-pays présentent un taux d'urbanisation et de périurbanisation généralement beaucoup plus élevé que la moyenne. Par exemple, en 2003, elles représentaient en France 10,5 % des surfaces nouvellement construites, sur 4 % du territoire seulement⁽²⁾. C'est l'arrière-pays littoral qui maintenant désengorge la côte et contribue le plus à la périurbanisation et à la fragmentation écologique du territoire.

- **Littoralisation**

La littoralisation est un processus ancien mais qui a pris une dimension importante et mondiale depuis la seconde partie du XX^e siècle, Elle consiste en une migration des populations vers les littoraux, pour les richesses halieutiques, ou encore l'ouverture sur la mondialisation, plus aisée qu'à l'intérieur des pays, tenant compte aussi de la maritimisation de l'économie.

Ces conséquences sont donc une concentration croissante de population sur les côtes, la forte concentration de population entraîne dans certains pays des problèmes liés à l'approvisionnement en eau et à la pollution, voire des problèmes d'urbanisation.

La littoralisation est sous-tendue par deux grandes logiques d'attractivité :

- logique de l'ordre de la production matérielle qui vise à la recherche d'une efficacité économique croissante liée à la mondialisation des échanges et permise en particulier par la révolution des transports maritimes et terrestres,
- logique de récréation, de recherche d'aménités : tourisme, recherche de lieux de résidence agréables, associés ou non aux lieux de travail, etc.

L'attraction contemporaine des littoraux occupés est à l'origine d'une densification croissante des aménagements et de concurrences entre activités et acteurs et/ou usagers. Ces activités se complètent ou s'excluent.

Les politiques publiques, dans les États les plus développés, interviennent pour réglementer le processus de littoralisation. Les populations peuvent ainsi avoir de nouveau, accès à la mer par la réoccupation de friches industrielles ou portuaires. Des politiques de protection visent à limiter les aménagements sur certaines portions du littoral, sur le modèle ancien du National Trust britannique.

Comme exemple, les 46 000 km de côtes méditerranéennes sont en proie à une forte urbanisation et tendent à s'artificialiser de plus en plus. Le tropisme vers les régions côtières s'est renforcé au cours des trente dernières années : en l'an 2000, 34% de la population des pays méditerranéens vivent dans les régions côtières contre 27% en 1970. Entre 1970 et 2000, la population des régions côtières de la rive nord est passée de 58 à 69 millions et, dans la même période, le chiffre a plus que doublé pour les pays de la rive sud et du Levant, en passant de 32 à 75 millions d'habitants⁽³⁾.

- **Étalement urbain :**

Il existe de nombreux concepts et tentatives de définition de l'étalement urbain dans la littérature, l'étalement urbain constitue une forme d'urbanisation qui est portée par une mise en valeur privilégiée des périphéries urbaines, il provoque nécessairement l'accroissement des surfaces bâties de chaque agglomération. On parle aussi de périurbanisation, terme moins péjoratif.

Mais au même temps, on peut poser l'hypothèse qu'il introduit une surconsommation d'espace. Selon l'Agence européenne pour l'environnement, l'étalement urbain se manifeste lorsque le taux de changement d'occupation des terres excède le taux de croissance de la

population, autrement dit quand, sur un territoire donné, la progression des surfaces urbanisées excède la progression de la population.

L'étalement urbain est un des sujets de préoccupation du Programme des Nations unies pour l'environnement. Ce sujet était soulevé dans le rapport GEO-3 et selon le rapport GEO-4 de 2007 « reste un des défis les plus intimidants qui se posent à la qualité de l'environnement ». La taille des maisons et des lotissements grandit, alors que le nombre moyen d'habitants par maison a chuté.

Ceci a entraîné une augmentation du nombre de voitures, de kilomètres parcourus et de routes imperméabilisées au cours des 20 dernières années. En effet, vitesse et longueur de déplacement et étalement urbain sont intimement liés : depuis 1960, l'explosion des mobilités a engendré une dilatation croissante des espaces urbains et des territoires. Cet étalement, qui est lié au développement démographique des agglomérations, se fait avec une densité du bâti d'autant plus faible que l'on s'éloigne du cœur des villes. L'étalement urbain est localement associé à la constitution de « villes dortoirs » et de fortes migrations pendulaires, ce qui demande de plus grands investissements en infrastructures routières, et de plus grandes dépenses énergétiques, ainsi qu'une plus grande pollution au gaz carbonique⁽⁴⁾.

La faible densité est due au caractère pavillonnaire de cette urbanisation, qui prend le plus souvent la forme du lotissement, la surface occupée par un foyer (maison et jardin privatif) étant plus importante que celle d'un appartement en immeuble, ainsi qu'à l'importance des espaces naturels conservés dans les communes concernées. Mais l'étalement urbain n'est pas le seul fait de l'habitat pavillonnaire : plus de la moitié des mètres carrés construits chaque année sont consacrés aux activités économiques.

- **Désordre urbain :**

La notion de désordre urbain peut avoir diverses définitions selon le point de vue que l'on adopte. Ce terme n'est pas utilisé de manière courante, à part chez les sociologues, pour lesquels il est synonyme de violence urbaine, d'incivilité ou du malaise des banlieues. On sent bien cependant que ces « désordres » sont toujours associés, plus ou moins légitimement, à des contextes urbains spécifiques, à des formes architecturales

symptomatiques. Dans ce sens, le désordre est compris comme un dysfonctionnement social lié à un manque de qualité urbaine et de lisibilité de l'espace, en particulier dans les secteurs de banlieue. Le problème de la lisibilité des banlieues n'est pas nouveau⁽⁵⁾.

Déjà, dans les années 1930, après la première vague de lotissements, François Latour, président du Conseil municipal de Paris en 1931 pouvait dire :

- l'étranger, qu'amène à Paris un train international, doit avoir l'impression que les abords de notre capitale sont entièrement livrés au caprice et au hasard. La région parisienne, pour tout dire, donne le spectacle de l'incohérence et de l'anarchie⁽⁶⁾.

Le désordre urbain, tel qu'on veut le définir ici, ne concerne pas la forme des unités fonctionnelles (lotissements, grands ensembles, zones commerciales...), qui répondent bien souvent au contraire à des règles géométriques très strictes, mais l'absence **de structuration**, ou de **composition d'ensemble**, qui permet de relier ces unités fonctionnelles entre elles.

- **Projet urbain :**

Les notions traditionnelles de plan et de planification sont progressivement remplacées par celles de développement urbain durable et de projet urbain. Le projet urbain présente plusieurs dimensions, et peut être défini comme suit : « Le projet urbain est à la fois un processus concerté et un projet territorial : il consiste à définir et mettre en œuvre des mesures d'aménagement sur un territoire urbain donné, en partenariat avec tous les partenaires civils et institutionnels concernés, intégrant les différentes échelles territoriales et le long terme, en vue d'un développement urbain durable ».

Le projet urbain est donc à la fois...

- **Un processus concerté...** Le projet urbain est un ensemble de démarches visant à l'obtention d'un accord entre les différents acteurs, auxquelles peuvent participer toutes les parties prenantes (habitants, associations, propriétaires, administrations, élus, experts), et où sont définies les règles de la participation et les rôles de chacun (consultation, concertation, décision)
- **Un projet territorial...** la ville est composée de « territoires » – le bâtiment, la rue, le quartier, la commune, l'agglomération – qui sont autant d'espaces de vie appropriés par leurs usagers. Le projet urbain devrait prendre en compte l'ensemble

des enjeux de société pertinents à l'échelle du territoire concerné : enjeux de qualité du cadre de vie, mais aussi enjeux de convivialité, d'intégration, de vitalité économique.

- **Il consiste à définir et mettre en œuvre des mesures d'aménagement...** Le projet urbain est d'abord orienté vers la réalisation d'infrastructures : construction de logements, d'équipements collectifs, aménagements d'espaces publics, etc. La réalisation de ces « contenants » devrait en principe s'articuler étroitement avec des stratégies sociales et économiques, permettant de faire vivre les « contenus » : création d'entreprises et d'emplois, mesures d'intégration, de formation, d'animation, de solidarité, etc.
- **Sur un territoire urbain donné...** Le projet urbain s'adresse à un lieu ou un territoire particulier, qui peut être une parcelle, un quartier, une commune ou une agglomération toute entière. Cela signifie la prise en compte et la valorisation d'une identité locale, la construction d'une vision commune pour le territoire, voire la mise en place d'institutions représentatives (associations de quartier, conseil d'agglomération...)
- **Intégrant les différentes échelles territoriales et le long terme...** Le projet urbain doit tenir compte à la fois des enjeux locaux, tels que la préservation du cadre de vie pour les populations locales, ainsi que des enjeux plus globaux tels que la construction de logements ou la réalisation de grands équipements. Il doit tenir compte de demandes contemporaines, mais anticiper aussi celles de demain. Pour cela, il doit prévoir la mutabilité des affectations et la modularité des usages.
- **En vue d'un développement urbain durable.** Le projet urbain vise des mesures générant des plus-values à la fois dans le domaine social, environnemental et économique. Dans ce sens, il favorise les approches intersectorielles, s'adresse aux experts des différentes disciplines concernées, valorise les partenariats entre le public et le privé, entre le social et le spatial.

Autrement dit, le projet urbain est une démarche intersectorielle, interinstitutionnelle et interterritoriale visant au développement intégral d'un territoire urbain donné au travers de plusieurs "sous-projets"⁽⁷⁾

- **Restructuration urbaine :**

Une **restructuration** est une opération par laquelle un ensemble organisé voit sa structure organisationnelle remaniée en vue d'atteindre une nouvelle configuration. Le terme est principalement utilisé en urbanisme et en architecture, pour désigner le réaménagement d'un espace, d'un quartier ou d'un bâtiment, en psychologie, pour désigner la reconstruction de la personnalité ou de l'individualité, et en économie, pour désigner soit une opération à caractère financier (restructuration du capital, de l'endettement...), soit la réorganisation d'un secteur d'activité économique, d'une administration ou d'une entreprise.

L'approche de la restructuration peut viser à préserver les formes urbaines et architecturales en cherchant à les améliorer, ou bien à rompre avec des modes d'organisation géométriques de l'espace, avec la massivité et l'uniformité des bâtiments, notamment en réalisant des constructions de taille plus réduites (écrêtage des tours, segmentation des grandes barres). Cette position conduit également à diversifier la modénature des façades et des entrées, à installer des toitures à deux pentes, ce qui est considéré comme sacrilège par les tenants de l'architecture moderne.

La restructuration urbaine peut concerner :

- Des territoires en friches (industrielles, militaires.....)
- La réhabilitation urbaine de tissus anciens en voie de dégradation, rendue nécessaire par les besoins spécifiques du secteur (développement résidentiel, introduction de nouvelles fonctions urbaines.....)
- La requalification de l'espace public

II.2.b. Législation et instruments de gestion et de protection du littoral ⁽⁸⁾:

Dans le but d'enrichir et de multiplier les notions et les clés de notre recherche, on a fait appel à la consultation de législation et d'instrument de gestion du développement du littoral qui peuvent faire face à la problématique posée, différents points de vues des instruments nous éclairent sur les interventions qui ont pu être menée, pour assurer le retour de la ville vers la mer, et assurer la préservation du cachet littoral des villes.

L'importance économique et sociale du littoral ne fait que croître, engendrant des conflits importants d'occupation de l'espace. L'apparition des préoccupations écologiques met en exergue les équipements réalisés sans contrainte qui détruisent irrémédiablement les richesses de la zone littorale marine. Pour que le littoral conserve sa productivité et ses fonctions naturelles, il faut donc améliorer la planification et la gestion de son développement.

- **Instrument de protection du littoral :**

- Législation Au niveau national

Le désir de maîtriser la gestion des espaces littoraux en Algérie est récent, la loi 90-29 du 1er décembre 1990 relative à l'aménagement et à l'urbanisme est le premier texte ayant défini en « dispositions particulières à certaines parties du territoire » l'espace littoral. Les dispositions de ce texte s'appliquent à toutes les îles, îlots ainsi qu'une bande de terre d'une largeur minimale de 800 mètres longeant la mer et incluant l'intégralité des zones humides et leurs rivages sur 300 mètres de largeur dès qu'une partie de ces zones est en littoral tel que défini. En outre toute construction sur une bande de terre de 100 mètres de largeur à partir du rivage est frappée de servitude de non aedificandi, toutefois sont autorisées sur cette bande les constructions nécessitant la proximité immédiate de l'eau (art. 45 de la loi 90-29).

Les dispositions de cette loi n'ont pas empêché l'urbanisation de s'étendre dans Les zones proches du rivage. Ces espaces connaissent également une dégradation importante due à l'extraction non autorisée du sable et à la fréquentation anarchique des plages. Ce n'est qu'en février 2002 qu'une loi spécifique au « littoral » a été promulguée. Il s'agit de la loi 02-02 du 05 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral. Cette loi délimite trois bandes dans le littoral tel que défini à l'article (07), dans lesquelles sont édictées des restrictions relatives à l'urbanisation.

- Législation Au niveau international

L'Algérie a adhéré à la convention de Barcelone de 1976 en Janvier 1980.

De même, Le protocole relatif à la protection de la Mer Méditerranée contre la pollution d'origine tellurique ratifié en 1982 est entré en vigueur en 1983. L'adoption, le 3 Avril 1982 à

Gènes du protocole relatif aux Aires Spécialement Protégées d'importance Méditerranéenne et sa ratification en 1985, est entrée en vigueur en 1986. Le 28 avril 2004, l'Algérie a ratifié la convention de Barcelone par décret présidentiel n°04-141. Les protocoles relatifs à cette convention sont en cours d'examen. Par ailleurs, l'Algérie a ratifié plus de 13 accords, de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge en 1976, et de la Convention de PNUF de 1979 sur la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage (Convention de Bonn) en 2005.

• **Le plan d'aménagement côtier (PAC):**

Conformément aux dispositions de la loi relative à la protection et à la valorisation du littoral (Art.25), dans les communes riveraines de la mer et afin de protéger des espaces côtiers, notamment les plus sensibles, il est institué un plan d'aménagement et de gestion de la zone côtière dénommé plan d'aménagement côtier qui comporte l'ensemble des dispositions fixées par les lois et règlements en vigueur et celles de la présente loi. Les modalités de sa mise en œuvre sont contenues dans le décret d'application N° 09-114 du 07 avril 2009.

Le PAC s'est traduit par :

- La délimitation et la matérialisation physique du littoral, des zones naturelles d'intérêt écologique et des limites d'extension des agglomérations.
- Le cadastre du littoral (état de fait environnemental et foncier).
- L'établissement du bilan écologique et l'identification des occupations et des atteintes au milieu.

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 trois kilomètres. 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.

La délimitation des zones sensibles, pertinentes et prioritaires se base sur des critères d'activités (concentration de l'urbanisation, zones industrielles, équipements structurants, etc.). Ces critères reposent essentiellement sur une forte pression liée à l'urbanisation, et à la

multiplication des points de rejets des eaux usées directement vers la mer, sans traitement préalable. La délimitation des zones naturelles tient compte des atouts naturels, et touristiques liés aux sites balnéaires.

L'aspect « protection » devant être étendu au maximum au détriment de l'aspect « développement », les dispositions d'urbanisme propres au littoral ne doivent pas être conditionnées par la qualification de commune littorale mais par celle d'écosystème côtier. En d'autres termes un critère physique remplacerait le critère administratif et les règles particulières au littoral s'appliqueraient sur l'ensemble de la zone naturelle constituant un écosystème littoral dont la profondeur vers l'intérieur des terres est de trois kilomètres.

Il faut souligner que le PAC est un plan à l'échelle régionale puisqu'il peut couvrir plusieurs wilayas. Toutefois, la région en Algérie n'existe pas en tant qu'échelon de gouvernance doté de compétences. Elle ne bénéficie d'aucun pouvoir hiérarchique par rapport aux autres collectivités. C'est dans ce contexte que se pose la question de la planification régionale du littoral et des zones côtières. Une certaine ambiguïté juridique demeure : le littoral est reconnu comme un territoire qui a ses propres instruments d'aménagement : le PAC et les plans d'aménagement institués par le décret exécutif n° 07-206 du 30 Juin 2007. Qu'en est-t-il des autres territoires administratifs : les communes et les instruments d'urbanisme PDAU et POS qui sont opposables aux tiers. A ce jour, les quinze wilayas côtières du littoral algérien ont été couvertes par des PAC.

- Etude de mise en œuvre du PAC

Suite aux résultats du cadastre il a été procédé à l'identification des actions immédiates préventives et curatives pour la protection du littoral. Afin de confirmer et de mettre à niveau et actualiser ces différentes actions et de les valider en concertation avec les wilayas, le MATE a lancé une étude intitulée « assistance à la mise en œuvre des PAC » confiée au Bureau d'Etudes portugais DHV/FBO qui consiste à réaliser des projets concrets exprimant la formulation et la mise en œuvre des politiques et stratégies nationales en matière de préservation et de protection du littoral.

L'étude porte sur cinq missions : Analyse des plans d'action des PAC, Hiérarchisation des actions et échéancier de mise en œuvre, Elaboration des fiches techniques détaillées avec

évaluation financière par thématique, Elaboration des cahiers des charges par projet identifié, Elaboration des dossiers d'appels d'offres, analyse et évaluation des offres.

II.2.c. Conclusion :

Pour pouvoir accomplir notre recherche et aboutir à des réponses à notre problématique de départ, ou même repérer des alternatives en sa réponse il nous était indispensable de définir nos bases, notions et clés de recherche.

Partant de ce que représente une ville littorale en sa particularité vis-à-vis des autres villes, son urbanisation qui a pris de l'ampleur avec le développement socio-économique, ce qui a engendré un progrès important du processus de littoralisation.

Ce développement constant des villes n'a pas épargné les villes littorales du phénomène de l'étalement urbain ; permettant à la ville d'adopter multiples extensions vers sa périphérie, de ce fait croître et s'éloigner de plus en plus de son élément physique et naturel le plus dominant qui est la mer.

Ne pas pouvoir distinguer une ville littorale d'une autre, souligne un dysfonctionnement de la forme urbaine de cette dernière, un désordre urbain fait surface et fait appel à en remédier, de là une maîtrise de l'aménagement de ces villes demeure essentielle et passe en premier lieu par la maîtrise de ses extensions spatiales et urbaines.

La recherche de cette maîtrise et gestion des extensions ; nous a menée à identifier la législation qui la gère, actuellement un Plan d'Aménagement Côtier définit les mesures et les dispositions à suivre lors de chaque interventions sur ville littorale.

En fin, la définition de ces concepts suivant cet ordre nous permet de repérer les relations entre eux, que chaque concept peut être la cause ou la conséquence d'un autre, et l'appel au projet urbain comme nouvelle stratégie visant à aménager et améliorer la qualité et la forme urbaine des villes peut être la procédure la plus particulière pour chaque problématique.

II.3. Phase Thématique :

Dans la présente partie, on analysera des projets urbains réalisés dans le même contexte de la recomposition du rapport ville-mer du littoral. Cette analyse nous permettra de mieux comprendre et enrichir nos connaissances sur les différentes actions et aménagements de ces villes d'une part et d'autre part de mieux comprendre la manière de réaliser le projet urbain afin de répondre aux problématiques et besoins de la ville et de ces habitants. Dans cette partie, on a choisi 03 exemples à analyser :

II.3.a. Critères de choix des exemples :

Aujourd'hui et depuis déjà quelques décennies selon les pays, les espaces à l'interface ville/mer constituent des territoires à recomposer.

Le choix des exemples dans ce même contexte est basé sur :

- ❑ **La mémoire de la ville :** ce critère vise à sélectionner des villes ayant connues des périodes historiques et architecturales différentes lors de leurs développements, dans le but de repérer les ruptures formelles et spatiales et non pas temporelles, en ayant toujours la conscience de l'existant.
- ❑ **La taille urbaine :** afin de limiter l'aire d'étude le choix s'est porté sur des villes de taille urbaine moyenne ne présentant pas une influence très importantes à l'échelle territoriale et qui ont connu un croisement postmoderne important en dissociation spatiale avec leurs noyaux historiques.
- ❑ **La morphologie urbaine:** étant un élément essentiel influençant le type de développement que puissent adopter les villes avec une morphologie naturelle et physique imposante.

II.3.b. Critères d'analyse des exemples :

L'analyse et la présentation des exemples sera faite selon:

- ❑ **Critères environnementaux :** qui visent à analyser l'environnement physique de la ville afin de repérer la problématique de départ de chaque intervention et la sorte par laquelle s'est faite la réintégration à ce dernier,

- ❑ **Critères architecturaux:** en rapport avec les différents cachets architecturaux qu'a connu la ville, et les modes d'intervention qui permette une meilleure préservation de la continuité de l'ensemble.
- ❑ **Critères fonctionnels:** dans le but d'analyser la nouvelle structure urbaine de la ville: servitudes, mobilité...etc.

II.3.c. Présentation des exemples :

- **Exemple 01 : Revalorisation de l'entrée de la ville de CALVI - France**

« [...] **Calvi**, l'une des places principales de la Corse, tant à cause de son ancienneté qu'à cause de la beauté des maisons aussi bien bâties. Mais la dernière guerre a ruiné complètement les maisons extérieures et fort endommagé celles de la ville elle-même. Les rues sont un peu étroites. Calvi est situé sur une éminence dont la forme ressemble à une balle ronde, et sur le bord de la mer qui l'entoure aux deux tiers »⁽⁸⁾.

Ville française située à l'extrémité nord-ouest de l'île, face au littoral de la côte d'azur, riche en histoire par le passage de plusieurs civilisations de la préhistoire à nos jours.



Figure II.1. Photo de la ville de Calvi
Source : <http://villedecarvi.fr/>



Figure II.2. Photo aérienne de la ville de Calvi
Source : Google earth

- Le contexte :

Longtemps la ville de Calvi se partageait en deux quartiers : la Haute ville (la Citadelle), et la Basse ville. Depuis la fin du ^exx siècle, le centre vital de la ville s'est déplacé vers sa sortie sud. Entre deux supermarchés existants, se sont créés de nombreux commerces et services en rez-de-chaussée de nouveaux immeubles d'habitations et commerces récemment construits.

Le visage de la cité est en train de changer. En 2015 a été lancé le projet de requalification urbaine de "l'entrée de ville", sur un vaste territoire de part et d'autre de la N197, entre la station Total et la gare (espace sur lequel est actuellement installé le supermarché Super U d'un côté, et un terrain en terre battue servant de parking). Logements, espaces publics, équipements et déplacement de la gare sont au programme, du but de reconnecter les deux parties de la ville.

- Documents et instruments:

Le conseil municipal a prescrit l'élaboration du plan local d'urbanisme (PLU) le 26/02/2015.

L'article R*123-1 du code de l'urbanisme dispose que les PLU comportent un plan d'aménagement et de développement durable (PADD).

Selon l'article 151-5 du code de l'urbanisme le PADD définit les orientations générales des politiques d'aménagement, qui seront débattues par le conseil municipal conformément à l'article 151-12 du code de l'urbanisme.



Figure II.3. Plan de réaménagement de la ville de Calvi
Source : <https://divisare.com>

- Les grands objectifs :

Le projet s'attache à replacer la gare au cœur de la ville en créant deux places publiques de part et d'autre de la nouvelle station ferroviaire.

L'objectif était de **séquencer la marche en ville**, depuis le parvis de la nouvelle gare vers la ville **historique** et vers le **nouveau quartier au Sud** en alternant **les vues sur la mer, la citadelle, le faubourg, le port**, mais également des vues sur **les nouveaux quartiers** créés au Sud.

- Les grandes opérations portées par le projet urbain :

L'étude urbaine et paysagère de la revalorisation de l'entrée de la ville intégrant des parkings-relais, la **restructuration** des espaces extérieurs de la nouvelle gare, l'étude des flux de piétons, voitures et bateaux, la création de logements intégrés à des schémas d'aménagement urbains (nouvelle place, belvédère, bouledrome, place du marché et commerces).

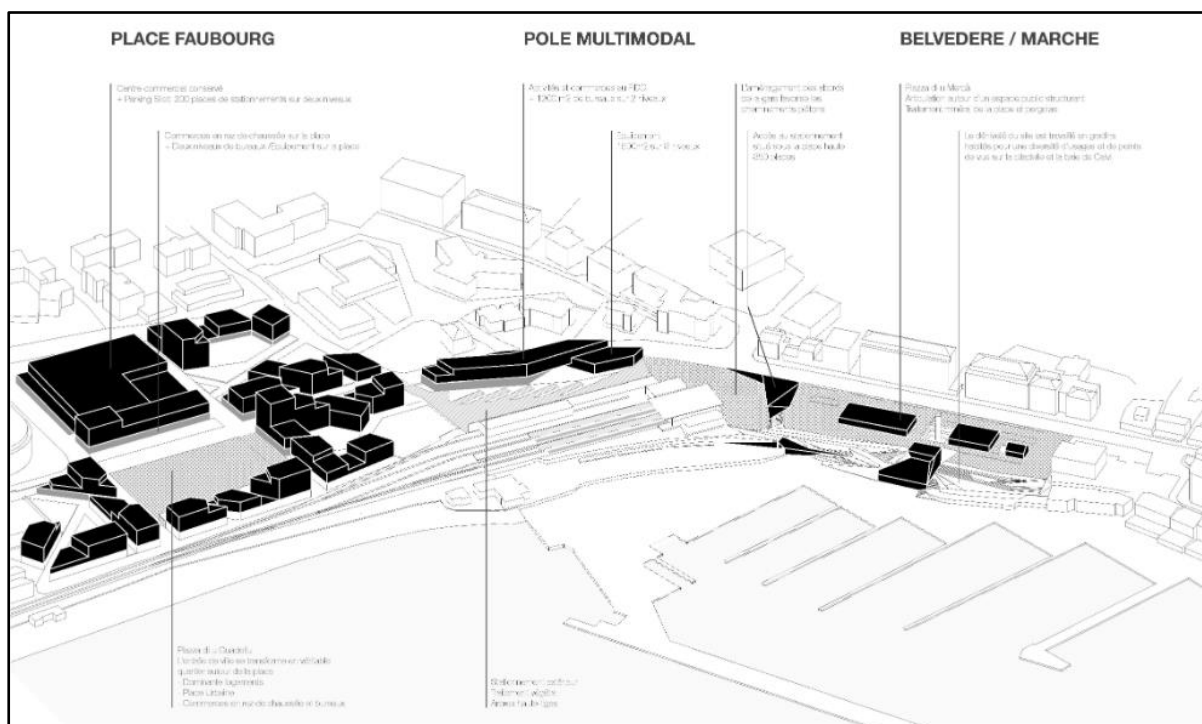


Figure II.4. Axonométrie du plan de réaménagement de la ville de Calvi

Source : <https://divisare.com>

L'espace public :

Au Nord, depuis le parvis de la gare, une grande esplanade s'ouvre largement sur le paysage méditerranéen et la Citadelle : la place du Marché accueille de nombreuses manifestations touristiques autour du monument d'Algajola restauré et couronné de la figure emblématique de la ville : Christophe Colomb.

Au Sud de la gare, c'est autour de la place du Guadellu, que se dessine un tout nouveau quartier. Le toponyme témoigne du caractère humide du milieu et des spécificités architecturales et urbaines développées vis à vis de la présence de l'eau en ville. Cet espace public, qui se retourne sur la vie de quartier négocie des vues et des parcours vers le patrimoine historique de la ville grâce au découpage de ses îlots et de ses façades.

Mobilité :

Au cœur des îlots, des parcours voués aux modes doux assurent des promenades piétonnes de la Place du Guadellu à la Place du Marché. Le découpage ainsi créé au sein des îlots partitionne des espaces privés associés à la vie des nouveaux habitants du quartier en proposant des jardins familiaux aux pieds des immeubles.

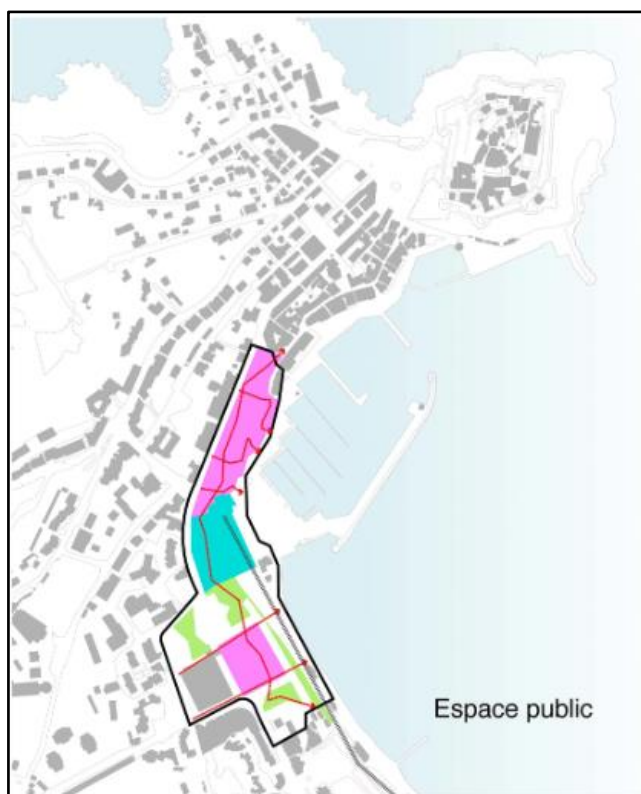


Figure II.5. Plan des espaces public proposés
Source : <https://divisare.com>

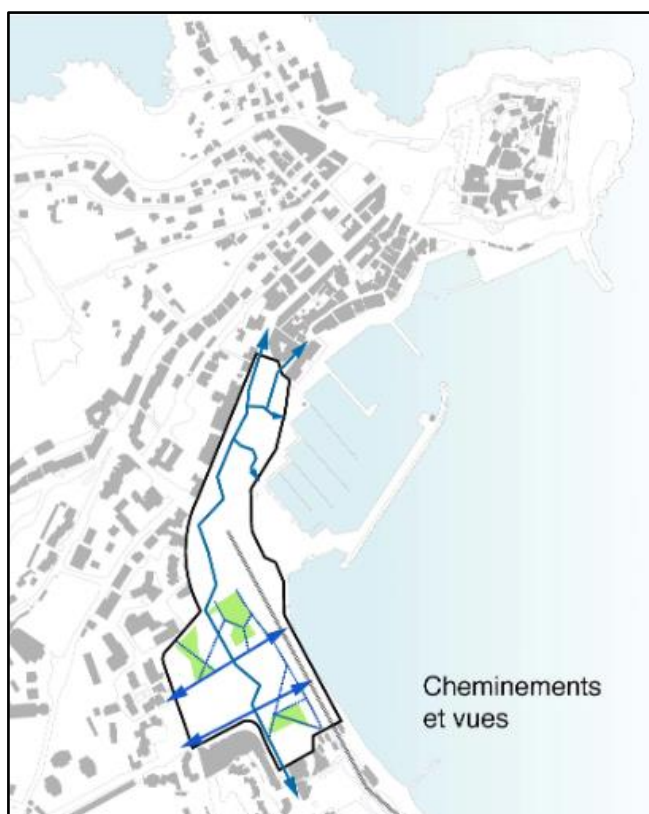


Figure II.6. Plan du cheminement piéton proposé
Source : <https://divisare.com>

Les éléments de programme :

Le programme propose la localisation des équipements structurants attenants à la place du Marché, tandis que les logements se localisent autour de la place du Guadellu, A proximité immédiate de la gare, un immeuble a été pensé comme un espace mutable, qui permet de répondre aux besoins de la ville selon ses évolutions : les volumes intérieurs peuvent accueillir du stationnement, dans une logique de parking silo, mais également des espaces d'expositions, de bureaux, voire de logements à plus long terme si nécessaire.

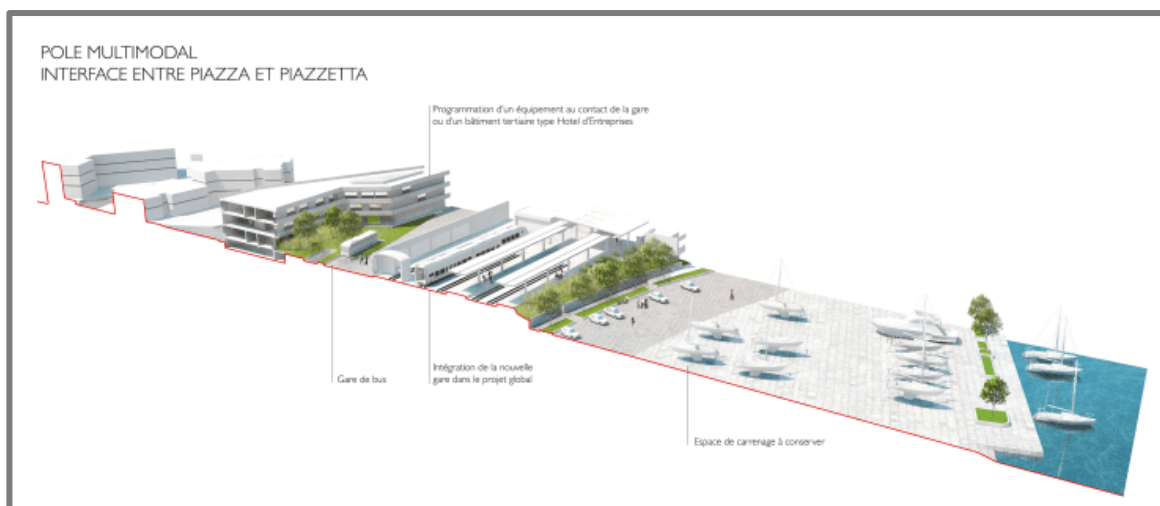


Figure II.7. Pôle multimodal proposé
Source : <https://divisare.com>

Autour de la place du Guadellu, l'ensemble de logement propose de loger les enfants du pays en faisant la part belle aux logements sociaux, à l'accession à la propriété et à l'habitat participatif. L'ensemble des rez-de-chaussées anime la place du Guadellu en proposant des locaux commerciaux et des services de proximité.

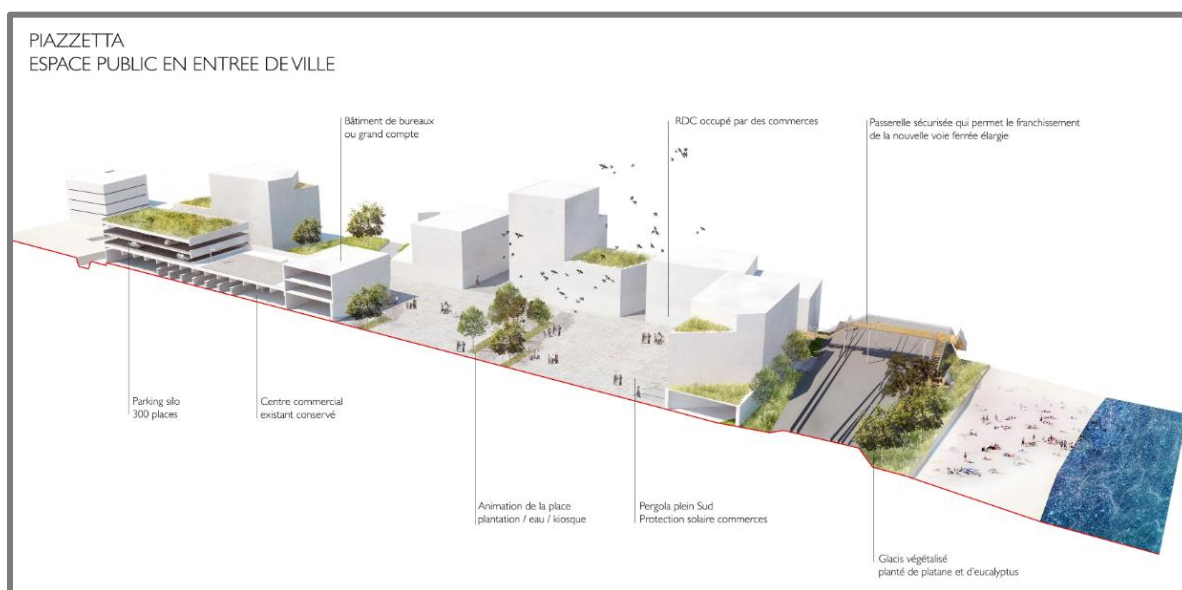


Figure II.8. Place du Guadellu
Source : <https://divisare.com>

Le Centre-Commercial est maintenu et optimisé en densifiant sa toiture qui reçoit un parking aérien, des espaces de bureaux et un pôle sportif.

L'architecture se développe du R+1 au R+3 pour s'insérer dans le contexte historique bâti du faubourg. Quelques ponctuations architecturale en R+6 fabriquent de nouveaux repères visuels afin pouvoir mieux s'orienter en milieu urbain.

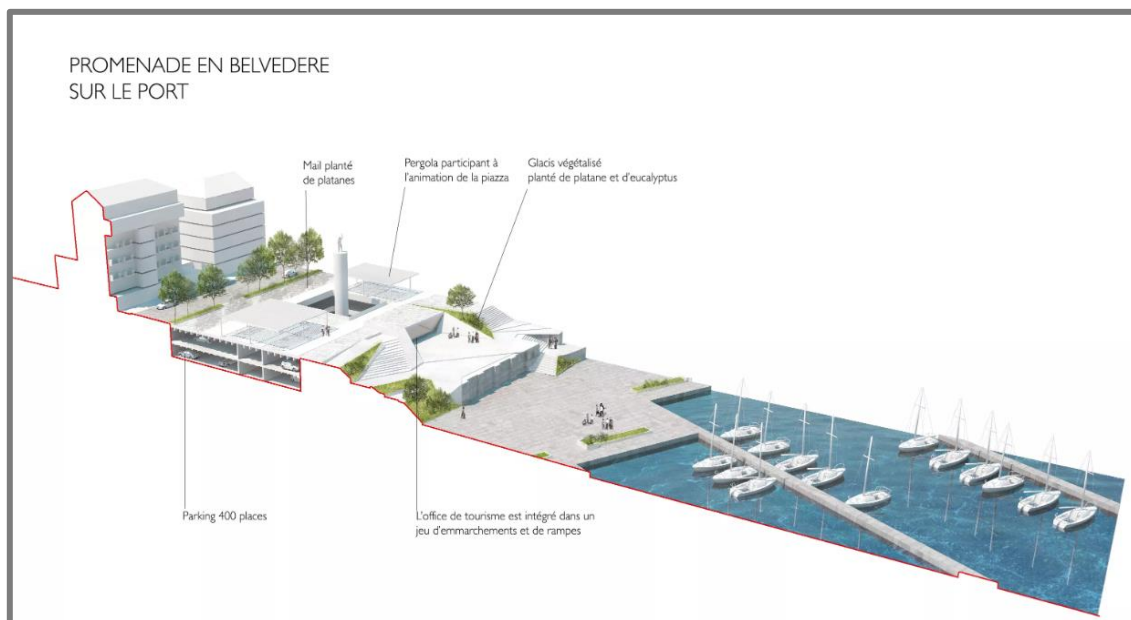


Figure II.9. Place du Marché
Source : <https://divisare.com>

Le découpage des façades ainsi créé par ce travail sur les hauteurs du bâti permet de moduler la lumière sur l'espace public, d'ouvrir des vues et d'assurer une originalité, une identité particulière à ce nouveau quartier.

Le rythme des ouvertures en façade réinterprète le patrimoine bâti existant en respectant le principe de baies plus hautes que larges. Leur répartition aléatoire anime les façades des nouveaux logements.

- Synthèse:

Cet appel à idée est une opportunité de remettre en scène l'histoire de la ville et de son paysage littoral, de révéler son identité tout en l'inscrivant dans une démarche ambitieuse de créer la cité de demain.

Le réaménagement de l'entrée de ville de Calvi est plus qu'un projet, il s'agit d'un récit, d'histoires parallèles qui convergent toutes vers des valeurs communes d'espace public, de plaisirs, d'une aventure collective et partagée, d'un patrimoine à redécouvrir au fil de séquences

déambulatoires.

Offrir une plus grande lisibilité de l'arrivée vers le centre-ville - Supprimer l'effet de coupure que l'on ressent aujourd'hui et proposer un aménagement qui assure une continuité et une fluidité des parcours.

Préserver des espaces libres et les remettre en scène, comme de véritables espaces publics à l'échelle de la ville et de la baie de Calvi, et travailler sur une densification contenue - Remettre en scène les vues sur le paysage et sur le patrimoine.

Telles ont été les grandes idées qui ont guidé pour l'élaboration de ce projet sur mesure.

- **Exemple 02 : Aménagement du front de mer de la ville de Sainte maxime - France**

Sainte-Maxime est une commune française située dans le département du Var en région française de Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Sainte-Maxime, adossée à son port de plaisance, est une station balnéaire prisée en Méditerranée, arrimée au Massif des Maures par un vaste espace boisé qui s'étend bien au-delà des collines environnantes. La ville la plus peuplée du Golfe cultive le sens de l'accueil et s'affirme sans conteste comme l'une des plus animées du territoire.



Figure II.10. Photo de la ville de Saint Maxime
Source : <https://www.golfe-saint-tropez-information.com>

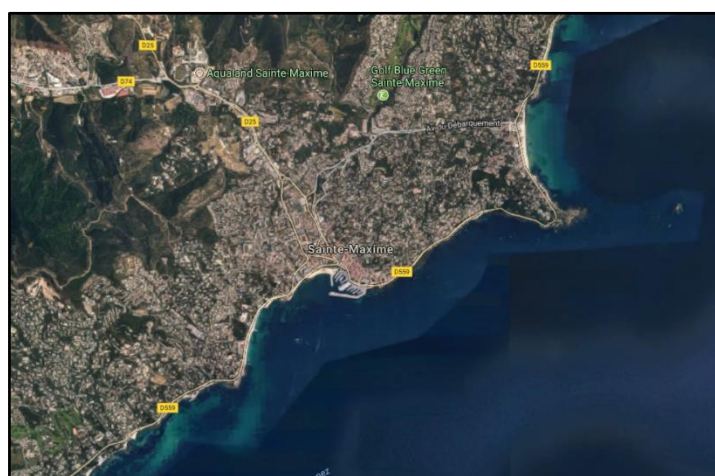


Figure II.11. Photo aérienne de la ville de Saint Maxime
Source : Google earth

- Le contexte :

Depuis 2008, l'équipe municipale de Vincent Morisse, en concertation avec le Comité de pilotage rassemblant notamment élus, professionnels, commerçants ou présidents d'association, élabore les grandes lignes d'un programme global de réaménagement du front de mer. En 2010, le projet proposé par le Cabinet Guillermin associé à l'architecte Rémi Mattioli a été retenu.

Une large concertation avec la population et de nombreuses études réalisées avec le comité de pilotage ont permis d'affiner le projet qui part du parking du Port jusqu'au pont du Préconil, en passant par la Tour Carrée, le Port, la place Victor Hugo, le Théâtre de la mer, le Casino et la place Louis Blanc.

Consécutivement à la phase diagnostic, qui a permis de bien cibler les atouts et dysfonctionnements du site, l'équipe a élaboré un projet d'aménagement urbain de requalification du front de mer de Sainte-Maxime. Qui est bien une requalification urbaine qui tient compte de la spécificité portuaire et littorale du site, du capital architectural et paysager ainsi que des activités commerciales ou culturelles déjà existantes. La surface d'aménagement totale est de 10 Hectares, elle s'étire longitudinalement d'Est en Ouest sur 900 m de littoral. La réussite du projet de requalification s'exprime également sur la qualité de l'aménagement "transversal" entre le centre-ville et la mer.

- Documents et instruments:

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Sainte-Maxime, amené à remplacer le Plan d'Occupation des Sols (POS), est en cours d'élaboration. Son élaboration est cependant ralentie par l'application anticipée du Plan de Prévention des Risques Incendie de Forêt (PPRIF) décidée par Arrêté préfectoral du 13 juillet 2012.

Le 18 mars 2010, le Conseil municipal débattait des grandes orientations inscrites dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable. Clé de voûte du Plan Local d'Urbanisme, le PADD présente le projet communal pour les 15-20 années à venir. Il est le fondement des choix, mesures, actions et prescriptions qui figureront dans les autres pièces du dossier de PLU (plan de zonage et règlement notamment). Le PADD de Sainte-Maxime affiche une ambition qui peut se résumer en une simple formule : « faire la ville pour conforter le village ».

- Les grands objectifs :

Le projet consiste en le réaménagement du front de mer de la ville pour **redonner des espaces de vie** aux promeneurs, aux familles et aux enfants, **Valoriser l'attrait économique et touristique** de cet espace, ainsi que **développer avec harmonie la ville** par : l'adaptation des infrastructures, l'organisations et l'amélioration des déplacements et du stationnement et en premier lieu, vivre avec la nature, le patrimoine et **protéger la bande littorale**.

- Les grandes opérations portées par le projet urbain :

L'aménagement du front de mer sera réalisé par phase, selon les possibilités de financement de la commune. De nombreuses études réalisées avec le comité de pilotage ont permis d'affiner le projet qui part du parking du port en passant par le pont de Préconil, le Port, la place Victor Hugo, le Théâtre de la mer jusqu'à la place Louis Blanc. Le déroulement du projet s'effectue de la manière suivante :

L'espace public :

Afin d'améliorer le confort des promeneurs, le trottoir devant les commerces a été élargi à 5 mètres.

Une dalle végétalists est créée en lieu et place du parking du port.

Considérée comme l'une des plus belles artères de la

commune, l'avenue Jean Jaurès devrait encore s'embellir. Les passants qui l'emprunteront auront une perspective visuelle particulièrement dégagée sur la mer et réciproquement pour les personnes installées sur la plage. Afin de renforcer le lien de proximité entre centre-ville et mer



Figure II.12. Vue sur l'ensemble de réaménagement de la ville de Saint Maxime
Source : <http://www.agence-guillermin.fr>

et donner une autre image harmonieuse à l'ensemble de la ville, une succession de places ont été réaménagées toute au long de l'avenue créant des percés ville-mer.



Figure II.13. Vues sur les réaménagements des places principales de la ville de Saint Maxime
Source : <http://www.agence-guillermin.fr>

Mobilité :

Dans ce projet, plusieurs éléments sont proposés dans le cadre de la réhabilitation et du réaménagement urbain du front de mer. On cite notamment :

- ✓ Le remplacement du parking du port actuel par un autre sous-terrain enterré sur deux niveaux,
- ✓ La création d'une esplanade à la place du parking actuel,



Figure II.14. Plan de réaménagements du front de mer
Source : Mémoire de master APU, de Bengherbia Loubna

- ✓ Le percement vers le centre-ville avec vue panoramique sur le golfe, et la création d'un réseau plus fluide et plus perméable au sein de la ville.
- ✓ La création de grandes zones piétonnières avec une trame verte, avec des zones destinées à la mobilité douce.

Les éléments du programme :

Dans le but de favoriser la promenade, le trottoir a été élargi et les voies de circulation ont été légèrement décalées et les places de stationnement, situées le long de la route, ont été supprimées pour renforcer la sécurité routière sur cet axe. Les commerçants ont eu la possibilité de faire évoluer leur devanture dans l'esprit de la charte des terrasses tandis que les réseaux d'assainissement ont été rénovés.



Figure II.15. Promenade devant les commerces
Source : <http://www.agence-guillermin.fr>

Une grande esplanade vient remplacer place du parking du port qui devient souterrain. Le projet souligne ici la transparence recherchée par les cabinets d'architectes et le comité de pilotage mais également une optimisation de l'entrée de ville. Sur plusieurs niveaux, le parking accueillera des véhicules supplémentaires et répondra donc aux problématiques actuelles liées au stationnement, sans nuire à l'esthétique de la promenade. Un giratoire remplacera le carrefour actuel et améliorera la sécurité des piétons et des automobilistes.



Figure II.16. L'entrée de la ville
Source : <http://www.agence-guillermin.fr>

Dans le prolongement de l'avenue Charles de Gaulle, la Place Victor Hugo sera requalifiée avec un revêtement de sol particulier pour créer une unité. Les trottoirs seront élargis pour donner de l'espace aux piétons et, côté mer, des jeux pour enfants seront installés. Par ailleurs, la pose de jets d'eau complètera cet embellissement avec également pour objectif la diminution des nuisances sonores liées à la circulation.



Figure II.17. La place Victor Hugo
Source : <http://www.agence-guillermin.fr>

C'est sans aucun doute la phase la plus spectaculaire du projet. A la surface, c'est un véritable espace de respiration au cœur de ville qui verra le jour avec un aménagement paysager sur plusieurs niveaux en légère dénivellation et la création de commerces, d'espaces verts, de jeux pour enfants... Le futur Office de Tourisme trouvera une position centrale avec son installation dans la partie basse de la Place Louis Blanc.



Figure II.18. La place Louis Blanc
Source : <http://www.agence-guillermin.fr>

Place forte de l'animation maximoise, le Théâtre de la Mer sera situé à l'ouest du bâtiment actuel de l'Office de Tourisme et sera doté en configuration maximum de 1500 places. Il se transformera en un amphithéâtre à ciel ouvert avec vue sur la mer. Pour sa part, le boulo-drome ne subira pas de modifications et devrait même voir sa surface agrandie.



Figure II.19. Le théâtre de la mer
Source : <http://www.agence-guillermin.fr>

- Synthèse :

- Ce projet avait pour but de revaloriser et de faire renaître le cachet maritime de la ville et de son paysage littoral.
- L'aménagement du front de mer de la ville de Sainte maxime a permis de répondre aux attentes des habitants et aux besoins de la ville en ce qui concerne son aspect touristique, économique et urbanistique.
- Offrir une plus grande perméabilité vers le centre-ville – et effacer l'effet de rupture entre ce dernier et son littoral et proposer un aménagement qui assure une continuité et une fluidité des parcours.
- Préserver des espaces libres et les remettre en scène, comme de véritables espaces publics à l'échelle de la ville et du front de mer, remettre en scène les vues sur le paysage et sur le patrimoine.

Tels étaient les objectifs visés et atteints par ce projet sur mesure.

- **Exemple 03 : Aménagement de la corniche et des remparts de la ville d'Essaouira - Maroc**

Essaouira est une ville portuaire et une commune du Maroc, chef-lieu de la province d'Essaouira, au sein de la région de Marrakech-Safi. Elle est située au bord de l'océan Atlantique. Bien que la région d'Essaouira soit habitée dès l'Antiquité par les indigènes berbères, les Phéniciens puis les Romains, ce n'est qu'à partir du xv^e siècle que le site est véritablement occupé par les Portugais, qui édifient en 1506 une forteresse et des remparts rapidement abandonnés devant la résistance acharnée de la population locale.



Figure II.20. Photo de la ville d'Essaouira
Source : [https:// http://www.elle.co.za](https://http://www.elle.co.za)

La fondation de la ville d'Essaouira proprement dite est l'idée du sultan Mohammed ben Abdellah, qui ordonne sa construction à partir de 1760. Plusieurs architectes de renom y participent, tel Théodore Cornut, qui trace le plan de la ville. Une fois bâtie, elle ne cesse de croître et connaît un âge d'or et un développement exceptionnel, elle devient également une ville multiculturelle et artistique.



Figure II.21. Photo aérienne de la ville d'Essaouira
Source : Google earth

- Le contexte :

De simple petit port isolé sur une baie de l'Atlantique, au rang de patrimoine de l'humanité. Essaouira possède un parcours singulier, envié par les cités les plus puissantes de ce monde. La ville a même réussi à dépasser ce statut pour devenir une destination culturelle mondialement connue. Son exceptionnelle beauté, son indicible charme et ses festivals attirent nationaux et étrangers en quête de sérénité et de poésie. Quinze ans après son classement par l'Unesco, Essaouira souffre aujourd'hui de négligences et de dégradations parfois irréversibles.

Dans un souhait commun de « relooker » la ville et de mettre en valeur le bord de plage d'Essaouira, les responsables locaux ont décidé de mener à bien le projet de création d'une nouvelle corniche sur la baie d'Essaouira. La ville souhaite désormais offrir à ses nombreux voyageurs une nouvelle corniche qui soit agréable et qui réponde au bien-être de tous. Fruit d'un investissement de plusieurs millions de dirhams, cette première partie du projet d'aménagement concerne le sud de la plage d'Essaouira et devrait à terme atteindre une superficie de 8 hectares. Projet d'envergure il devrait apporter à la ville d'Essaouira une agréable promenade qui permettra d'accueillir les nombreux visiteurs grâce à des structures adaptées et modernes.

- Documents et instruments:

Ces projets de relooker la ville d'Essaouira visent à mettre à niveau les infrastructures de base, rehausser le paysage urbain de cette ville touristique, améliorer la qualité de vie des citoyens et préserver l'environnement. Ces projets entrent dans le cadre du Programme de mise à niveau urbaine d'Essaouira, dont la 2ème tranche (2015-2018) est en cours de réalisation, étudié et suivi par l'agence urbaine d'Essaouira.

Ce projet, dont les travaux s'étaleront sur 24 mois, s'inscrit dans le cadre de la stratégie nationale portuaire à l'horizon 2030. Il vise aussi à répondre à la vocation touristique de la Cité des Alizés.

- Les grands objectifs :

Le Programme de mise à niveau urbaine d'Essaouira compte **dessiner la perspective** d'un espace magnifié **en hommage au patrimoine historique** de la ville et le rendre plus visible et accessible.

Le projet ambitionne de **mettre en valeur les portes et fortins** de la ville, datant de sa construction. Il vise aussi à répondre à **la vocation touristique** de la Cité des Alizés d'où tous les parkings et voies de circulation adossés aux remparts seront supprimés dans le but de **minimiser au maximum toute circulation mécanique**.

- Les grandes opérations portées par le projet urbain :

L'ensemble des espaces entre la Médina et la ville nouvelle étaient à l'abandon, et ne facilitaient pas les transferts et encore moins la promenade. Les visiteurs, cantonnés au port et entrée de la Médina, n'envisageaient pas de découvrir quoique ce soit d'autre. De là on commence les travaux pour renfoncer la liaison de l'ensemble de la ville :

L'espace public :

Le projet a été élaboré pour de façon à ce que les aménagements extérieurs à la Médina, corniche-bord de mer, aire de Bâb Marrakech, Place Moulay Hassan et Bâb Marrakech puissent être conçus et programmés dans de bonnes conditions.



Figure II.22. Vue sur la corniche de la ville d'Essaouira
Source : <http://www.essaouira-la-discrete.com>

Toutes les zones concernées par le projet seront aménagés, dans le respect d'une forme de dialogue conçue entre la ville "nouvelle" et les remparts de la Médina, de manière à rendre tous ces abords, pour les habitants comme pour les visiteurs et séjournants (en gros du port à la place Lalla Aïcha), agréables et fonctionnels, et lui redonner par là une modernité que les villes visent à atteindre, en effaçant certains aspects agressifs et destructeurs de la circulation... Circulation sauvage, stationnement sauvage, dégradations des aires publiques etc.

La préférence sera essentiellement donnée à une approche dédiée aux piétons, à l'observation, et à la mise en valeur des murs d'enceinte classés, à les préserver aussi d'agressions diverses. D'autre part, les fêtes traditionnelles s'organisent souvent le long de cette frange extérieure, en générant un besoin potentiel d'espaces scéniques et de fêtes.



Figure II.23. Plan de réaménagement de la ville d'Essaouira
Source : <http://www.essaouira-la-discrete.com>

Mobilité :

Différentes actions ont été mise en place afin de préserver la corniche de l'emprise automobile abusive :

- ✓ la rénovation de la voirie et revêtement des chemins piétons.
- ✓ la remise en valeur- des cheminements qu'empruntaient les souiris, le long des remparts.
- ✓ l'aménagement des espaces et l'organisation de la circulation des véhicules.



Figure II.24. Plan de mobilité de la ville d'Essaouira
Source : <http://www.essaouira-la-discrete.com>

- ✓ Tous les parkings et voies de circulation adossés aux remparts seront supprimés. Une voie en sens unique sur une partie de la corniche et un espace d'arrêt-minute pour les taxis faciliteront la fluidité du trafic tout en désengorgeant le front de mer.
- ✓ Un grand parking arboré verra le jour en lieu et place de l'actuel parking près du port. Offrant une plus grande capacité, cet espace de stationnement s'intégrera au réaménagement de la place Moulay Hassan.
- ✓ La création de percés reliant la corniche à la nouvelle ville qui se développe aux alentours.

Les éléments du programme :

Ce programme qui est fondé sur les résultats d'une étude sur la mise à niveau de la Médina réalisée par l'Agence urbaine en vue de définir les projets intégrés, s'articule autour de 3 axes principaux à savoir la mise à niveau de la deuxième tranche de l'ensemble (Boulevard Mohammed V/corniche, l'aménagement des jardins des remparts et des places publiques), la réhabilitation de la Médina d'Essaouira et la réhabilitation du quartier Mellah.



Figure II.25. La Médina de la ville d'Essaouira
Source : <http://people-dont-have-to-be-anything-else.wikia.com>

S'agissant du programme de réhabilitation de la Médina d'Essaouira, il comprend le renforcement des infrastructures de la médina, le traitement du cadre bâti, la transformation d'Equipements de proximité, la restauration, la réhabilitation et valorisation du patrimoine culturel, la restauration d'équipements de culte (une mosquée et 6 zaouïas, et le réaménagement d'espaces publics (marché aux poissons).

Ce programme comprend aussi la réhabilitation du quartier Mellah dont les principaux axes sont le renforcement des infrastructures du quartier et la restauration des remparts du quartier côté terre et rempart côté mer.



Figure II.26. Le quartier Mellah de la ville d'Essaouira
Source : <http://people-dont-have-to-be-anything-else.wikia.com>

Quant au port de pêche d'Essaouira, il fait l'objet actuellement de travaux d'extension destinés à doter ce port de nouvelles infrastructures portuaires. Ces travaux consistent en l'élargissement du terre-plein sur 2 ha, la construction d'un quai de déchargement de poisson, la construction d'une darse pour élévateur à bateaux, la construction d'une digue de protection de la Sekkala, le dragage et déroctage du bassin et la mise en place d'appontements flottants.



Figure II.27. Le Port de la ville d'Essaouira
Source : <http://people-dont-have-to-be-anything-else.wikia.com>

Pour ce qui est du secteur de la jeunesse et des sports, il est à rappeler que le stade municipal de football à Essaouira fait l'objet actuellement de travaux de mise à niveau.

L'hôpital provincial Sidi Mohammed Ben Abdellah à Essaouira bénéficie lui aussi de travaux d'extension et d'aménagement externe. Ces travaux rentrent dans le cadre du programme de mise à niveau des hôpitaux marocains mené par le ministère de la Santé.

L'événement le plus marquant à Essaouira sera sans aucun doute le lancement prochain de "la Cité des arts, du patrimoine et de la culture".

<p>Projet</p>	<p>Revalorisation de l'entrée de la ville de Calvi - France</p> 	<p>Aménagement du Front de mer de la ville de Sainte Maxime - France</p> 	<p>Aménagement de la corniche et des remparts de la ville d'Essaouira - Maroc</p> 
<p>Situation</p>	<p>Ville française située à l'extrémité nord-ouest de l'île Sur l'Océan Atlantique</p>	<p>Commune française située Provence-Alpes-Côte d'Azur sur la mer Méditerranéenne</p>	<p>Commune du Maroc, située au sein de la région de Marrakech-Safi au bord de l'océan Atlantique.</p>
<p>Problématique</p>	<p>La rupture urbaine entre la haute ville (partie historique) et la basse ville (le centre-ville)</p>	<p>Dysfonctionnement urbain de la ville entre son capital historique et paysager et son centre-ville</p>	<p>La dégradation de la forme urbaine de la ville ainsi que ses éléments historiques majeurs</p>
<p>Type d'intervention</p>	<p>Revalorisation de l'entrée par un réaménagement de la partie transversale allant de la haute à la basse ville</p>	<p>Aménagement du front de mer et la création de percement vers le centre-ville permettant une meilleure perméabilité</p>	<p>Mise à niveau urbaine de la ville par l'aménagement de la corniche et le percement vers le centre-ville en hommage à son patrimoine historique</p>

<p>Objectifs</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ séquencer la marche en ville. ✓ alterner les vues sur la mer, la citadelle, le faubourg, le port. ✓ Relier les deux parties de la ville à travers l'espace public. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ redonner des espaces de vie aux promeneurs. ✓ Valoriser l'attrait économique et touristique de la ville. ✓ développer avec harmonie la ville. ✓ vivre avec la nature, le patrimoine et protéger la bande littorale. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ dessiner une perspective vers patrimoine historique. ✓ mettre en valeur les portes et fortins de la ville. ✓ répondre à la vocation touristique. ✓ minimiser au maximum toute circulation mécanique.
<p>Programme</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Des activités tertiaires (commerces, bureaux, etc.). ✓ Le logement en plusieurs catégories. ✓ Culture, espaces d'exposition, loisir et plaisance. ✓ Réaménagement des espaces publics. ✓ Favoriser la mobilité douce. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Des activités tertiaires (commerces, bureaux, etc.). ✓ Culture, espaces d'exposition, loisir et plaisance. ✓ Réaménagement des espaces publics. ✓ Favoriser la mobilité douce. ✓ Création des percements vers le centre-ville. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ La réhabilitation de la médina et du quartier commercial. ✓ L'extension et réaménagement du port de pêche. ✓ Renforcer les secteurs : sportif et sanitaire ✓ Réaménagement des espaces publics. ✓ Favoriser la mobilité douce, et les promenades piétonnes.
<p>Impacts de l'intervention</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La reconnexion de la forme urbaine de la ville, principalement avec la mer. ▪ Nouvelle image forte moderne et valorisante. ▪ Ancrage de l'identité littorale, touristique et historique. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La mise à niveau de la forme urbaine de la ville, principalement entre la mer et le centre-ville. ▪ Nouvelle image forte moderne et valorisante. ▪ Ancrage de l'identité littorale, touristique et historique. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La revalorisation de la forme urbaine de la ville, principalement entre la mer et le patrimoine historique. ▪ Nouvelle image forte moderne et valorisante. ▪ Ancrage de l'identité littorale, touristique et historique.

Synthèse Générale : Tableau récapitulatif de la recherche Thématique

II.4. Conclusion :

L'objectif de cette partie de la recherche est de prospecter les différentes approches menées par les villes littorales du monde dans le but de les revaloriser et les restructurer.

Les exemples choisis expriment des similitudes concernant la taille urbaine des villes, ce sont des villes moyennes à faible influence sur l'échelle territoriale, ainsi que la valeur historique présente suite à l'ancienneté des villes et leurs passages par plusieurs civilisations, notamment la chronologie des interventions qui sont récentes ou même tjrs en cours de réalisation.

Le contexte provoquant les opérations de restructuration et de revalorisation des villes, demeure similaire par le rupture existante entre les différentes parties de la ville ainsi que celle avec la mer, la dégradation et la perte d'entité des espaces publics, sans oublier l'impact socio-économique. Les principes d'opération et de planification montrent des différences et des similitudes relatives aux spécificités de chaque ville.

Parmi les recommandations retirées on peut citer :

- La planification touche plusieurs parties de la ville afin de préserver la continuité de l'ensemble.
- La concentration sur la mobilité diverse et fluide gardant toute la ville connectée.
- La revalorisation et la restructuration de l'espace public assurant une amélioration du cadre de vie.
- L'intégration de l'économie tertiaire basée sur des projets à vocation : touristique, culturelle ...etc.
- L'introduction de la dimension de durabilité au sein du projet.

Ces différentes approches et recommandations vont servir de base de vérification de leur faisabilité par rapport au cas d'étude présentant la même problématique et le même contexte et incitations de restructuration.

CHAPITRE III

**QUEL PROJET URBAIN POUR UN RETOUR DE LA
VILLE A LA MER ?**

III. Chapitre Opérationnel: Quel projet urbain pour un retour de la ville à la mer ? :

III.1. Introduction :

A ce stade d'avancement, notre recherche prend un cheminement bien défini, puisque les différentes phases ont abouti vers l'importance d'avoir recours à un projet urbain durable, comme alternative majeure en réponse à la problématique révélée au départ de cette dernière.

Notant que la problématique choisie, bien qu'elle ait été influencée par le cas d'étude qui est la ville de Dellys, ne présente pas une spécificité ou une particularité à la ville, c'est une interface qui touche une majorité des villes littorales, ce qu'on a pu montrer à travers les exemples exposés lors de la recherche thématique, Ayant des similitudes en terme de patrimoine historique, de morphologie physique et géographique ainsi qu'un développement urbain croissant ces villes ont été sélectionnées dans le but de retrouver notre zone de recherche, et de trouver les types d'intervention déjà établies.

La ville de Dellys est une ville littorale de taille géographique moyenne, avec une faible influence à l'échelle territoriale, mais riche en patrimoine historique, le choix s'est porté sur cette ville comme cas d'étude afin de montrer que le besoin de préserver l'interface ville – mer n'est pas exclusif aux grandes villes littorales disposantes d'important port, et que les petites villes aussi peuvent révéler un potentiel nécessitant la reconnexion entre la ville et son littoral.

L'étude sur le cas de la ville de Dellys exprime notre espérance de pouvoir retirer des synthèses et des recommandations qui peuvent être applicables sur toutes villes exposants les mêmes conditions et la même problématique, et repérer le rôle que peut jouer le projet urbain dans le développement des villes littorales.

III.2. Le processus historique de formation de la ville de Dellys

III.2.a. Phase précoloniale ⁽⁹⁾ :

- *L'occupation originelle du site :*

Il est connu que la région de Dellys fut occupée par des hommes depuis la nuit des temps. Il existe des vestiges préhistoriques qui le montrent, comme une station préhistorique néolithique, près de Takdempt, à l'est de l'embouchure de l'oued Sébaou qui contenait des dolmens, des instruments lithiques et d'autres outils, de type chelléen, ce qui confirme l'existence de la vie humaine depuis la civilisation préhistorique dans la région. Même, un tumulus funéraire fut trouvé dans un jardin privé, à 1 km avant d'entrer en ville, un monument d'environ 2,5 ou 3 m de hauteur en pierraille.

- *La venue des phéniciens:*

L'introduction de ce site à l'histoire antique, a commencé environ 6 siècles avant notre ère, avec la venue des phéniciens de Carthage et c'est grâce à ce peuple venu de l'est que Dellys va côtoyer le monde extérieur antique. Étant des commerçants habiles et pacifiques, les marins phéniciens découvrirent le cap Adima, Cissi ou Outika (appellation phénicienne de Dellys qui veut dire ville ancienne). Adima qui était fermée jusque-là, devint un comptoir de commerce carthaginois, et bénéficia des relations commerciales avec le monde méditerranéen. L'influence phénicienne à Dellys a concerné également la langue et la religion.

La période punique contribua donc énormément à l'histoire et à la civilisation de Dellys. Une inscription néo-punique trouvée à Dellys, est conservé aujourd'hui au Musée des Antiquités algériennes d'Alger ; il s'agit d'une stèle en grès de 171 cm. de haut, 49 cm. de large et 16 cm d'épaisseur.

- **La domination romaine:**

Si la venue des carthaginois fut pacifique et n'exerça que des influences civilisationnelles sur les berbères, ce ne fut pas le cas pour les Romains. Leur conquête était le résultat des guerres puniques entre Rome et Carthage, et elle fut très brutale, contrairement à la politique de Carthage, Rome avait la force comme seule et unique moyen pour instaurer son pouvoir en Afrique du nord. Les Romains ont dû livrer de véritables combats avant de prendre pied sur le sol de Resecurus (le nom qu'ils attribuèrent à la ville) qui signifie cap au poisson. La résistance ne cessa qu'à la mort de Firmus et de ses frères, vers le troisième siècle après notre ère. Sous la domination Romaine la Numidie de Masinissa devint vassale de Rome et après sa mort le royaume Berbère fut devisé plusieurs fois entre ses descendants.

La ville romaine de Resecurus fut fondée vers l'an 42 après J.C. Après le découpage administratif du royaume de la Mauritanie qui eut lieu à la mort du roi mauritanien Ptolémé, fils du roi Juba II, elle fut annexée aux provinces romaines et les romains firent d'elle une vraie ville, entourée par de solides murailles. A cette époque, la ville se composait de deux agglomérations, l'une se trouvait à la place de la ville moderne, l'autre sur les lieux appelés aujourd'hui les jardins.

Resecurus connut une période de paix et de prospérité, Son port jouait un rôle très important, étant donné que tout le réseau routier romain menait vers le port de Resecurus, depuis lequel les romains exportaient les céréales et les olives vers le port de Julia-Césarée (Cherchell) et de là, vers Carthage et Rome.

Au début du 4ème siècle Resecurus devint l'un des centres religieux de l'église catholique après que l'empereur Constantin le grand, l'ait déclaré religion officielle de l'empire. C'est à ce moment que les gens commencèrent à adopter le christianisme catholique. Sur le plan politique, le 4ème siècle fut marqué par le début du déclin de l'empire romain, ce qui permit à la Kabylie d'obtenir davantage d'autonomie politique et économique, et sous la gouvernance du roi Nubel, Resecurus connut la paix et la prospérité jusqu'à sa mort, vers 363-365 après J.C. La région d'Isser, incluant Dellys, fut gouvernée par son fils et héritier Firmus, ce dernier étant un officier de l'armée romaine, il devint un ennemi farouche de Rome, et déclara une guerre sans merci contre les romains, établissant son autorité sur toute la Mauritanie césarienne.

Resecurus connut donc le même essor qu'autres villes romaines conquises par Firmus, à savoir la razzia et l'insécurité. Le commerce de la ville se réduisit alors à cause de la décadence

des infrastructures agricoles, mais après l'arrêt des combats par le général romain Tidore et la mort de Fermus, la paix fut restaurée à nouveau à Resecurus jusqu'à l'arrivée des vandales.

- **Le passage des vandales:**

Au début du 5ème siècle un conflit se produisit entre Rome et son gouverneur de l'Afrique, le compte Boniface, ce qui conduisit Rome à déclarer la guerre aux provinces de l'Afrique, cette guerre ne résolut pas le problème de Rome, puisque les vandales profitèrent de cette situation, à savoir l'aide demandée par Boniface, pour conquérir l'Afrique du nord. Cette conquête vandale se solda par la signature d'un traité entre le souverain vandale Genséric et son homologue byzantin Valentinien en 442, donnant aux Vandales la Byzacène (le sud tunisien) et la partie orientale de la Numidie, le reste de la Numidie et la Maurétanie laissées aux Romains.

La conquête des Vandales fut très rapide, et Resecurus ne fut pas exclu de ces événements qui se produisirent lors du passage des troupes vandales. Notre petite ville côtière résista longtemps aux Vandales grâce à sa position géographique et au rôle que ses prêtres catholiques jouèrent dans la gestion de la défense de la ville après la démission des autorités politiques et militaires de Rome. Bien que les écrits historiques et les témoignages archéologiques sur les dégâts causés par la barbarie des vandales à Dellys fassent défaut, probablement Resecurus connut le même sort que toutes les villes de l'ancien Maghreb devant l'invasion vandale, à savoir, pillages, dévastations et destructions.

- **L'arrivée e l'Islam :**

Malgré le fait que les musulmans auraient bel et bien atteint Resecurus depuis la conquête de Hassan B'nou Naamane, lors de leur passage au Maghreb central, où ils l'auraient libérée de l'occupation Vandale et Byzantine, les sources historiques et géographiques arabes de cette période ne mentionnent guère le nom de cette ville. Il faut attendre le début du 11ème siècle, pour trouver chez le géographe et historien Andalous, Al-Bakri, qui évoque le chef des Ait-Djennad, et donne des précisions qui correspondent à Dellys.

Malgré l'importance de son port pour les échanges commerciaux et pour le Djihad des Umayyades, Dellys musulmane ne connut pas la grandeur. Elle ne figurait même pas dans les

ouvrages des historiens arabes, jusqu'au 12ème siècle, sous la domination des Hammadites, Rois de Bougie. Sous le règne du sultan Hamadite, El-Mansour B'nou Alnas, Tedles (le nouveau nom de Dellys) devint une province de Bougie et elle fut gouvernée par l'un des rois Andalous d'Almeria, Tedles reçut à cette époque la première vague d'Andalous et commença à subir leurs influences dans divers domaines, notamment culturel.

Une ville avec une typologie urbaine et architectonique très particulière pour le nord de l'Afrique se développe, inspirée sur le modèle andalou. On trouve chez le géographe marocain El-Idrissi des descriptions de Tedles à cette époque. L'élément identitaire de la ville était le Ryad ou jardin postérieur des maisons qui se trouve surtout à Grenade et qui reste toujours à Dellys. En tout cas, Tedles resta une province Hamadite jusqu'en 1152 où les Almohades étendirent leur domination sur l'Ifriquiya et vers 1185 prirent Bougie et Tedles.

En 1269, Dellys se trouvait sous la domination Hafside et entre 1284 et 1300 elle fut dominée par leurs ennemis, à savoir, les Marinides, qui occupèrent le Maghreb central.

En ces temps-là, les chrétiens européens commençaient à intensifier leurs coups sur les côtes algériennes, avec les Normands au 14ème et au 15ème siècle, suivi par les Espagnols au 16ème siècle, qui menèrent en Octobre 1510 une expédition maritime sous le commandement de Pedro Navarro où les Dellyssiens payèrent de fort tributs pour la paix pendant des années, jusqu'à ce que les deux frères Ottomans Aroudj et Barberousse interviennent.

- **Le retour des Andalous :**

La venue en force des Andalous vers la ville de Dellys au 16ème siècle, est connue dans l'histoire sous le nom de la deuxième vague d'immigration Andalouse. Elle commença vers le début du 16ème siècle, principalement de Saragosse la blanche et d'Almeria. Ces Andalous vinrent sur appel des Thaalibaa, qui avaient besoin de main d'oeuvre expérimentée et artistique, surtout dans les domaines agricoles et artisanaux. Cette nouvelle vague d'immigrés se composait de gens simples (d'ouvriers) contrairement à la première vague du 11ème siècle, qui se composait d'élites et de savants.

Cette deuxième vague d'immigration andalouse était intense, et plusieurs familles s'établirent à Dellys en 1609, surtout après la décision des espagnols d'expulser tous les musulmans d'Espagne qui ne voulaient pas se convertir au christianisme après la chute de Grenade en 1492. Ceci entraîna la consolidation d'une population d'origine espagnole qui fut

bien acceptée et qui apportait ses traditions, sa culture, l'urbanisme, l'architecture, le savoir-faire artisanal et gastronomique. A cette occasion, la ville de Dellys doubla du point de vue de sa population et son urbanisme connut un grand moment de prospérité, dont les plus grandes familles étaient issues d'origine espagnole.

- **Les Turcs à Dellys :**

Cette époque commença lorsque les deux frères, Baba Arroudj et Khair-Eddine Barberousse se partagèrent la régence d'Alger et Dellys devint alors le siège de la base orientale du gouvernement d'Alger. Après cette période, Dellys connut un essor économique et agricole sans égal. Des centaines d'hectares de terre arable de blé, de vigne et d'arbres fruitiers furent plantés et les surplus de la production exportés vers l'Europe, notamment vers la France. La pêche, elle aussi, connut un boom suite à l'introduction de nouvelles technologies de construction de bateaux de pêche ainsi que de nouvelles techniques de pêche.

Ce qui est remarquable aussi, c'est l'évolution de l'urbanisme qui connut un grand développement, notamment par la densification du bâti existant et l'introduction de nouvelles techniques de construction. Dellys, fut un moment le siège de Khair-Eddine, du vivant de son frère, avant d'aller s'installer à Alger à la mort de ce dernier.

Afin de se prémunir contre les attaques espagnoles, les murailles autour de la ville furent renforcées, faisant de Dellys, une ville sécurisée, amenant ainsi plusieurs familles et personnes d'art et de savoir à y immigrer. L'instauration d'un climat de sécurité à Dellys, permis de développer les arts et la culture dans une ville reconnue dans les textes pour ses jardins somptueux perchés sur la mer (les ryads).

III.2.b. Phase Colonisation française:

Suite à la bataille du mois de mai 1837, qui opposa les français aux Ben Zaamoum, les tribus des Issers et de Dellys se soumirent sans pour autant occuper les villes. Il faudra attendre 1844 pour assister à l'occupation de Dellys, suite à l'expédition menée par le maréchal Bugeaud contre la tribu des Flissa. A cette époque, Dellys formait une agglomération d'environ 200 maisons avec 1410 habitants, dont 377 européens.

L'action des français sur la ville à partir de cette date est bien visible avec une grande transformation et modernisation. D'une part, ils construisirent la route nationale 24, qui divisa

en deux parties la Casbah et qui comporta la démolition de plusieurs bâtiments traditionnels. D'autre part, des nouveaux remparts furent construits pour protéger la ville. Ainsi, progressivement une nouvelle ville coloniale émergea du côté sud en dehors de la Casbah.

La population indigène resta à la Casbah et les européens s'installèrent dans la ville nouvelle. Petit à petit la Casbah devint de plus en plus désertée et l'animation commerciale et ludique se déplaça vers la ville coloniale et la Casbah se transforma en un quartier principalement résidentiel, avec quelques équipements religieux.

La création du nouveau centre européen démarra en 1845, avec l'arrêté du Marechal Bugeaud et les alignements et le lotissement de Dellys furent approuvés par décision ministérielle du 14 septembre 1855. Tout alla très vite et en dix ans, de 1845 à 1856, les français construisirent : le mur d'enceinte actuel, qui protège aussi bien la casbah que le lotissement Européen, le fortin de Sidi Soussan à 200 mètres d'altitude, la caserne d'infanterie, l'hôtel de la subdivision, le logement du commandant supérieur, le logement du chef du génie, la manutention, l'abattoir, les escaliers qui réunissent la ville haute à la marine, le logement du commandant de la place, la caserne des douanes, le bureau arabe, les écuries pour cavalerie, le blockhaus du sud-est, l'église, l'hôpital, la mosquée, la mosquée actuelle fut édifée par le génie pour remplacer celle réquisitionnée pour recevoir les malades et les blessés en 1844 puis détruite.

A cette époque, la ville connut aussi plusieurs modernisations : l'eau courante en 1856, le génie exécute une galerie de 36 mètres pour le captage de la source d'El Assouaf. En 1902, l'éclairage public à l'acétylène fut installé et en 1926 l'éclairage électrique fut introduit. La voie de chemin de fer avec les travaux, décidés par le conseil général en octobre 1885, ont été réalisés. Dellys était relié à la ligne Tiziouzou - Ménerville - Alger. En plus des débarcadères réalisés dès l'occupation, à partir de 1860, une série de projets furent établis pour la réalisation d'un port ; le projet qui a été retenu en 1877, prévoyait la réalisation d'une jetée de 100 mètres, en partant de la pointe et se dirigeant en ligne droite vers le sud ; les travaux commencés en 1880 ne furent jamais achevés, et depuis, de nombreux blocs restent éparpillés à cet endroit. En 1922, l'idée de construction du port fut reprise, et le projet de 1877, jugé insuffisant à cette époque, fut réalisé plusieurs années après.

Sous l'occupation française, Dellys devint le centre administratif et militaire le plus important près d'Alger.

III.2.c. Phase de la période postcoloniale :

A la fin de la guerre de libération nationale, qui fut très brutale, les Algériens qui habitaient les villes à cette époque quittèrent en masse leurs habitats, traditionnels en général, pour s'installer dans les quartiers Européens. Les gens des campagnes, attirés par les villes, les remplacèrent, la paix et l'espoir d'une vie meilleure dans un pays indépendant a fait que la population a vite doublé et même triplé. En plus de l'exode rurale, les gens de la ville se trouvèrent vite à l'étroit, c'est alors que commença la construction et l'urbanisation; nos villes subissent en effet un étalement sans fin, et à ce jour, on construit encore, non pas des milliers, mais des millions de logements. Ce schéma s'est produit dans la quasi majorité des villes algériennes de l'après indépendance et à quelques détails près, ce fut le cas pour Dellys.

La ville s'étend par bonds à l'extérieur des murailles. Du côté ouest, vers les jardins, l'extension dont les prémisses étaient déjà visible à la fin de l'époque française se fait le long de la RN 24 en allant vers Alger, jusqu'à conurbation avec l'agglomération de Tagdempt. Du côté sud, l'extension se fait suivant le C-W N° 154, en allant vers Taourga. Ces deux dédoublements sont caractérisés par les deux types de tissu suivants:

- ✓ La première extension est aujourd'hui soumise à la pression urbanistique, dominée essentiellement par des équipements publics et des bâtiments à usage d'habitation, cette zone présente un tissu en cours de consolidation.
- ✓ La deuxième extension est caractérisée par un tissu planifié en lotissement, constitué de bâtiments non agrégés, majoritairement à usage d'habitations, avec un faible indice de couverture de terrains, n'offrant pas les commodités d'un quartier et ne favorisant pas la convivialité, à l'image des nouvelles villes créées un peu partout au niveau national.

La proximité de grands centres urbains, Alger et Tiziouzou, le rattachement administratif de Dellys à Boumerdès, en 1984, les événements qui secouent le pays à partir des années 1990, ont fait de Dellys une ville marginale et oubliée. Cette situation a fait qu'à Dellys, il y ait moins de pression, donc moins de constructions. L'héritage des périodes précédentes a été dans une grande mesure préservé. La nature non plus ne l'épargna, Dellys connut en effet un séisme de forte magnitude le 21 Mai 2003, suite auquel, sa Casbah a failli être rasée, si ce ne fut grâce à son classement en tant que secteur sauvegardé, mais afin de remédier aux dégâts causés par ce séisme la ville revivra une forte urbanisation.

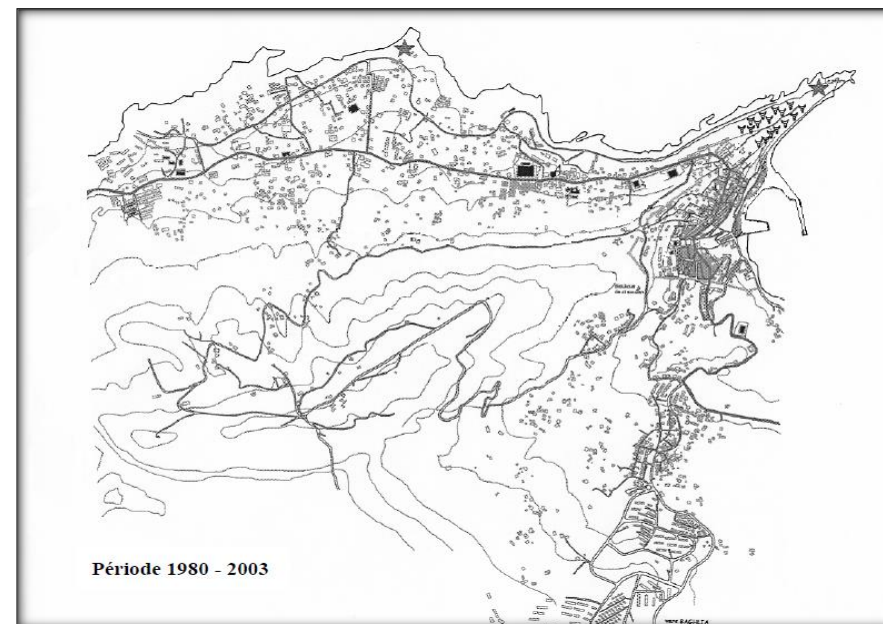
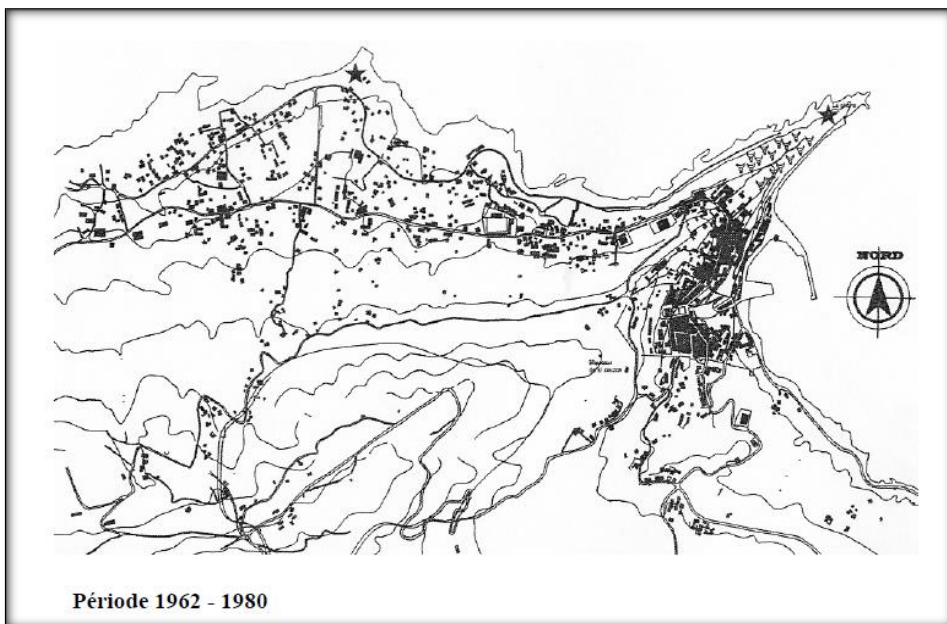
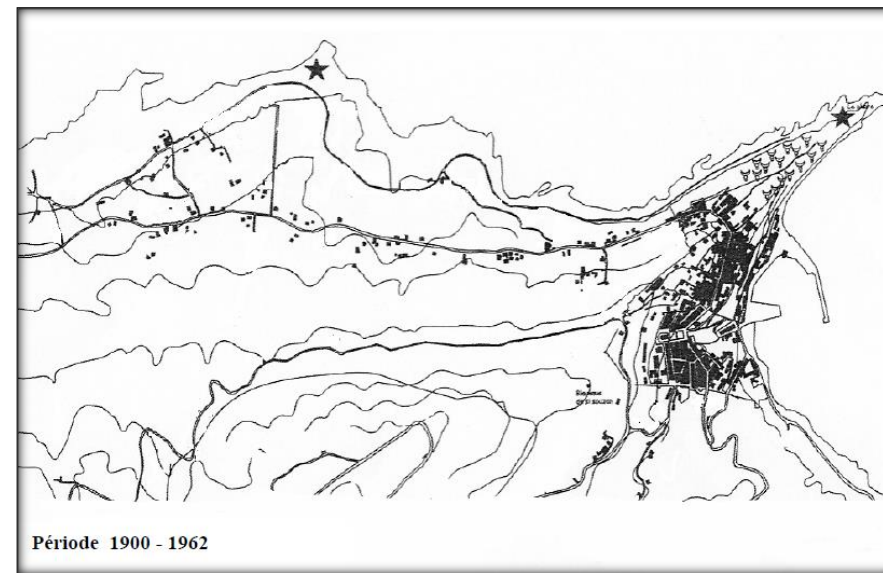
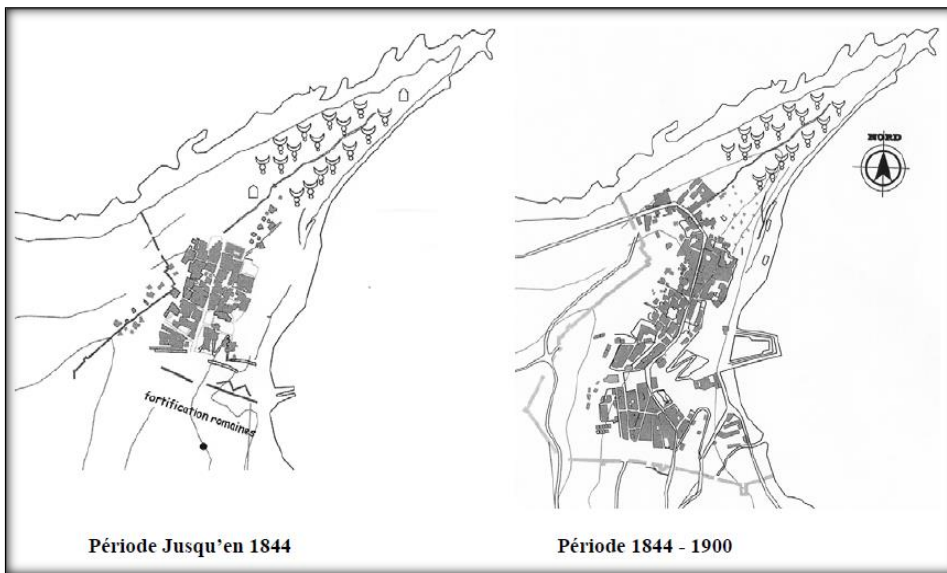


Figure III.1/ III.2/ III.3/ III.4. Croissance urbaine de la ville de Dellys
 Source : Mémoire de magister. Option habitat. Mr BOUGDAL.novembre 2006

III.3. Le rapport ville – mer lors du développement historique de la ville de Dellys :

La baie de Dellys présente un grand potentiel comme espace de rencontre entre la ville et la mer. Il s'agit de comprendre et d'analyser la nature des relations changeantes entre ces deux entités, maritime et terrestre, ainsi que les moyens à travers lesquels elles se rencontrent, pour pouvoir aménager cette frange en osmose avec le reste de la ville.

A cet effet, et afin de comprendre la logique et les raisons qui ont conduit à la situation actuelle de cette ville littorale, il nous a semblé nécessaire de s'intéresser à l'évolution de son territoire et sa relation avec son littoral.

III.3.a La période précoloniale (Avant 1830) :

La ville a tiré son importance, au cours de la période précoloniale, du site portuaire qui abrite le port et protège bien le mouillage des vents d'Ouest. Pour la navigation antique, essentiellement estivale, c'était un refuge convenable.

En parlant de ports, il ne faut pas imaginer des quais avec de hautes protections, mais de simples plages de

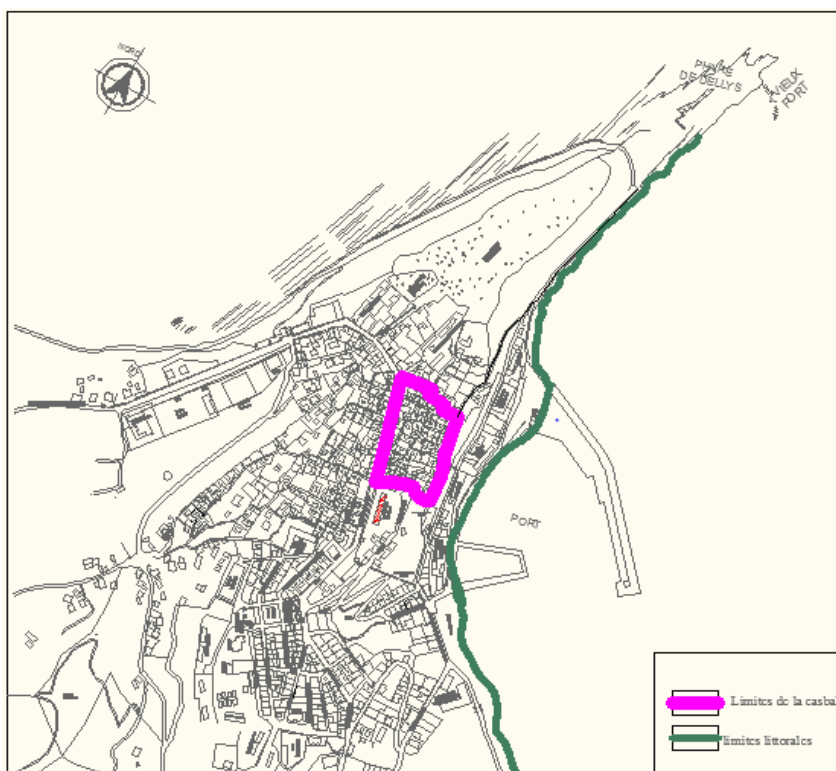


Figure III.5. Relation ville-mer de Dellys – période précoloniale
Source : Carte faite par l'auteur

sable ou de galets sur lesquelles ils tiraient leurs embarcations, car les bateaux n'étaient pas faits pour rester longtemps sur l'eau. Le réseau urbain développé répond à la préoccupation de contrôler l'espace maritime et d'assurer la protection de la ville.

Au final, la relation entre la petite ville et la mer était le port de pêche qui permettait autre fois la communication entre continents et la protection contre les embarquements étrangers.

III.3.b La période coloniale (1830 à 1962) :

Le développement de la ville européenne s'est fait en deux phases successives. La première est exclusivement militaire et voit sa consécration comme ville garnison. La deuxième phase voit le dédoublement de la ville par le lotissement colonial.

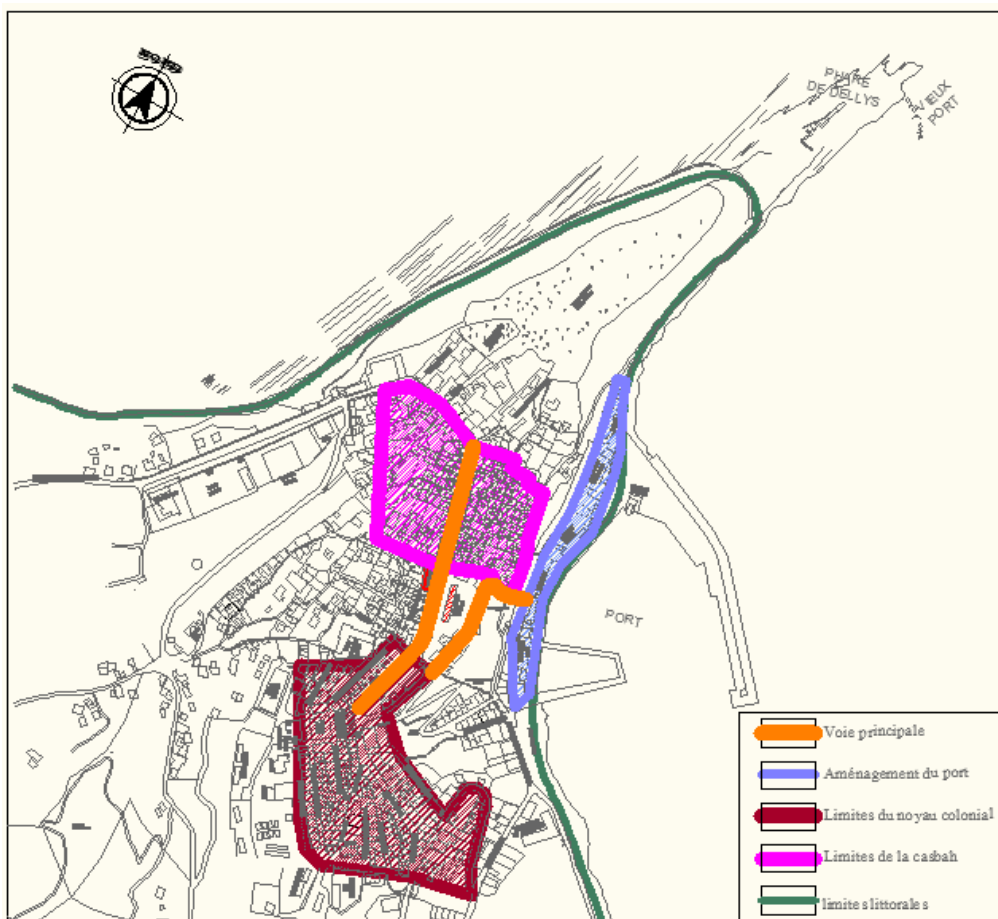


Figure III.6. Relation ville-mer de Dellys – période coloniale
Source : Carte faite par l'auteur

Cette période se caractérise par le dépassement de l'enceinte antique et médiévale et le dédoublement de la ville dans la direction sud et l'activité maritime prédominante s'y maintiendra. Entre 1844 et 1852, on la ville se développe sur un site qui surplombe la mer d'une cinquantaine de mètres. Elle forme un triangle dont le sommet est le mont Sidi Soussan et se termine dans la mer de chaque côté du cap.

Historiquement, Dellys était l'endroit idéal pour l'établissement d'un camp militaire en relation avec la position portuaire. Elle avait une vocation exclusivement militaire, de repli et d'acheminement de troupes et de matériel par voies terrestre et maritime. Les travaux entrepris après sa prise furent en premier lieu le dégagement de servitudes militaires par le renforcement des installations du port pour son utilisation à des fins militaires et commerciales et la construction de remparts, et la création du quartier de la marine, tout en reliant l'ensemble par une structure urbaine bien définie.

III.3.c La période post coloniale (après 1962) :

Dellys a connu au cours de l'époque post coloniale jusqu'à nos jours un développement intense, caractérisé par la réalisation d'un nombre important de logements, d'équipements et lotissements résidentiels. Sous l'effet du développement, la ville connaît un certain nombre de contraintes d'urbanisation, le site sur lequel elle a été édifée est étroit et enserré entre la mer et la montagne.

Les années 1980 ont vu la mise en œuvre des premiers plans d'urbanisme (P.U.D) et la création de la nouvelle ville à la sortie Est. Toutes ces tentatives de développement de la ville, et bien d'autres, ont eu pour effet l'extension anarchique sur les zones périphériques et la consommation de terrains agricoles et forestiers irremplaçables, négligeant tout aménagement pour le port ou le littoral.

La mise en place des nouveaux instruments (PDAU et POS), correspond à la période où l'investissement de l'état connaît un ralentissement.

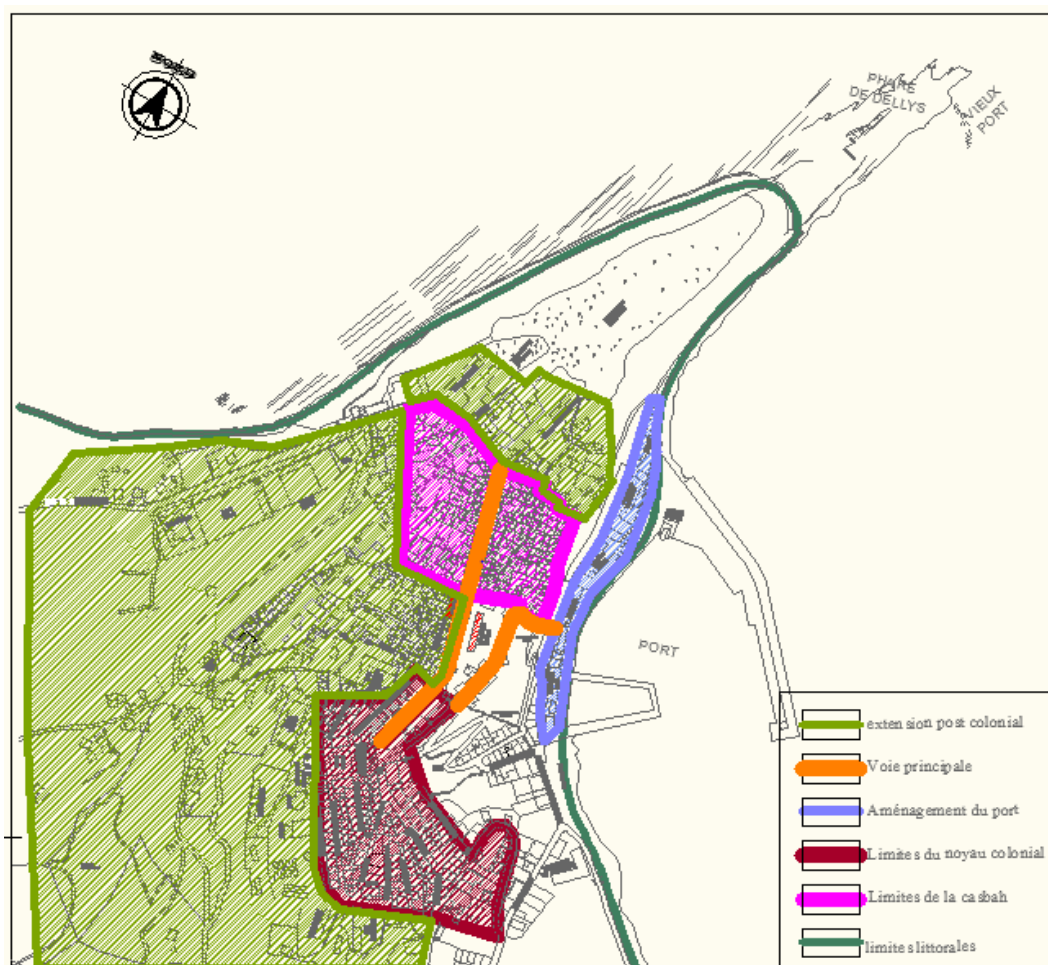


Figure III.7. Relation ville-mer de Dellys – période coloniale
Source : Carte faite par l'auteur

La tendance à l'urbanisation périphérique s'est réactivée depuis le tremblement de terre de (mai 2003) après le déplacement d'une partie de la population du centre-ville, suite à la destruction et à l'abandon de bon nombre d'habitations.

Ce processus d'urbanisation par additions successives de projets autonomes, et les contraintes géomorphologiques du site aidant, ont grandement contribué à l'éclatement du paysage urbain. Le seul lien entre ces différentes formations de quartiers périphériques est les voies de communications.

La dominance d'espaces interstitiels entre les différentes réalisations dans les espaces périphériques, pose la problématique de la maîtrise de l'espace public et les aménagements extérieurs, ainsi que l'animation du littoral de Dellys qui a été délaissé.

III.4. Le besoin du retour de la ville vers la mer :

L'analyse de l'évolution de la relation ville-mer a permis de donner des éclairages sur la fragmentation actuelle de ces territoires, dans leurs usages et paysages ; et afin de mieux comprendre comment imaginer des liens nouveaux entre la ville et le littoral, il s'agit tout d'abord, par un bref aperçu, de voir quels étaient les rapports entre eux jusqu'aujourd'hui, chose déjà faite dans le titre précédent. Actuellement, les grandes métropoles portuaires vivent une période de profondes transformations dues essentiellement à la dissociation de la fonction portuaire et de la fonction urbaine.

Le rôle que joue le littoral dans l'économie de la ville, et surtout dans le fonctionnement du tissu urbain, est généralement très complexe, constitue aujourd'hui la problématique essentielle des villes dont la tendance actuelle s'oriente vers la reconquête des espaces délaissés sur le littoral.

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

Le littoral et la ville ont longtemps imbriqué leurs fonctions afin de former des places d'échanges, de valorisation et de production pour le commerce et la vie maritime. Mais les évolutions économiques et sociétales du 20^{ème} siècle ont provoqué des évolutions et des modifications de leurs relations.

De nombreuses villes ont connues des développements et des extensions en déconnexion avec l'élément physique majeurs de ces villes, provoquant le délaissement de nombreuses zones littorales, ainsi que le patrimoine matériel présent sur site ; ces éléments se sont alors retrouvés abandonnés et inutilisés.

Les espaces à l'interface de la ville et du littoral constituent alors une véritable rupture entre les deux unités. Mais depuis quelques années, les acteurs locaux mènent des réflexions sur la reconversion et la réhabilitation de ces lieux afin de résorber ces ruptures.

L'existence d'instruments de gestion de ces réflexions et ces modes d'intervention sur des zones littorales n'implique pas forcément un contrôle hiérarchique de ces derniers, les législations créées n'assurent pas un suivi local, l'absence aussi de bilan et de rapport sur l'efficacité des interventions permet la continuité de la dégradation de la relation ville- mer.

La taille urbaine de la ville peut aussi être une contrainte de son développement par l'indirecte saturation de son littoral jouant le rôle de transit économique (port), la ville s'étend vers les plaines, négligeant toutes autres activités tertiaires qui peut enrichir le cachet littoral de la ville (touristique, culturelle, commerciale ...).

De nombreux choix de reconversion sont possibles pour accueillir de nouvelles fonctions plus adaptées au contexte actuel. Certains prônent la protection de ce patrimoine alors que d'autres préfèrent utiliser ces espaces pour accueillir de nouvelles fonctions.

De là, on juge que le besoin de reconnecter la ville avec son littoral, ne se résume pas en le réaménagement ou en l'extension de son port, la richesse de la ville littorale peut être exprimée et vécue à travers la création de nouvelles liaisons valorisant l'identité et l'ensemble de la ville, entre : passé, présent et futur.

III.5. La gestion de la relation ville-mer et l'introduction du projet urbain dans son maintien :

Les villes littorales comme toute autre ville sont en constant développement et croissance dû aux multiples interventions qu'elles soient planifiées ou improvisées, ces interventions nécessitent une politique de gestion urbaine afin de pouvoir gérer les formes urbaines obtenues et préserver la cohérence et la continuité du paysage urbain de l'ensemble de la ville, principalement le rapport avec sa particularité naturelle matérialisée par la présence du littoral.

III.5.a Mécanismes de la gestion urbaine des villes littorales algériennes :

Dans le but de reconquérir la dimension spatiale et la qualité urbaine de la planification en Algérie, et surtout de rationaliser la gestion de la ville algérienne, de nouveaux instruments ont vu le jour, à savoir le PDAU et Le POS.

Malgré les changements survenus durant les années 90, la gestion urbaine en Algérie, souffre encore de nombreuses défaillances, car les approches entreprises ont souvent privilégié la production, par rapport à la gestion et à la qualité urbaine.

La promulgation de la loi relative à la protection et à la valorisation du littoral, constitue indéniablement un progrès certain dans la mise en place des conditions nécessaires au développement durable de cette zone stratégique du territoire national⁽¹⁰⁾.

L'implication de tous est parfaitement mise en exergue dans le chapitre 1 de la loi qui porte sur les principes fondamentaux. Il est clairement défini que l'ensemble implique la coordination des actions entre l'Etat, les collectivités territoriales, les organisations et les associations qui doivent œuvrer dans le domaine, dans une perspective de développement durable.

La loi « littoral » au moment de sa promulgation nécessitait onze textes juridiques pour son application effective. Des efforts concrets ont été consenti par le MATE puisque six décrets d'application ont été établis. Il s'agit notamment du ⁽¹¹⁾ :

- ✚ Décret exécutif n°06-351 du 5 octobre 2006 fixant les conditions de réalisation des voies carrossables nouvelles parallèles au rivage.
- ✚ Décret exécutif n° 07-206 du 30 Juin 2007 fixant les conditions et les modalités des constructions et des occupations du sol sur la bande littorale, de l'occupation des parties naturelles bordant les plages et de l'extension de la zone objet de non ædificandi.
- ✚ Décret exécutif n° 04-113 du 13 avril 2004 portant organisation, fonctionnement et missions du commissariat national du littoral.
- ✚ Décret n° 09-114 du 7 avril 2009 fixant les conditions d'élaboration du Plan d'Aménagement Côtier, son contenu et les modalités de sa mise en œuvre.
- ✚ Décret exécutif n° 06-424 du 22 novembre 2006 fixant la composition et le fonctionnement du conseil de coordination côtière.
- ✚ Décret exécutif n° 04-273 du 2 septembre 2004 fixant les modalités de fonctionnement du compte d'affectation spéciale n°302-113.

En effet, la loi du littoral et l'approbation du plan d'aménagement côtier n'a pas empêcher une urbanisation démesurée et continue des villes littorales, à travers le cas d'étude présenté, il s'avère que la loi « littoral » en Algérie rencontre de sérieuses difficultés d'application dues pour l'essentiel aux réticences qu'elle suscite chez les administrations locales (urbanisme, tourisme, etc.). Aussi, il n'existe pas de contrôle hiérarchique, les administrations centrales qui créent la législation, n'assurent pas de suivi au niveau local.

III.5.b L'approche du Projet Urbain dans la gestion urbaine des villes littorales :

Dans les grandes villes du Maghreb, les opérations liées à l'urbanisme de projet se caractérisent par une grande variété de formes, de localisation, de modalités d'inscription dans l'espace urbain.

Une première typologie permet de distinguer celles qui visent la production d'espaces récréatifs (le réaménagement des fronts de mer est alors le modèle de référence), de celles qui proposent la construction de nouvelles centralités (commerciales et résidentielles), des villes nouvelles, ou encore la reconversion des friches en zones mixtes de résidences et de services de haut standing, etc⁽¹²⁾.

Face à la problématique de la ville littorale algérienne qui semble perdurer, une nouvelle approche urbaine voit progressivement le jour, elle devra impérativement être accompagnée d'une révision des outils d'urbanisme, et de la recherche d'une meilleure cohérence et efficacité de la gestion urbaine. Dans ce cadre il faudra privilégier certains aspects et notions :

- ✓ Un véritable retour aux échelles locales.
- ✓ L'établissement d'une gestion communale.
- ✓ Prise en considération des préoccupations des citoyens et leur intégration dans les processus de prise de décision et de réalisation.

A ce moment, on fait appel à l'approche du projet urbain durable, dans le cadre d'adopter ses modes d'action et de gestion comme configuration complémentaire aux défaillances rencontrées par les instruments d'urbanisme appliqués.

S'agissant de projets lancés récemment ou en cours de réalisation, et dont l'achèvement court sur une ou deux décennies, il n'est pas aisé d'en mesurer les effets territoriaux, d'autant que la crise financière mondiale, a fait sentir ses effets perturbateurs sur nombre de ces grands projets : abandons, reports, réorientation des contenus, etc.

III.5.c La restructuration urbaine comme alternative du Projet Urbain sur des villes littorales :

Il est fondamental de rappeler que même s'il n'existe pas de définition précise du projet urbain, mais seulement des approches, le discours de ces dernières années sur la ville et le « faire » de l'architecte et de l'urbaniste s'appuient sur le constat de la crise, et à travers le projet urbain les interventions figurent très diverses.

La problématique consiste à concilier deux territoires déjà combinés : l'urbain et le littoral, et logiques de temps différentes : le temps long de l'évolution des villes et le temps plus court lié aux calendriers politiques.

La ville de Dellys, présente un potentiel touristique riche en qualités naturelles par la présence de la mer et la montagne, en qualités architecturales patrimoniales par la présence de la casbah et le noyau colonial, mais malheureusement la dégradation de ses éléments forts fausse la valeur et l'image de la ville.

Le choix de l'approche du projet urbain comme réponse à la problématique, est dans la mesure de proposer des alternatives d'aménagement et de revalorisation des potentialités de la ville de Dellys.

Afin de reconnecter les entités de la ville, on a jugé que la restructuration urbaine semble une réponse favorable au cas d'étude, ne limitant pas ses actions sur le réaménagement du port et son extension comme seule issue de relation ville mer, mais l'approche de restructuration aille plus loin dans le traitement de toutes les entités par :

- La réhabilitation des tissus anciens en dégradation et leur revalorisation.
- L'aménagement des fronts de mer et toutes parties en relation directe avec le littoral.
- La requalification des espaces publics, et de la structure urbaine gardant toute la ville en partie combinées.

La ville de Dellys, doit se lancer dans des projets ambitieux de redéveloppement d'espaces littoraux délaissés qui sont des espaces de liaisons entre les lieux historiques de centralité urbaine et les zones d'activités liées aux ports.

Ces espaces sont aujourd'hui dans la plupart des villes littorales des territoires d'enjeux ; la ville peut y proposer une offre alternative en termes de logement de qualité, d'espaces publics et d'équipements propres à attirer de nouvelles catégories de population, leur revalorisation permet à la ville littorale de modifier une image parfois dégradée et de retrouver son attractivité.

III.6. Les mécanismes du projet urbain dans la gestion du développement urbain et du réaménagement de la ville littorale :

Tous développement urbain de la ville littorale doit être géré et contrôlé, selon les exemples présentés lors de la recherche thématique, les instruments et la législation diffèrent d'un contexte à un autre mais plusieurs points communs se retrouvent dans les aménagements des exemples comme dans les autres interventions de ces dernières années. Voici des principes d'aménagements que l'on a relevés et qui peuvent nous donner des pistes pour mener à bien une opération:

III.6.a. Etude du site :

Avant de commencer le réaménagement d'un site, plusieurs études doivent être menées pour comprendre les spécificités de ce dernier et le replacer dans son contexte. Les principales études reposent sur :

- ***La topographie*** : C'est en effet la géographie qui détermine la position de l'espace du front d'eau par rapport à la ville et les liens qui peuvent exister entre eux.
- ***La forme du front d'eau*** : Elle influence la longueur des berges, la quantité des espaces à reconvertir.
- ***La géographie urbaine*** : Le centre-ville peut être encore maritime ou s'être détourné du site portuaire primitif.
- ***L'identité du site*** (culturelle, sociale...) et l'imaginaire qu'il suscite chez les habitants et les étrangers.

• **Le positionnement du site** à reconvertir par rapport à l'ensemble de la ville mais aussi de l'agglomération, de la région...

Les résultats de ces études font l'objet de compte-rendu qui sera la base de toutes les directives des réaménagements proposés pour le site.

III.6.b. La remaritimisation ⁽¹³⁾:

Il s'agit de faire renaître le caractère maritime de la frange littorale urbaine, cette remaritimisation peut avoir plusieurs formes :

- ✓ D'un côté on peut avoir une « remaritimisation musée », c'est-à-dire une mise en scène du passé portuaire. Pour cela on met en valeur les vestiges d'un passé maritime (bitte d'amarrage, silo, grue...) c'est ce qui s'est passé dans la plupart des réaménagements.
- ✓ D'un autre côté on peut avoir une « remaritimisation vraiment maritime ». Il ne s'agit pas de réinstaller des activités portuaires lourdes sur les fronts d'eau centraux, il s'agit plutôt de favoriser à tout prix la réutilisation de l'eau comme activité et donc du front d'eau comme un support à ces mêmes activités. Cela se traduit par l'apparition de nouvelles fonctions :
 - Les croisières, qui doivent permettre l'animation des quais et permettre au site d'avoir un paysage toujours renouvelé au rythme des départs et des arrivées
 - Les transports en commun sur l'eau qui permettent de faire le lien entre différents quartiers
 - Le retour et le maintien des activités maritimes, comme la pêche
 - Des activités récréatives comme la promenade qui reconnecte tous l'ensemble de la ville.

III.6.c. Le caractère urbain :

Dans ce type de réaménagement le caractère urbain est recherché. Il s'agit pour certaines opérations comme Hambourg ou Dunkerque de relier la ville à son poumon portuaire. Pour d'autres il s'agit de rétablir un équilibre entre les différentes parties de la ville. C'est le cas par exemple de Marseille qui souhaite à travers son projet Euro méditerranée réaliser un rééquilibrage Nord-Sud, il en est de même pour Puerto Madero à Buenos Aires.

Pour toutes ces opérations, il s'agit donc de créer un véritable quartier de la ville, un quartier de vie. La mixité des fonctions (logements, emplois, commerces, culture, loisirs...) est donc recherchée, ainsi qu'une certaine mixité sociale, souvent plus difficile à atteindre mais essentielle pour éviter la gentrification du quartier.

Mais pour que le nouveau site devienne un véritable quartier de la ville il faut aussi réfléchir sur les liens que ce quartier peut entretenir avec le reste de la ville. On s'aperçoit que si cette question des liens n'est pas ou peu traitée, l'objectif est rarement atteint. D'autres villes ont au contraire travaillé sur les transports en commun, sur la mobilité douce, et sur les liaisons pédestres et paysagères, le résultat est au final beaucoup plus probant.

III.6.d. L'environnement:

La protection de l'environnement s'est manifestée sous différentes formes :

- Tout d'abord en mettant en place des politiques visant prioritairement l'arrêt des grands travaux de remblayage modifiant la ligne de côte et l'amélioration de la qualité de l'eau dans les ports.
- Ensuite en créant des liens et organisant des opérations de sauvegarde et de valorisation des espaces environnementaux souvent situés à proximité des sites à revaloriser.
- Enfin, d'autres aménagements souhaitent mettre en œuvre le principe de développement durable en créant notamment un quartier écologique utilisant des principes de construction de Haute Qualité Environnementale.

III.6.e. La concertation avec les habitants:

Afin de ne pas créer un espace en décalage avec les aspirations des habitants la concertation publique s'avère aussi nécessaire. Initiée à Montréal dans la reconversion du Vieux-Port, la concertation permet de sensibiliser les habitants et de mesurer leurs envies. On remarque souvent que dans la plupart des villes littorales, la population est toujours favorable à une densification minimale des berges et à leur ouverture au public la plus large possible.

III.6.f. La Promotion – Valorisation - Animation:

Ces quartiers Littoraux constituent pour certaines villes, les derniers terrains encore disponibles pour développer le centre-ville et donc la mettre en valeur. Les villes décident donc souvent de concentrer tous leurs efforts pour attribuer des fonctions valorisantes à ce nouveau morceau de ville, fonctions qui participent à redonner une image à la ville toute entière, à son agglomération, voire même à toute une région.

Ces fonctions peuvent être économiques, culturelles, universitaires et touristique. La promotion, valorisation, animation doit se poursuivre après la réalisation du projet pour en assurer sa pérennité.

III.6.g. Le principe de réversibilité:

Ce principe est certainement l'une des données les plus importantes qui doit régir tout un projet urbain pour l'amener jusqu'à sa réussite. En effet, la revalorisation et réaménagement des fronts de mer s'inscrit dans des durées assez longues, dix, vingt, trente ans. La société a le temps d'évoluer, d'avoir de nouveaux besoins et la ville ne cesse de changer. Il est donc nécessaire que le projet soit adaptable lors de sa constitution, mais aussi plus tard dans sa réalisation.

III.7. Conclusion

La relation entre la ville, ses espaces, ses usages et la mer, ses terre-pleins, ses fonctions, ses images, est devenue en l'espace d'un demi-siècle l'un des premiers enjeux de l'évolution urbaine. Dans les villes des cinq continents, les stratégies d'investissement du littoral occupent très souvent la première place parmi les projets d'urbanisme.

Cette nouvelle donne prend une importance certaine dans les pays chauds, particulièrement en Méditerranée où les conditions climatiques et les traditions de civilité urbaine optimisent les pratiques de plein air, sur un temps plus long que sur les rivages urbains nordiques, avec donc un effet citoyen plus décisif.

En abordant le développement historique de la ville de Dellys, on constate sa liaison directe avec son littoral, au cours des civilisations précédentes. A l'heure actuelle le développement

économique et démographique tient un rythme très accéléré, ainsi que ses extensions, d'où le non pouvoir de gestion de sa forme urbaine, la ville de Dellys subsiste en dégradation et nécessite une opération de revalorisation.

Malgré la multiplication des réalisations, on ne peut que regretter que les modèles de relation entre la ville et la mer soient encore trop réduits à une démarche de reconversion, ou d'aménagement de contexte portuaire, alors que l'on peut espérer voir renaître l'imbrication entre ville et mer, qui a été éclipsée par la civilisation fonctionnaliste des derniers siècles, la ville littorale n'est pas encore complètement conquise⁽¹⁵⁾.

Conclusion générale :

Ce modeste travail avait comme but de départ, de nous donner des réflexions dans le cadre d'une initiation à la recherche partant d'une problématique du master qui s'inscrit dans les études qui concernent le contrôle des transformations de la forme urbaine des villes à travers le projet urbain.

En conclusion générale, on fera un rappel de la démarche globale suivie, les principaux résultats qu'on a pu atteindre, et dans le but d'élargir et développer les connaissances concernant notre problématique, on présentera une piste de recherche ultérieure.

- **Démarche globale:**

Le choix du thème de ce mémoire s'est porté sur le contexte littoral, traitant la problématique de la relation ville – mer de ces villes. La problématique s'est spécifiée aux villes littorales de fondation historique, riche en civilisations et patrimoines architecturaux. De là on se retrouve à traiter une relation encore plus complexe concernant : la ville- le patrimoine – et le littoral.

L'étalement des villes littorales vers l'intérieur des pays, crée une rupture de la forme urbaine de ses deux entités majeures, afin de repérer le moment clé de cette rupture, et après élaboration de problématique générale et spécifique, on s'est orienté vers la définition des concepts et notions, qu'on a jugé et supposé avaient une relation de cause ou de conséquence à cette dernière, pour pouvoir guider minutieusement notre recherche.

La recherche thématique quant à elle, nous a éclairé sur les différentes formes d'intervention déjà menées par des villes littorales pour remédier à la même problématique exprimée, qui est le besoin du retour de la ville vers son littoral, tout en intégrant et valorisant son patrimoine architectural.

En dernier lieu, l'analyse du cas d'étude qui est la ville de Dellys, est venue démontrer la problématique de départ, riche en patrimoine architectural et urbanistique, la ville de Dellys a toujours été en relation directe avec son littoral au cours des multiples civilisations qu'elle a connu, que ce soit par intérêt morphologique, sécuritaire ou économique, les occupants de Dellys ont toujours intégré le littoral dans leur vie.

- **Synthèse générale :**

Ces dernières décennies, la ville littorale redécouvre le plaisir d'habiter au bord de l'eau, il convient donc aujourd'hui de constituer un capital d'idées, de propositions et de réflexions sur ces nouveaux territoires citadins.

Le développement industriel et économique a incité les populations à déménager à la recherche de conditions de vie meilleures, d'où l'exode rural et par la suite le développement démographique ont engendré une urbanisation très importante des villes, les villes littorales quant à elles, n'ont pas été épargnées de cette urbanisation, vue la possibilité d'ouverture et de communication universelle qu'elles offraient.

Tout site articule à la fois une relation au bord, au contexte, à l'environnement, et une autre à ses propres traces constituantes, aux marques de sa mémoire du lieu, et à son patrimoine, mais au cours de leur développement ces villes, perdent cette articulation, où on voit le détachement de ses entités et la déconnexion de l'ensemble.

Ce croisement démesuré des villes littorales a causé le délaissement de son élément naturel dominant, on le constate à travers :

- Le manque d'animation et d'activités tertiaires de ces villes.
- L'absence de liaison entre le centre historique et l'extension nouvelle et la mer.
- La dégradation du patrimoine architectural.
- L'absence de perméabilité et de diversité de la mobilité.
- La relation avec la mer se matérialise uniquement à travers le port.
- La non définition des espaces publics.

Tous ces constats ont bien été repérés sur la ville de Dellys, qui représente le cas d'étude, dont le paysage urbain est rendu incohérent, suite à des interventions anarchiques et autonomes sans tenir compte de ses particularités culturelles, historiques et architecturales et sans coordination entre l'ensemble de ses interventions, matérialisé par l'absence de tout aménagement extérieur.

Une ville riche en potentiel naturel et architectural, perd de sa valeur et demeure en dégradation croissante. Les moyens de gestion de son développement se résument en des instruments d'urbanisme qui consacrent des règlements et des législations réduites concernant le traitement du littoral, ce manque de mécanisme de gestion et de contrôle de toutes opérations

sur la ville aide à la continuité de sa dégradation, se focalisant sur des articles et des législations purement théoriques et générales ne présentant aucune spécificité à la zone, au constat final ces instruments reflètent un décalage entre l'étude et la réalité, d'où la nécessité de leur remise en cause et de leur mise à jour.

Si on revient sur ce qui a été présenté lors de la recherche thématique, on remarque bien que les opérations mises en œuvre avaient leurs propres instruments et législations, évitant toute généralité et traitant chaque cas comme étant un cas unique à son contexte.

En effet, Le projet urbain est pratiqué dans le but de remédier à chaque problématique selon ses particularités, le principe du projet urbain se porte sur l'étude de chaque opération selon des stratégies, des modes d'action et des mécanismes de gestion, sans pour autant offrir une démarche où une méthode précise d'intervention, en revanche il laisse la liberté d'agir sur les problématiques de la façon la plus favorable, évitant toute application de norme quantitative au détriment de la norme qualitative, dans le but d'offrir un cadre de vie meilleur, une forme urbaine cohérente et en continuité ainsi que la préservation de toutes valeurs naturelles ou architecturales de la ville.

- **Résultats de la recherche :**

Pour initier à mener une intervention réussie sur la ville de Dellys, et qu'on peut adapter avec révision sur l'ensemble des villes littorales algériennes où figure la même problématique, on juge qu'il y a lieu d'appliquer quelques recommandations tirées de l'études d'autres interventions dans le même cadre au niveau de la recherche thématique telles que :

- ✓ La prise de conscience de la nécessité de recréer la ville littorale sur elle-même.
- ✓ La considération de tout élément naturel, physique, culturel, historique, architectural lors de chaque programmation d'intervention.
- ✓ L'analyse et la compréhension de l'origine de la formation urbaine des villes dans l'élaboration et l'approbation de tout instrument d'aménagement, pour pouvoir intégrer les extensions nouvelles.
- ✓ La revalorisation du patrimoine architectural existant.

- ✓ Adapter le principe de projet urbain comme élément complémentaire aux instruments d'urbanisme par :
 - la pratique de la concertation en impliquant les habitants dans les décisions d'intervention.
 - L'implication des différents acteurs dans le processus d'intervention en constituant une équipe pluridisciplinaire.
 - La planification et le diagnostic et l'adaptation de stratégie qui touche toutes les parties de la ville.
- ✓ La concentration sur la mobilité diverse et fluide gardant toute la ville connectée.
- ✓ La revalorisation de l'espace public assurant la restructuration et la recomposition urbain, offrant une amélioration du cadre de vie.
- ✓ L'intégration de l'économie tertiaire basée sur des projets à vocation : touristique, culturelle ...etc.
- ✓ L'introduction de la dimension de durabilité au sein du projet.
- ✓ La flexibilité dans le processus d'intervention et la possibilité de réorientation et de réadaptation de la stratégie d'intervention à l'émergence de tout changement non prévu dans les données.

- **Pistes de recherche :**

La recherche faite au cours de ce modeste travail n'a pas eu le temps d'être approfondie dans le sujet, et la limite du temps nous a aussi empêché d'aller plus dans le détail du traitement de la problématique, l'interface ville-mer représente un souci universel de contexte très riche et différent d'une ville littorale à une autre.

A ce stade de notre recherche nous avons juste essayé de proposer une nouvelle approche d'intervention caractérisée par le projet urbain, cette dernière demeure toujours une hypothèse qui mène et incite à poser d'autres pistes de recherche, afin de l'améliorer et améliorer avec la qualité de la forme urbaine future.

Une série de questions est posée dans le but d'approfondir cette recherche :

- Pourquoi les instruments d'urbanisme arrivent en retard dans le sens où ils jouent un rôle de régularisation des désordres urbains et non pas un rôle de prévention ?

- Quelle approche spécifique pouvons-nous adopter pour les villes littorales comme contexte différent d'autres villes (sahariennes, montagnardes ...) ?
- Qui est en mesure de définir la position de l'espace public, sa forme et son aménagement dans les interventions appliquées vue son absence au niveau des textes juridiques et des instruments d'urbanisme ?

Références

- (1) Simon K. Haslett, *Coastal Systems*, Routledge, 2009 (ISBN 978-0-415-44060-8), p. 7
- (2) Rapport IFEN/Observatoire du littoral 2007
- (3) Donnée du Plan bleu : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/littoralisation-ou-maritimisation>.
- (4) Direction régionale de l'environnement - Centre. Territoire, population et développement urbain. [PDF], disponible en ligne www.centre.ecologie.gouv.fr, consulté le 27 octobre 2006. p. 2
- (5) Quelles réponses au « désordre urbain » en vallée de l'Orge ? .Claire Rouillet-Sureau. <https://strates.revues.org/6182#ftn7>
- (6) F. Latour, « L'aménagement du "Grand Paris" », *Revue politique et parlementaire*, 10 octobre 1931, p. 3.
- (7) villedurable.org. Solutions pour un développement urbain durable
- (8) Protection et valorisation du littoral en Algérie _ législation et instruments _ Le cas des communes littorales d'Oran. Malika Kacemi
- (9) Manuel pour la réhabilitation de la ville de Dellys, 2012 Col·legi d'Aparelladors, Arquitectes Tècnics i Enginyers d'Edificació de Barcelona pour le consortium Montada, Barcelone, Espagne. montada@apabcn.cat
- (10) COLLIN, Michèle. Les politiques urbaines d'accompagnement des développements Portuaires en zone de reconversion industrielle et sociale. - AIVP. -94p.
- (11) Etude de L'exemple Algérien, LES NOUVEAUX ENJEUX DE LA VILLE ALGERIENNE, cours projet urbain / GTU, Enseignante : Boudjabi Naouel H
- (12) CANTAL DUPART Miche. - Le port cadre de ville. - Edition l'Harmattan, 1993.- 253p.
- (13) COLLIN, Michèle. - « L'identité maritime des villes portuaire ». Les annales de la recherche
- (14) CHALINE Claude. 1993. Du port à la ville portuaire. Paris. L'Harmattan. 244p.
- (15) CHALINE Claude. 1994. Ces ports qui créèrent des villes. Paris. L'Harmattan. 299p.

Bibliographie :

• **Ouvrages :**

- Forme et déformation de objets architecturaux et urbains, Alain Borie, Pierre Micheloni, Pierre Pinon, édition parenthèse, 2006.
- La ville au bord de l'eau, Claude Pelorenzo, Philippe Dehan, Virginie Picon-lefebrve, Cyrille Simonnet, édition parenthèse, 1993,
- Villes et projets urbains en Méditerranée, Jean-Paul Carrière, Presses universitaires François-Rabelais, 2002.

• **Thèses et Mémoires :**

- AOUISSI Khalil Bachir, 2013, le clivage ville/ port le cas d'alger, mémoire de magister : EPAU.
- BENOKBA Wissam, BRAHIMI Malika, 2016, Ain Benian : Restructuration d'une ouverture maritime Ilot urbain résidentiel au carrefour de la madrague, mémoire de master : université Saad Dahleb,
- HADEF RACHID, 2008, quel projet urbain pour un retour de la ville à la mer ? cas d'étude : skikda, Mémoire de magister : université Mentouri Constantine,
- Mémoire de magister. identification des caractéristiques typologiques architecturales et techniques constructives du cadre bâti historique méditerranéen, cas d'étude : la casbah de dellys.. Mr BOUGDAL.novembre 2006

• **Reuves et Publications :**

- Les évolutions Les évolutions des territoires littoraux 1986-2006, CETE Méditerranée, 2007.
- Projet urbain et grands projets emblématiques : réflexions à partir de l'exemple d'expo 98 à Lisbonne, JeanPaul Carrière et Christophe Demazière p. 33-51
- Urbanisation du littoral méditerranéen, direction générale de l'urbanisme, l'habitat et la construction, aout 1998.
- Protection et valorisation du littoral en Algérie _ législation et instruments _ Le cas des communes littorales d'Oran. Malika Kacemi
- Etude de L'exemple Algérien, LES NOUVEAUX ENJEUX DE LA VILLE ALGERIENNE, cours projet urbain / GTU, Enseignante : Boudjabi Naouel H

- Dynamiques des ports méditerranéens, Le retour de la ville portuaire, Claude Prelorenzo, p. 157-167

- **Sites Web:**
 - Trois projets urbains, <http://cafe-geo.net/>
 - Revalorisation de Calvi : <https://www.detailsdarchitecture.com>
 - http://www.ville-sainte-maxime.fr/amenagement_du_front_de_mer.html
 - <http://essaouira.vivre-maroc.com>
 - <https://auessaouira.ma/blog/agence-urbaine-essaouira>
 - <https://villedurable.org/guide-de-gestion-de-projets-urbains/principes-strategiques-pour-la-gestion-de-projets-urbains/quest-ce-quun-projet-urbain/>
 - <https://www.assistancescolaire.com/eleve/2nde/geographie/reviser-le-cours/les-littoraux-espaces-convoites>
 - <https://rge.revues.org/1433>
 - <https://fr.wikipedia.org/wiki/Dellys>
 - http://www.pap-thecoastcentre.org/pdfs/Protection_des_sites_sensibles_Rapport_3.pdf
 - <https://essaouira.madeinmedina.com/fr/article-reamenagement-de-la-corniche-et-des-jardins-des-remparts-cest-reparti-5517.html>
 - <http://www.sudouest.fr/2017/03/16/la-rochelle-en-quoi-consiste-le-projet-de-pole-multimodal-de-la-gare-3282096-1391.php>
 -

Annexes

Annexe n° 01 : Exemple sur une ville historique côtière : la ville de la Rochelle

✚ Présentation de la ville :

La Rochelle est une ville du Sud-Ouest de la France, capitale historique de l'Aunis et préfecture du département de la Charente-Maritime, en région. La Rochelle est la commune la plus peuplée du département, devant Saintes, Rochefort et Royan.

La ville située en bordure de l'océan Atlantique, au large du pertuis d'Antioche.



Figure 01 : Vue d'ensemble sur la ville de la Roche
Source : <http://www.ville-larochelle.fr/>

✚ Caractéristiques de la ville :

-La ville est avant tout un complexe portuaire de premier ordre, et ce depuis le XII^e siècle. Elle conserve plus que jamais son titre de « Porte océane » par la présence de ses trois ports (de pêche, de commerce et de plaisance).

-La Rochelle est une cité millénaire, dotée d'un riche patrimoine historique et urbain, la Rochelle est aujourd'hui devenue la plus importante ville entre l'Estuaire de la Loire et l'Estuaire de la Gironde. Ses activités urbaines sont multiples et fort différenciées. Ville aux fonctions portuaires et industrielles encore importantes.

-Le Vieux-Port de La Rochelle est le port historique de la ville. Les deux tours médiévales qui en gardent l'entrée l'ont rendu mondialement célèbre.

-La Rochelle a demandé le classement du Vieux-Port et des tours sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco. Ces dernières ont accueilli plus de 100 000 visiteurs en 2004.¹



Figure 08 : Les deux tours médiévales du port
Source : <http://www.ville-larochelle.fr/>



Figure 09 : Vue sur le port de la ville
Source : <http://www.ville-larochelle.fr/>

¹ La Rochelle Le Journal, voir page 17 - Février 2008

Le plan local d'urbanisme (PLU) du France sur la Rochelle :

PLU : Le plan local d'urbanisme est le document d'urbanisme qui détermine les règles du droit à construire sur la commune.²

-Plan local d'urbanisme a pour but d'aménager et de développer de la ville de la rochelle et aussi de sauvegardé le patrimoine historique de cette ville côtière.

-Le contenu opérationnel du projet d'aménagement et de développement de la ville de la Rochelle comporte :³

A- Organiser des pôles de vie à l'échelle des quartiers :

-Objectifs et intentions :

*** À l'échelle de la ville :**

-Conforter la diversification du tourisme et des équipements sur l'ensemble du territoire communal.

-Faire émerger des polarités secondaires : la mixité urbaine comme facteur de convivialité et de vitalité sociale et économique.

-Revendiquer la mixité des fonctions dans le diffus : les équipements publics, l'artisanat non nuisant et les activités tertiaires doivent s'intégrer aux quartiers à dominante résidentielle.

-Diversifier l'offre aux personnes (services de proximité, petit commerce), notamment dans le centre-ville

*** À l'échelle des quartiers :**

-Trouver des aménagements spécifiques pour identifier chaque cœur de quartier pour en faire de réel centre de gravité (plateau semi-piéton)

-Créer des axes calmes à proximité des écoles pour plus de sécurité

-Valoriser la diversité et rendre plus attractive l'offre de services et de commerces.

-Répartir les équipements sur l'ensemble du territoire rochelais afin de permettre un développement équilibré des quartiers

***À l'échelle du centre-ville :**

-Amélioration des liaisons et connections entre le centre-ville ancien, le quartier du Gabut et la ville en bois pour affirmer la nouvelle échelle du centre-ville.

-Traitement qualitatif des espaces publics.

² www.agglo-larochelle.fr

www.agglo-larochelle.fr/plan-local-d-urbanisme-intercommunal

¹¹ Commune de la Rochelle. Plan local de l'urbanisme

- Mise en scène de « parcours » touristiques reliant les différents sites.
- Il est par ailleurs nécessaire de mener ces actions parallèlement aux nouveaux modes d'habiter et aux habitudes de transports afin de réduire les modes de déplacements sur la commune.
- L'organisation du territoire autour du maillage en transports collectifs et en circulation douces doit mener à de meilleurs échanges entre les quartiers et les pôles de rochelais que sont les pôles d'emplois, de services, de commerces, de loisirs et de culture...

B- Continuer la mise en valeur du patrimoine historique et naturel de la commune :

Ville historique, La Rochelle dispose d'éléments patrimoniaux de grande valeur qu'elle a su jusqu'à ce jour, préserver et mettre en valeur. Cette richesse associée à un cadre de vie agréable lié en grande partie à la présence de l'océan fait de La Rochelle un lieu de résidence ou une destination de visite et de séjour à part entière.

-Objectifs :

- Affirmer l'identité urbaine et la qualité patrimoniale.
- Valoriser la diversité des tissus urbains à travers la prise en compte des spécificités architecturales et de la composition urbaine propre aux différents quartiers.
- Permettre un bon dialogue entre la ville « héritée » et la ville « renouvelée », entre le patrimoine bâti ancien et l'architecture contemporaine.
- Valoriser le patrimoine bâti et naturel de la commune.

Intentions :

1/ Prendre en considération et valoriser l'ensemble des patrimoines rochelais (patrimoine naturel / patrimoine bâti ; domaine public / domaine privé ; patrimoine historique / patrimoine contemporain) afin de préserver le patrimoine urbain, architectural et paysagé dans sa diversité tout en permettant des évolutions du tissu urbain.

2/ Valoriser le patrimoine dans le cadre de projets d'intérêt économique, social, culturel et touristique sans que ces projets ne portent atteinte au patrimoine naturel en veillant au juste équilibre entre préservation des espaces et nouvelles capacités de construction.

3/ Concilier l'optimisation des formes urbaines et la conservation des spécificités patrimoniales des quartiers. Il s'agit de ne pas limiter les potentialités de recomposition urbaine tout en permettant aux quartiers de conserver leur identité. Pour cela, une délimitation et une typologie fine des zones urbaines

4/ Promouvoir une architecture contemporaine de qualité, l'émergence de bâtiments significatifs, patrimoine rochelais de demain.

5/ Continuer l'amélioration de l'habitat à travers le projet d'intérêt général et une future opération programmée d'amélioration de l'habitat.

6/ Améliorer la qualité des espaces publics en particulier autour des lieux emblématiques du centre-ville (plan lumière, charte d'espace public, révision du règlement publicitaire...).

7/ Protéger et valoriser les zones humides des marais (vallon de Pampin, Marais de Tasdon et de la Moulinette).