



REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE



MINISTRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEURE ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE

UNIVERSITE SAAD DAHLAB BLIDA -01-

INSTITUT D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME

Mémoire de Master

OPTION : Architecture en Zone Urbaine Littorale

A.Z.U.L

Enseignant porteur de Master : Dr. ICHBOUBEN Y.

Réaménagement urbain des fronts d'eau, comme processus de Métropolisation ; Cas d'Alger

Présenté par :

BELLACHE, Elhachemi.

BENAROUS, Abdelkader.

Groupe : 03.

Encadrés par :

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

Année universitaire : 2016/2017.

Remerciement

Tout d'abord, nous remercions Allah de nous avoir donné la force, la volonté et le courage nécessaire pour braver tous les obstacles aux quels nous avons dû faire face tout le long de notre cursus universitaire, et de mener à bien ce travail.

Le grand Merci est destiné à nos très chers parents pour leur soutien, que Dieu les garde et les protège.

Nous remercions également nos sœurs et nos frères et tous nos amis (e) qui nous ont soutenu et aidé.

Nous tenons à remercier profondément notre promoteur Mr Aouissi K.B architecte urbaniste et doctorant, pour ses efforts et ses orientations.

Nos remerciements et notre gratitude à nos professeurs et formateurs durant notre cursus et toute l'équipe de l'institut d'Architecture et d'Urbanisme de Blida.

Enfin, nous adressons nos sincères remerciements à tous nos proches ainsi que ceux qui nous ont toujours soutenu et encouragé de près ou de loin au cours de la réalisation de ce mémoire.

En espérant que ce mémoire soit le reflet de la bonne formation que nous avons reçue.

Nos remerciements à Autodesk et L'association C.R.E.W

Dédicace

Je dédie ce travail en signe de respect, de connaissance et de gratitude à :

Mes parents; ma fierté et mon bonheur, dont les efforts m'ont permis de m'épanouir et ils m'ont encouragé et accompagné durant toutes mes années d'études.

A l'amour de ma vie ; celle qui m'a soutenue, et qui était toujours là pour moi ; que dieu te garde.

Mes frères Fouad, Rafik et ma petite sœur ; que dieu vous gardes.

Mon frère binôme "Nacer" pour sa patience et sa compétence.

Mes chères amis : Fichem Bouyoufsi et Tchantchan Mohamed "Nezzar", vous avez su rendre mes années inoubliables et pleines de beaux souvenirs.

Mon voisin et mon frère l'Architecte Amine Mehenni et Mon professeur Mr Taleb Khalil qui m'ont appris à être un architecte.

Toute la grande famille "Bellache" que je suis fier de porter le Nom.

Ceux qui m'aime et que j'aime

Ceux qui, par un mot, m'ont donné la force de continuer ...

El Hachemi B.

Dédicace

Je dédie ce travail en signe de respect, de connaissance et de gratitude à :

Mes parents; ma fierté et mon bonheur, dont les efforts m'ont permis de m'épanouir et ils m'ont encouragé et accompagné durant toutes mes années d'études.

Mes frères Fouad, Latif; que dieu vous gardes.

Mon frère binôme "Elhachemi" pour sa patience et sa compétence.

Mes chères amis : Hichem Bouyouf et Tchantchan Mohamed "Nezzar", vous avez su rendre mes années inoubliables et pleines de beaux souvenirs.

Toute la grande famille "Benarous" que je suis fier de porter le Nom.

Ceux qui m'aime et que j'aime

Ceux qui, par un mot, m'ont donné la force de continuer ...

Abdelkader B.

TABLE DES MATIERS

Chapitre 01 : Introduction général.....	9
I. Introduction	10
II. Particularités de l'urbanisme et de l'architecture en zone littorale	14
1. Particularités des villes littorales à l'échelle urbaine	15
2. Particularités des villes littorales à l'échelle architecturale	16
3. Vocations des villes littorales	17
III. Problématique de la ville littorale algérienne.....	18
IV. Démarche méthodologique du travail	19
V. Approche méthodologique.....	21
Chapitre 02 : Renouveau urbain, comme processus de Métropolisation.....	22
I. Introduction	23
II. Renouveau urbain.....	24
1. Définition	24
2. Historique sur le renouvellement urbain	24
3. Genèse de la notion de renouvellement urbain	25
4. Les opérations du renouvellement urbain	26
5. Les enjeux du renouvellement urbain	27
III. Front d'eau « WATERFRONT ».....	27
1. Concepts et définitions	27
2. " WATERFRONT "	28
IV. Métropolisation.....	29
1. Métropole ; définition.....	29
2. Les caractéristiques d'une métropole	30
3. Métropolisation	30
4. Le processus de métropolisation	31
5. Les défis des métropoles	33
6. La métropolisation à travers le monde	34
V. Etudes d'exemples	35
1. La ville de Barcelone, introduction.....	35
2. POINTS FORTS.....	36
3. INTERET.....	36
4. CRITIQUE.....	37
5. LECONS.....	37
VI. Conclusion	38

Chapitre 03 : Alger ; Une baie sans vitrine.....39

I.	Introduction	40
II.	Présentation du cas d'étude ; Alger	42
III.	L'évolution de l'urbanisation dans la baie d'Alger	43
	1. Epoque phénicienne.....	43
	2. Epoque romaine.....	43
	3. Epoque arabo-berbère.....	43
	4. LA PERIODE OTTOMANE	44
	5. LA PERIODE COLONIALE	44
	a. 1er phase urbaine : La ville militaire (1830-1846)	44
	b. 2eme phase urbaine : La ville nouvelle (1846-1885).....	46
	c. 3eme phase urbaine : La ville en expansion (1885-1930)	47
	d. 4eme phase urbaine (1930-1958)	47
	6. LA PERIODE POST-COLONIALE:.....	48
	a. COMEDOR (1968).....	49
	b. le plan bleu ECOTEC 197	49
	c. le plan d'organisation générale: POG, Comedor 1975	49
	d. Plan directeur d'urbanisme P.D.U C.N.U.R.S 1980	49
	e. PDU « Plan directeur d'urbanisme » 1983 « Vers un Hyper-Centre »	50
	f. PDAU 1995	50
	g. GPU « Grand projet urbain » 1996.....	51
	Bilan des plans d'aménagements précédents	51
IV.	synthèse historique d'Alger	52
V.	Alger, projet d'une future métropole méditerranéenne	52
VI.	Etat de fait. Potentiel touristique a l'abandon; vitrine maritime dégradée.....	55
VII.	Alger, vers une revalorisation du front de mer.....	57
	1. Le Schéma de cohérence urbaine.....	57
	2. Proposition du plan stratégique d'Alger pour sa baie.....	58
VIII.	Conclusion.....	59

Conclusion générale60

Sources bibliographiques62

Table des figures65

CHAPITRE 1 : Introduction générale

I. Introduction :

La ville peut être considérée comme un organisme vivant qui naît, évolue et se transforme en permanence ; qui inter réagit avec son milieu et ses semblables d'une sa propre façon singulière à lui.

La ville Comme un objet d'urbanisme; est considérée comme un phénomène difficile à saisir, qui change de formes et contenue selon les lieux et les conjonctures historique ; Le sociologue français Marcel Roncayolo a défini la ville comme une « Forme autorisant des contenus variables », ce qui ne permet pas « d'instituer d'emblée la ville comme un acteur social autonome, hors du temps et de la société qui la porte ». La ville est le lieu où l'homme habite, travaille, a des loisirs, se met en rapport avec ses semblables et communique avec d'autres personnes.¹

"Il ne faut pas oublier qu'avant toute chose, la ville est un lieu vivant"². La ville doit être pensée et réfléchié comme un organisme vivant. Elle se développe, elle a des besoins et elle ne cesse d'évoluer et de se transformer, et ceci nous est témoigné par un regard historique de son évolution à travers les temps de la préhistoire aux civilisations anciennes et le moyen âge jusqu'à la renaissance et la révolution industrielle puis l'aire moderne jusqu'à ce jour. Les villes d'hier et d'aujourd'hui ne peuvent être les villes de demain mais il est plus que légitime de les préserver ; voire de s'en aspirer pour de nouvelles conception de l'espace urbain ; La ville un processus qui génère puis altère des objets, de façon progressive³, elle englobe tous les aspects des études urbanistiques à l'échelle morphologique, paysagère, sociale, et historique.



Figure 1 : la ville d'Alger source : <http://www.alger-info.com/wp-content/uploads/2013/09/alger1-620x330.jpg>

¹Marcel Roncayolo (1977 :28-33)

²Marcel Roncayolo (1977 :28-33)

³ Gianfranco Caniggia

La forme d'une ville et sa morphologie correspond généralement à son paysage naturel et la nature de son territoire de point de vue formel, la morphologie du site constitue le facteur le plus important à décider la forme de la ville ; Alger est un bon exemple sur l'impacte de la morphologie et la topographie du site sur la forme de la ville, sa forme en amphithéâtre sur le quel s'étage en gradin ses différents quartiers, l'espace algérois est défini en premier lieu par l'ordre naturel, le premier élément sur le quel l'humanité s'est imposé.

Variété de tissus urbains et de styles architecturaux, exprimant richesse historique et culturelle, juxtaposer les uns les autres en gradins descendants vers la mer unis par leurs lignes de toits autrement dit la morphologie naturelle du site ; C'est ce qui donne à Alger sa forme unique et sa singularité entre les villes du monde



Figure 2 : la ville d'Alger Source : <http://www.consulat-paris-algerie.fr/wp-content/uploads/2014/12/Alger-centre4.jpg>

Une forteresse bien au refus de ses ennemis surnommé "Elmahrossa", un port naturel bien définie par quatre îlots, un refus des vents maritime... Autre fois c'était un paradis pour les phéniciens fondateur de la ville L'ordre naturel incite l'homme à créer la ville et encadre son évolution et décide une grande partie de ses caractères.

Par ailleurs la ville est un lieu où s'inscrit l'architecture ; car la ville impose à l'architecture des contraintes aussi diverses que : la forme du site ; sa valeur ; sa situation et son orientation ; l'histoire du lieu ; les styles architecturaux et urbains ; les modes de vie ; la structure sociale ; le cadre économique ; le climat et en contrepartie cette dernière aussi apporte à la ville son cadre et détermine son image.

En effet l'architecture doit reprendre à ces contraintes et faire face, intégrer le projet dans son contexte environnemental est le premier pas à faire par les architectes et les urbanistes pour permettre de répondre aux besoins humains de sécurité et de confort vis-à-vis les contraintes imposées par la ville et assurer un entourage adéquat.

Parmi ces contraintes, Le climat qui fait une partie intégrante de cet environnement et, traditionnellement, le cadre bâti été construit pour être le plus adapté possible aux conditions climatiques locales. Il est constaté que l'architecture, en plus d'être influencée par le climat, influe elle-même sur celui-ci.

Comme exemple prenant l'architecture saharienne ou le climat sec et aride a un impact direct sur la forme des bâtiments, ça se voit clairement sur l'ensemble des villes du sud algérien par exemple ou le défi de rendre vivable un tel milieu suppose' une gestion de l'espace et de l'architecture spécifique pouvant traduire matériellement les structures complexes de la société et de son mode de vie et de sa pensée.

L'occupation de l'espace et les modes de croissance urbaine relèvent des traits de la ville durable comme définie aujourd'hui, l'architecture traditionnelle saharienne n'en est pas moins spécifique puisqu'elle conjugue culture et climat. Plusieurs architectes célèbres, dont Le Corbusier, témoignent du caractère unique des maisons sahariennes (mozabite)

Cette architecture sans architecte a inspiré à une philosophie de la ville : partir des besoins élémentaires de l'homme, étudier les matériaux locaux, le climat, construire sans ornements, dans la plus stricte logique.

Comme stratégies spatiales d'intégration climatique, la maison traditionnelle saharienne développe des concepts dignes d'un répertoire référentiel pour l'architecture durable qui associe confort et respect de l'environnement ; ainsi la forme architecturale d'un projet est définie par et forme de son site, sa valeur et ses potentialités territoriales, par son enveloppe qui entoure la forme et sépare le milieu intérieur de l'environnement extérieur adapté à son contexte environnemental.

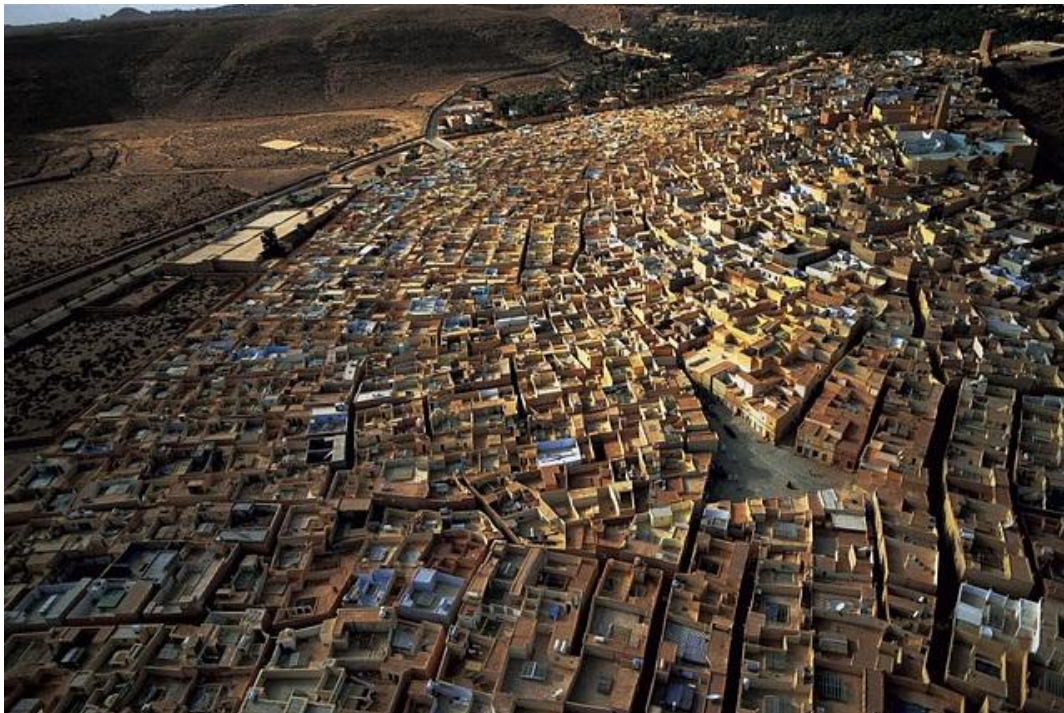


Figure 3 : Ghardaïa vu de ciel Source : <http://cdn.ipernity.com/111/02/50/5190250.59653956.640.jpg?r2>

En outre même les facteurs économiques et sociaux permettent d'avoir une architecture audacieuse ; hors du commun et inédite. Prenant exemple de la ville de Dubaï qui a choisi de se distinguer par une politique de grands travaux et ainsi acquérir une reconnaissance internationale pour ses bâtiments imposants et unique. Les deux dernières décennies ont renforcé l'aspiration de la ville à diversifier ses compétences économiques comme facteur de développement urbain et architectural. De plus la ville possède un potentiel territorial très important. En effet, la ville gagne du terrain sur le désert mais également sur la mer grâce à des îles artificielles de toutes tailles et de toutes formes de bâtiment et la forme urbaine au gré bien souvent d'une artificialisation des terres cela pousse à construire sur mer lorsque le désert aride pousse vers les rives.

Chaque lieu est unique et riche en données ; cela peut permettre à l'architecte de cibler des enjeux sociaux, économiques, environnementaux, architecturaux et urbains importants a priori au projet ; il est aussi vecteur du projet ; et pour l'architecte le site d'un nouvel espace et un nouvel paysage. « Chaque lieu, voir même chaque quartier, a son architecture »⁴



Figure 4 : Dubaï Source : <https://cdn.forbesmiddleeast.com/en/wp-content/uploads/sites/3/2016/10/dubai.jpg>

⁴ Jean Nouvel : l'interview du dimanche jean nouvel (chaque ville est une personne) Publié le dimanche 07 février 2010

II. Particularités de l'urbanisme et de l'architecture en zone littorale

Présentation des villes littorales en général:

Les villes littorales sont des villes qui bordent et qui se développent le long du littoral, zone comprise entre une étendue maritime et le continent. Elles figurent parmi les lieux les plus dynamiques de la planète.

La proximité de la mer comme élément majeur et une composante physique essentielle, apporte à la ville littorale un ensemble de particularités qui la diffèrent aux autres villes.⁵

Elles étaient qualifiées de laboratoires d'innovations en matière d'architecture et d'urbanisme.

Ainsi l'intégration de l'eau autant qu'élément attractif de composition urbaine est souvent le principale moteur des opérations de recomposition, elle est largement utilisée pour servir de décors naturels et agréablement propice au loisir contemporain : promenade piétonne, parcs, aquariums...etc. aussi comme un support pour accueillir un environnement maritime à apprécier : Marina, Quais, Gare maritime pour les activités de croisières, port de pêche et de plaisance... etc.

La ville est, par excellence, un fait permanent de l'histoire méditerranéenne. Le terme même de métropole est né en Méditerranée orientale, dans le contexte de la colonisation. Durant des siècles, les hommes ont construit sur le littoral en respectant la mer, ils ont cherché à conquérir des terres, d'abord pour se protéger des envahisseurs en construisant des forteresses, puis pour organiser des échanges avec les autres pays en construisant des ports.



Figure 5 : la ville d'Alger Source : <http://i.huffpost.com/gen/3361132/images/o-ALGER-LA-NUIT-facebook.jpg>

1. Particularités des villes littorales à l'échelle urbaine :

La majorité des villes côtières possèdent un patrimoine historique très important, les transformations opérées sur leurs tissus par les extensions, ou le remplacement des maisons d'époque par de nouveaux bâtiments.

D'une manière générale, la structure urbaine se fait parallèlement ou perpendiculairement à la bande littorale.

a. Développement parallèle à la mer :

Les villes qui se développent parallèlement à la bande littorale se situent généralement sur des sites plats, en adoptant un tracé linéaire et des percées visuelles qui donnent sur la mer.

La ville suit un axe de développement parallèle à la côte. Une organisation du bâti et du non bâti (espaces publics) parallèlement à la mer, un recul constant de la côte comme servitude et prévention des risques majeures notamment l'inondation et l'érosion, Dégager des percées et vues sur la mer en aménageant des terrasses et des balcons qui donnent en direction de la mer, pour profiter des vues panoramiques et de l'ensoleillement, et garder un maximum de contact avec la mer ce qui renforce la relation ville/mer.



Figure 6: la ville de Rio De Janeiro Source : <https://cndchavetas-chavetas.netdna-ssl.com/albums/otros/navrio04.jpg>

b. Développement perpendiculaire à la mer

Sur des sites accidentés comme le cas de la ville de Bejaia se trouve généralement Les villes qui se développent perpendiculairement à la bande côtière.

Les risques naturels jouent un rôle très important sur le développement de la ville, leurs impacts font que cette dernière s'éloigne de la côte et implique la construction sur les hauteurs pour éviter les dégâts. (Humidité, vents, inondations); L'existence d'un élément naturel peut empêcher et réorienter le développement et l'urbanisation de la ville tel que : les montagnes, les forêts, les rochers et la présence des terres agricoles.



Figure 7 : la ville de Bejaia Source : <http://static.panoramio.com/photos/original/491734.jpg>

Ce développement se caractérise par des percées qui découpent les îlots et donnent des échappés visuelles sur la mer ; Le bâti se formera en dégradé ce qui permet la construction des terrasses et des balcons pour avoir des vues panoramiques sur la mer.

2. Particularités des villes littorales à l'échelle architecturale :

En zone littorale, l'architecture est plus distinctif, plus imposante de point de vue formel (volume, matériaux, structure) qui dégage des aspects de monumentalité et de prestige dans le but de générer une attractivité et une centralité par une image de marque qu'on appelle la vitrine maritime ; chaque ville s'engage à se distinguer et des autres, chaque bâtisse devrait participer à cette vitrine pour un intérêt commun ou spécifique à la fonction de la bâtisse elle-même qui veut profiter des potentialités et confort qu'offre un emplacement pareille.



Figure 8 : Front de mer à la marina Dubaï Source : https://st.depositphotos.com/1000143/4299/i/950/depositphotos_42997123-stock-photo-waterfront-at-dubai-marina.jpg

- La forme architecturale renvoie à un volume défini par sa configuration géométrique d'une part et ces propriétés visuelles et sa métaphore telle que la couleur, les propriétés, les textures, d'autre part. (Le rapport avec l'environnement).
Le choix d'une forme dynamique inspiré par la mer pour créer une continuité entre la mer et son environnement ; ainsi l'avantage des formes aérodynamiques contrairement aux formes rectilignes pour se protéger des vents.
- Les ouvertures Doivent répondre à des fonctions parfois contradictoires. Les performances à atteindre varient au cours de la journée et d'une saison climatique à une autre : Laisser pénétrer la lumière, Ventiler les espaces, dissiper les chaleurs, Caractériser la façade et Permettre la vue vers l'extérieur et parfois vers l'intérieur.
- L'orientation du bâtiment: La direction consiste à expliquer les compromis à faire en matière d'orientation du tissu urbain, puisque celui-ci dépend à la fois de l'orientation par rapport au soleil et par rapport au vent mais aussi le choix des vues vers la mer.
L'implantation des projets sur la bande côtière se fait librement sur de grandes parcelles: ils sont unique et n'entretiennent aucune relation formelle entre eux.
- Matériaux et constructions: L'architecture en zone littorale est caractérisée par une transparence en terme de matériaux ou d'organisation du plein et du vide et des couleurs claires qui reflètent l'environnement de ces derniers. Le revêtement extérieur peint en couleurs (blanc et bleu) afin de diminuer la quantité d'énergie solaire absorbée par les parois extérieures. Des matériaux de construction durables résistant à l'air saliné, à l'humidité et aux couleurs et qui sont souvent esthétiques (verre, pierre de taille, béton, tuile, bois...).

3. Vocations des villes littorales :

a. Les villes à vocation portuaire:

- Activité de pêche: cette activité peut accentuer l'image touristique de certaines villes littorales; et peut avoir un impact sur le plan architectural et urbanistique. En plus des espaces aménagés pour l'activité de pêche, des espaces de loisirs et de distraction sont également aménagés (figure 9).



Figure 9 : port de pêche en Italie Source : <http://static1.laoujetemmenearai.com/articles/2/52/@/268-port-de-peche-de-vernazza-tout-semble-1200x650-1.jpg>

- activité de plaisance: son impact est d'engendrer un paysage composé d'infrastructures de plaisance, de loisirs et de distractions (figure 10).



Figure 10 : Le port de Marseille Source : http://i.f1g.fr/media/figaro/1280x580_crop/2015/07/08/XVMe2d698d4-2595-11e5-af41-0bec78da30fc.jpg

- activités de commerce et d'industrie : leur impact est de donner forme à un paysage sur le plan architectural et urbanistique beaucoup plus commercial qu'industriel, composé de bâtiments commerciaux et d'aires de stockage (entrepôts, etc.) (figure 11).



Figure 11 : port industriel Dunkerque Source http://www.urbislemag.fr/photos_blog/big/blog-d689462b95af221ea7dfa565f1a16c14.jpg

Remarque: on peut avoir les différentes activités ensembles (port de pêche de plaisance et commerce...)

b. Les villes à vocation touristique:

Initialement, rattaché uniquement aux loisirs et à la santé. Le tourisme englobe désormais l'ensemble des activités économiques auxquelles la personne fait appel lors d'un déplacement inhabituel (transports, hôtels, restaurants, etc. ...). (figure12)

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

- Tourisme baleinière
- tourisme de santé
- tourisme culturel



Figure 12 : front de mer Barcelone Source: <http://barcelona-home.com/blog/wp-content/upload/2013/10/la-barceloneta-feature.jpg>

III. Problématique de la ville littorale algérienne:

Faisant partie du bassin méditerranéen, le littoral algérien est estimé à plus de 1200 km de côtes, riche en potentiels naturels très valeureux et singulier par ses caractères climatique morphologique uniques et divers ; et également d'une richesse culturelle et historique.

Le littoral algérien, en raison de la concentration de la population, des activités économiques et des infrastructures le long de la bande côtière ; Il est devenu un écosystème très fragile et constamment menacé de dégradation.

Environ les deux tiers de la population algérienne sont concentrés sur le littoral qui représente 4% du territoire seulement, tandis que 8% de la population est dispersée à travers le Sahara qui s'étend sur 87% du territoire national .On constate un déséquilibre flagrant dans la répartition de la population.

De façon arbitraire sans aucun encadrement l'urbanisation s'est développée au détriment du foncier agricole par un taux d'urbanisation qui est passé de 26 % en 1962 à 59,4% en 1998. Cette urbanisation démesurée, est due a la forte pression démographique que subis le littoral.

L'équation de l'écosystème du milieu littoral a largement été perturbée, voire brisée, en raison des aménagements effectués voir la politique suivie. Il en résulte une grande réflexion sur les enjeux liés à l'environnement littoral. Les zones littorales, représentent à la fois un terrain essentiel d'activité humaine et économique, mais aussi un potentiel vital de ressources naturelles.

Le littoral Algérien connaît des transformations profondes et brutales depuis la fin des années 90. Si toutes ne sont pas apparentes, un phénomène au moins est directement perçu par les populations qui y résident : celui de sa dégradation. Que faire face à cette transformation brutale de nos paysages ? C'est toute l'identité de cet espace unique qui est en train de disparaître au profit d'une occupation déstructurée, irréversible et inadéquate pour le milieu littoral.

Comme le cas de la majorité de nos grandes villes littorales, la croissance démographique a stimulé la croissance urbaine ce qui a poussé l'état a construire dans l'urgence et d'une manière désordonnée pour répondre aux besoins sociaux économiques et donnant dos à la mer en négligeant les potentialités du littoral, spécificités urbaines, architecturales et environnementales .

Même l'architecture n'a plus aucun sens, les bâtiments construits dans le besoins, ont tous la même vocation faisant perdre au littoral ses caractéristiques, de ce fait la ville littorale a perdu son cachet; ces problématiques sont liées à un phénomène dit la "démaritimisation", du coup elle ne respecte plus son contexte particulier, pire, elle court le risque d'effacement de son identité à cause de la standardisation du bâti.

Pourquoi assistons-nous à une démaritimisation urbaine et architecturale des villes littorales? Pourquoi négligeant nous le potentiel du littoral algérien et la vitrine maritime de nos villes costières ? Quel son les conséquences de cette mauvaise gestion a moyen et long terme sur ce littoral ?

IV. Démarche méthodologique:

Alger est le fruit d'une évolution urbaine accumulée de plusieurs aires historiques, dont elle doit sa naissance à son ordre naturel et morphologique l'élément premier sur lequel s'est greffé l'ordre humain; du comptoir phénicien passant par la Casbah jusqu'à la métropole méditerranéenne.

Historiquement ; l'urbanisation s'est déroulée dans le respect du site ; les structures établies avaient pris le soin de prendre en considération le caractère géographique et environnemental du lieu et s'y sont adaptés.

Depuis l'indépendance jusqu'à notre air actuel, le développement de la ville d'Alger s'est déroulé de façon arbitraire, niant les valeurs morphologiques et environnementales du territoire et en privilégiant les standards et les instruments urbanistiques prônés par les modernistes comme outils privilégiés d'intervention ; ces derniers présentent tous une absence de stratégie d'ensemble pour la baie d'Alger.

La croissance de la ville s'est faite suivant son ordre topographique, d'où elle s'est éclatée en dehors des remparts de la médina et s'est dirigée vers le sud-est d'Alger parallèlement à la ligne de cote de la baie ou la topographie propose des replats à faibles pentes donnant sur la mer ; arrivant au centre de la baie, oued el Harrach crée une barrière naturelle à l'urbanisation, car à cette époque de point de vue technique l'oued el Harrach été infranchissable , la ligne de chemin de fer, l'autoroute et la route nationale en s'éloignant du rivage vient renforcer cette notion d'obstacle d'urbanisation et crée une barrière entre la baie et la ville ; cela a engendré une absence de façade maritime , des terrains marécageux plats vides et abandonnés (occupés par des dépôts, hangars, bidons villes, parkings sauvages...) pourtant si riches en potentiels et valeureux stratégiquement .

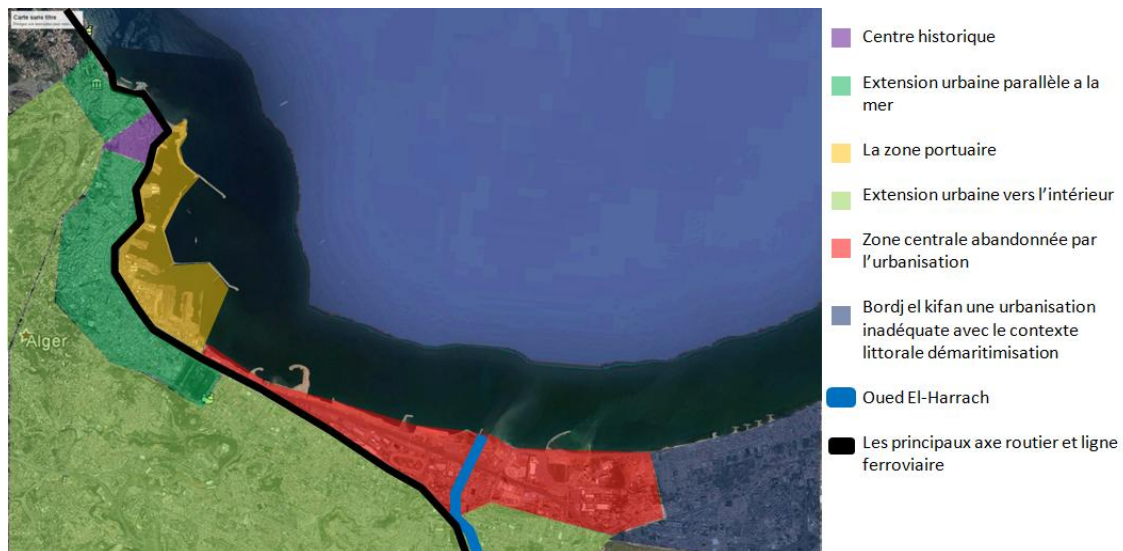


Figure 13 : schéma explicatif de la problématique de recherche Source Google Earth (image traité)

Longtemps ignorés et abandonnés Ses sites potentiellement stratégiques, dont les projet d'aménagement ont tardés à se réaliser ; En effet ; outre la dimension esthétique de l'image d'Alger et le plaisir que les habitants peuvent trouver à être à proximité de l'eau, mais un avantage d'exception, le fait de posséder plusieurs kilomètres sur la méditerranée et d'être

traversé par un cours d'eau est un atout exceptionnel pour une capitale et métropole ; ajoutant la valeur économique de ce foncier inexploité ; les espaces de ce type constituent comme l'a fait remarquer Claude Charline des sites « hautement valorisables dans la logique contemporaine des forces du marché »⁶

D'une échelle territoriale ces sites sont hautement valeureux et stratégique le fait d'être en bord d'eau et au cœur même d'une métropole, ce qui rends leur aménagement et intégration a la structure de la métropole, hautement prioritaire dans le processus de métropolisation d'Alger.

Ainsi et les potentialités et les structures d'Alger lui permettent d'être prédestinée a devenir une métropole internationale, une capitale appelée a relevé les enjeux du 21eme siècle et s'élever au rang de grande métropole maghrébine, méditerranéenne, africaine et internationale.

Problématique de la recherche :

Depuis l'Indépendance la seule procédure a travers la quelle on essaye d'assurer a Alger la Capital une image spécifique et un cachet d'une métropole côtière internationale c'est la réalisation de grand travaux de prestige qui devait assurer cette image de marque représentative de l'Algérie ; des projets de grand équipement son en cours d'élaboration pour le bute d'exploiter la zone abandonnée par l'urbanisation au centre de la baie afin de renforcer l'image d'Alger ; nous allons procéder a une étude qui va nous permettre de résoudre les problématiques suivantes :

Pourquoi la zone centrale de la baie d'Alger était abandonnée par l'urbanisation et quelle sont les répercutions? Et pourquoi assistons-nous à une dégradation flagrante de la vitrine maritime ?

Comment à travers les démarches du renouvellement urbain, le réaménagement des fronts d'eau contribue au processus de métropolisation des villes littorales ?

On estime comme hypothèse la réponse suivante : on a abandonner et ignorer la vitrine maritime et le potentiel du littoral pour des raison multiple et accumulatifs d'origine naturels, économiques et politique due principalement a la mal gérance et l'absence de cohérence pour l'ensemble des intervention ; les instruments d'urbanisme et les grands plans d'intervention sur la baie son élaborer et agréer par l'état avec l'objectif claire d'Alger métropole du 21eme siècle tandis que leurs réalisations sont partielles selon les volontés politiques et les possibilités économique du pays ; la solution c'est d'essayer de lier et faire travailler l'ensemble des parties réalisées par le lancement des projets clés et revoir les priorités dans la réalisation des grandes interventions urbaines en les classant en projet réalisable a court moyen et long terme on se basant sur les exemples des opérations précédente similaire qui s'insère dans le renouvellement urbain.

⁶ Claude Charline (1994 p.15)

Approche méthodologique :

Notre étude s'organisera dans 3 chapitre Afin d'arriver à résoudre la problématique et répondre aux questions citées au paravent ; élaborer comme suite :

- Chapitre I : est une introduction générale sur notre option AZUL, commençant par la ville et sa relation avec son milieu et son contexte et l'impacte urbanistique et architectural qu'apporte le site plus précisément sur la ville littorale, une initiation sur les caractéristiques et les particularités de ces villes, passant à la relation site/projet . définir la problématique de la vile littorale algérienne ; le choix du thème traité et sa relation avec notre cas d'étude, la problématique spécifique, et nos hypothèses, ainsi la démarche méthodologique entamée dans notre étude.
- Chapitre II : dans une seconde partie nous nous attacherons à identifier successivement, la thématique choisie, faire une recherche bibliographique et présenter les notions technique et théoriques de base en relation a notre thème de recherche, analyser un scénario d'intervention urbaine en fronts de mer méditerranéen choisi en se basant sur les similitudes avec notre cas d'étude et en tirer des leçons urbanistiques et architecturales par une lecture critique.
- chapitre III : se résume en une phase analytique, au cas d'étude et à l'état de fait. L'objet principale de cette partie est d'établir un état des lieux, pour notre cas d'étude (la baie d'Alger) en élaborant une analyse historique brève sur l'évolution urbaine et architecturale dans la baie, analyser les variables et les constantes, montrer la vue future projetée et les actions qui visent a construire une nouvelle image d'Alger. Ainsi montrer le rapport entre la thématique développer avec le cas d'étude, et comment se dernier se raccorde a la problématique développer. et enfin conclure le travail et la recherche par cette partie du mémoire, en tirant essentiellement les résultats des critique constructives pour le cas étudié et en ouvrant la voie pour des recherches ultérieures plus approfondies.

Chapitre 02 : Renouvellement urbain, comme processus de Métropolisation

I. Introduction :

La majorité des grandes villes Dans notre ère urbaine possède une assez complexe logique d'organisation interne et de relation externe. En effet, l'ère de la globalisation caractéristique du 21ème siècle a influencé la plupart de ces villes. En réalité leurs influence s'étalent parfois sur des aires internationales et dépasse leurs propres limites.

L'ordre économique est le principal enjeu de ce phénomène, une approche environnementale viens l'accompagné et l'équilibré, afin de ne pas compromettre les ressources disponibles, et d'assurer une équité sociale et bien-être des citoyens.

Des nouvelles métropoles, comme base d'une nouvelle stratégie de développement adapté à la nouvelle situation internationale qui découle de la mondialisation de l'économie du marché ; elle consiste au passage des agglomérations du statut de ville au statut de métropole très nécessaire aujourd'hui.

Afin de rayonner a une échèle aussi importante que possible, la majorité des grandes villes se boostent pour acquérir un statut de « métropole » ; Ainsi, pour s'approprier l'indépendance politique et économique des autres villes. Une stratégie qui permet à cette (ville globale) de faire fonctionner leurs cercles vertueux de développement, et notamment d'exploiter leurs ressources.

Pour les grandes villes côtière, notamment portuaire ; acquérir le statut métropole du 21ème siècle dois passer par une étape de renouvellement urbain, due au clivage ville/port dans chacun retiens le développement de l'autre ; ainsi, une grande intervention de renouvellement urbain est donc nécessaire pour arriver a l'objectif de métropolisation. Le décroissement de l'activité maritime et de la mobilité, fait depuis une vingtaine d'années l'objet de beaucoup de questions sur le devenir des interstices, friche urbaine, industrielles et portuaires générées par ce phénomène, donnant ainsi lieu a une série de réflexions sur les possibilités de leurs remise en valeur, leur revitalisation, leur conversion et leur dynamisation.

Les villes, cherchent aujourd'hui à rétablir des liens à redonner une fonction urbaine à leurs fronts d'eau longtemps marginalisées. Celles-ci apparaissent comme un atout majeur, dans la politique de développement et d'aménagement globale et l'image et de l'identité nouvelle des métropoles.

Elles apparaissent aujourd'hui comme un objectif clairement énoncé de l'urbanisme « durable ». « Réconcilier la ville avec son front d'eau », « rendre les berges aux habitants », « relier la ville avec son front d'eau », « retourner la ville vers sa mer », autant de formules qui vont dans le sens d'une revalorisation de la relation « ville/front d'eau ».

II. Renouvellement urbain

1. Définition :

Au sens large, le renouvellement urbain désigne l'ensemble des transformations à l'œuvre dans le tissu urbain. Il renvoie alors à un phénomène, présent depuis toujours, les évolutions se faisant progressivement, au gré des mutations immobilières, soit par extension géographique, soit par reconquête de zones déjà urbanisées. Mais le même terme renvoie également à des actions, ou à des objectifs politiques en réaction à un phénomène d'évolution particulier, constaté, et il n'est ainsi plus utilisé qu'à travers les ambitions qui conduisent à l'afficher. Il s'agit alors d'intervenir par nécessité sur des secteurs urbains réclamant, suite à des évolutions suscitant inquiétude, des actions coordonnées, à titre préventif ou curatif, avec l'accompagnement ou l'impulsion des pouvoirs publics⁷

Le renouvellement urbain est une approche qui consiste en l'évolution de la ville et sa construction sur elle-même "fabriquer la ville sur la ville" il a pour objectif de contrôler la croissance de la ville et les phénomènes de périurbanisation, touchant l'échelle sociale, économique, architecturale et urbaine. et impliquant différentes échelles d'interventions.

Il intervient aux niveaux des cadre bâti délaissé et vétuste, en cas de friches urbaines, aux niveaux des occupations inadéquates avec l'emplacement du terrain, ainsi que dans les cas du développement de nouveaux centres urbains.

2. Historique sur le renouvellement urbain :

Une réalité ancienne, une préoccupation nouvelle.

Le renouvellement des cellules bâties dans les villes ce produit depuis la nuit des temps, causé par la guerre, les catastrophes naturelles (incendies, inondations, séismes, tsunamis...), l'évolution des techniques de construction ou des normes, l'évolution des exigences des besoins créant de la vacance ou nécessitant des transformations, (notamment lorsque l'espace constructif est limité)⁸ le cas des villes médiévales obligées a ce renouveler sur elle même pour rester le plus longtemps possible protégées par le mur d'enceinte, ou encore de la diversité des strates différentes de peuplement que la ville a connu (chaque groupe ayant des économies et des organisations sociales différentes).⁸

Des villes antiques comme Bagdad ou Athènes ont considérablement renouvelé, au cours de leurs millénaires d'existence, leur tissu urbain.⁸ De nombreuses villes ont connu des incendies destructeurs : Lisbonne, Londres, Chicago, Rome...⁸ Dans la ville d'Arras, à la suite d'un décret local, les constructions en bois ont été remplacées à la fin du Moyen-âge par des constructions en pierre, afin de limiter le risque incendie.⁸ Des anciennes villes coloniales américaines, comme New York ou Chicago, ont rasé des demeures basses et espacées pour laisser la place à des gratte-ciels.⁸

⁷http://www.orhl.org/IMG/pdf/dossier_intro_longue.pdfconsulté le 07/08/2017

⁸Dominique Badariotti, « Le renouvellement urbain en France : du traitement morphologique à l'intervention sociale. », HAL,17 .p ,2006

3. Genèse de la notion de renouvellement urbain :

Les destructions engendrées par la Première Guerre mondiale conduisent le plus souvent à une reconstruction à l'identique. Après la Seconde Guerre mondiale, la reconstruction se fait selon les principes de la charte d'Athènes, en rupture avec le passé. Les travaux sont très importants, on estime qu'ils ont duré environ 30 ans.⁹

En France, ce n'est qu'à partir du XIXe siècle que se sont développées les premières procédures efficaces permettant un renouvellement groupé du tissu urbain. Le terme n'apparaît au niveau juridique que dans la loi du 13 décembre 2000, dite loi SRU (Solidarité et renouvellement urbain)¹⁰

Concept issu des politiques anglo-saxonnes menées dès les années 1970 dans le but de lutter contre les effets de la crise qui affecte les industries traditionnelles.

Les politiques mises en place prennent alors le nom de politiques de renouvellement urbain « urbain renewal » : politiques qui portent tout d'abord sur la réhabilitation du bâti, l'amélioration du cadre physique et de l'environnement, ce qui doit permettre de rendre le secteur concerné plus attractif pour de futurs investisseurs et de nouvelles activités.¹¹

Le renouvellement urbain a été une sorte de réponse à la crise de la ville industrielle des années 1970-1980. Donc en terme d'action sur la ville, le renouvellement urbain n'est pas nouveau : la restructuration de la ville sur elle-même est un phénomène « naturel ». On a toujours démolir pour mieux reconstruire. Certaines périodes de l'histoire ont été effacées par le mécanisme de destruction des monuments et de reconstruction.

"Le développement durable " ; Dans le même contexte, on assistait à l'apparition d'un nouveau concept de développement économique sociale et environnementale ; Le développement durable se veut un processus de développement qui concilie l'écologique, l'économique et le social et établit un cercle vertueux entre ces trois domaines : c'est un développement, économiquement efficace, socialement équitable et écologiquement soutenable.¹² Le renouvellement urbain semble un outil très bénéfique pour la mise en pratique du développement durable et l'application de ces principes en ville.

Le concept du renouvellement urbain durable continue à évoluer, de nos jours il s'inscrit dans la planification stratégique du territoire afin d'améliorer le cadre de vie, économiser les espaces et l'énergie, à régénérer les territoires urbains dégradés et à accroître la mixité sociale et fonctionnelle.

⁹Dominique Badariotti, « Le renouvellement urbain en France : du traitement morphologique à l'intervention sociale. », HAL, 17 .p ,2006

¹⁰Extrait Mutations Immobilières Urbaines et Sociales, de Pierre SOLER-COUTEAUX

¹¹Extrait PROJETS DE RENOUVELLEMENT URBAIN : LE PASSAGE A L'OPERATIONNEL Août 2003 François MIUS.

¹²Sommet mondial sur le développement durable 2002

4. Les opérations du renouvellement urbain :

Le renouvellement urbain regroupe un large domaine d'action et d'opération, Revalorisation, régénération, requalification, rénovation, réhabilitation . . . autant de termes en « ré-» qui indiquent des mutations profondes, une « ré- » composition des espaces et des territoires.

Parmi eux :

- **la Requalification** : D'après le sens du verbe « qualifier » [donner une nouvelle qualification, aptitude, qualité ou valeur].¹³ La requalification d'une ville dégradée désignera l'action par laquelle cette ville reprend sa dynamique et retrouve son aptitude à jouer pleinement ses fonctions en tant qu'espace urbain épanoui. Il s'agit par exemple du cas d'une ville historique ou d'un quartier ancien dévitalisé et qu'on cherche à remettre en valeur, comme elles peuvent ne jamais exister et qu'on cherche, dans ce cas la, à créer.

-**La restructuration**: Généralement lourde en procédure, et budgétivore¹⁴; Opération consistant à réorganiser ou à réaménager un ensemble devenu inadapté ex : Restructuration d'un quartier. Action de réorganiser quelque chose selon de nouveaux principes, avec de nouvelles structures : La restructuration d'une entreprise¹⁵ ; résume cette notion comme « l'ensemble des dispositions et des actions administratives, juridiques, financières, et techniques coordonnées et décidées par les responsables de la gestion urbaine avec les partenaires publics et privés pour intervenir dans certaines parties de la ville existantes ».

La réhabilitation : la réhabilitation désigne l'action de réaliser des travaux importants dans un bâtiment existant pour le remettre en bon état. Il s'agit souvent d'une remise aux normes de sécurité et de confort dans un bâtiment qui n'est plus apte à remplir ses fonctions dans de bonnes conditions. On parle de réhabilitation lourde lorsque l'on ne conserve que la structure (changement fréquent de l'organisation générale du bâtiment). Dans le cas de travaux moins importants (conservation de l'organisation et de la plupart des murs de cloisonnement) il s'agit d'une réhabilitation légère.

- **La rénovation** : Au sens strict, il y a rénovation quand un nouveau bâti est édifié en lieu et place de celui qui lui préexistait. L'objectif de la rénovation selon est qu'elle « adapte une entité donnée à de nouvelles conditions d'hygiène, de confort, de fonctionnement, de qualité architecturale et urbanistique. Cette intervention est de nature beaucoup plus radicale.

La rénovation urbaine: est un terme générique désignant toute opération d'adaptation du bâti aux normes contemporaines, allant de la démolition systématique (rénovation bulldozer), en vu d'une construction nouvelle, d'un secteur urbain occupé par des logements, des activités ou de façon mixte à la prise en compte des habitants et de l'habitat (rénovation douce).

¹³ Dictionnaire Larousse

¹⁴ Alberto Zucchelli Auteur du livre Introduction A L'Urbanisme Opérationnel Et à La composition Urbaine.

¹⁵ Dictionnaire Larousse

-La densification : Le renouvellement urbain se traduit en général, mais pas systématiquement, par une densification du tissu urbain existant. La ville évolue sur elle-même et sa croissance se fait par mutation du tissu urbain (démolition/reconstruction, réutilisation du patrimoine ou construction dans les friches urbaines ou industrielles et les dents creuses).

La reconversion: est l'affectation d'un bâtiment à un autre usage que celui pour lequel il a été conçu. Un bâtiment est toujours construit pour une fonction précise habitat, production industrielle, équipement public, commerce, etc. tout en correspondant à une intention architecturale et au site sur lequel il prend place. L'évolution des usages étant plus rapide que l'usure des murs, de nombreux édifices trouvent une nouvelle destination. Des châteaux (Le Louvre, Écouen), des gares (Orsay) sont reconvertis en musées, des piscines en commerce (Molitor à Paris) ou en musée (Roubaix). La qualité patrimoniale du bâtiment détermine sa reconversion plutôt que sa destruction.

La reconstruction : la reconstruction signifie en général une rénovation à l'identique. On détruit un bâtiment pour reconstruire le même parce qu'il est trop dégradé pour être réhabilité. Attention, ce terme est souvent (voire la plupart du temps) utilisé pour parler de rénovation. Historiquement on a parlé de reconstruction en période d'après guerre, or on ne reconstruisait alors pas à l'identique.

5. Les enjeux du renouvellement urbain :

- La favorisation de La mixité fonctionnelle
- L'essor économique
- L'homogénéité sociale et territoriale
- Le développement durable.

III. Front d'eau « WATERFRONT »

1. Concepts et définitions :

a. LA VILLE PORTUAIRE:

Par simple définition terminologique, la ville portuaire c'est une ville dotée d'un port, mai cette définition s'avère maigre et insuffisante en vue de la complexité qu'entretiennent ces derniers, Un recours pour une définition plus approfondie est indispensable, de point de vue typologie, les géographes ont défini la ville portuaire d'une manière simple; « comme point clé de l'organisation de l'espace »¹⁶

Or, et d'une manière plus descriptive la ville portuaire est définie en géographie urbaine par les spécialistes de la question dont nous retenons que c'est un ; « peuplement urbain aux caractéristiques spécifiques dérivées de ses fonctions maritimes d'échange, d'initiative, de transport (...) ces fonctions différencient la ville-port des autres peuplements urbains régionaux et déterminent sa configuration physique, économique et sociale ».¹⁷

¹⁶(CHALINE C.1994)

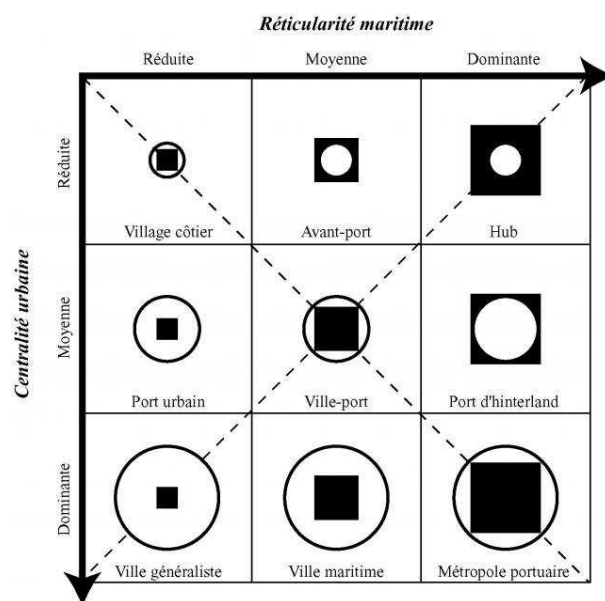
¹⁷ (REEVES Paul.1989)

b. Typologie spatio-fonctionnelle des villes portuaires :

Les deux grandes orientations des villes portuaires (fonction urbaine, fonction portuaire) se combinent de façon variable, chacune pouvant être interprétée en termes d'emplois, de consommation d'espace, d'importance économique. César Ducruet a modélisé cette idée et élaboré un classement des villes portuaires.¹⁸

c. UN SYSTÈME VILLE-PORT:

Le chevauchement transcalaire entre fonction urbaine et portuaire, laisse certains spécialistes de la question de qualifier la ville portuaire comme étant un 'un système'¹⁹, qui est par définition un ensemble d'éléments interagissant entre eux selon certains principes ou règles. qui fonctionne sous l'influence de plusieurs déterminantes d'ordre technique, économique et principalement de mobilité.



2. " WATERFRONT " :

Les villes-ports procèdent à une valorisation progressive de leurs « fronts d'eau », jusqu'alors délaissés par les industries et les activités portuaires qui y régnaient depuis la révolution industrielle, à partir des années 1960 en Amérique du Nord, et 1980 en Europe. L'appellation « front d'eau » provient de l'anglais « waterfront », terme généralement utilisé dans la bibliographie anglo-saxonne.

Le front d'eau correspond littéralement le point de contact ou à la bordure terrestre d'un espace aquatique, que ce soit une mer, un fleuve, ou un lac. De manière sous-jacente, ce terme évoque de nombreux éléments permettant de définir et caractériser un territoire particulier qu'est celui du bord de mer.

Ainsi selon C. Chaline « waterfront » signifie « l'ensemble des territoires originellement occupés de façon quasi-exclusive par les activités maritimes, industrielles, et les éléments associés par nécessité à ces activités que constituent notamment les réseaux ferroviaires »²⁰.

Le waterfront s'est, dès les années 1950 en Amérique du nord et 1965 en Europe, physiquement isolé du reste de la ville. Il est presque devenu une barrière entre La ville et la mer, du fait de la mise en place de ces nombreuses infrastructures auxquelles ont pu s'ajouter des impératifs de sécurité, les règlements douaniers, et le développement des pratiques marchandes maritimes. Pourtant, La ville étaient historiquement proches de son front de mer jusqu'à l'arrivée

¹⁸César Ducruet, *Structure et Dynamiques spatiales des villes*

¹⁹(CHALINE C. 1994)

²⁰ Définition issue du livre *Ces ports qui créent des villes*, sous la direction de CHALINE C., Edition L'Harmattan, 1994, p.72.

de l'ère industrielle. C'est le début de l'abandon des ports historiques, et le point de départ du futur processus de reconquête des fronts d'eau par l'urbanisation.

D'une autre part et parallèlement à cette reconquête des fronts d'eau, dès les années 1980 la société émet de nouvelles envies, de nouveaux intérêts qui vont de pair avec la volonté d'améliorer le cadre de vie des habitants, essentiellement ceux des villes. Si la recherche du bien-être, d'attractivités sportives, récréatives, de loisirs dans la ville s'est accrue considérablement et rapidement, la volonté d'accès à la culture n'est pas en reste ces quelques dernières décennies. Par « culture » nous entendons notamment la compréhension de l'histoire d'une ville, de son évolution, de sa qualité architecturale, voire d'éléments constitutifs de son image.

La morphologie urbaine façonnée par l'histoire du développement économique de la ville a fait que l'accès à l'eau n'est pas immédiat ; or, La relation entre la ville et la mer n'est pas satisfaisante. La nouvelle vision, à travers le monde tend vers l'intégration de la façade maritime dans tout projet de renouvellement urbaine des villes avec leur front d'eau. La réconciliation de la ville avec la mer passera obligatoirement par un projet qui prendra en charge cette relation étroite entre deux entités qui depuis toujours lier l'un à l'autre.

Alors, une opération de renouvellement urbaine de la ville pourrait préconiser la conquête des interstices ; friches urbaines, portuaires et industrielles et développer une mixité urbaine et maritime et instaurer un dialogue direct entre la ville et son front d'eau au profit des habitants.

IV. Le processus de métropolisation

1. Métropole ; définitions :

Selon Raymond Guglielmo C'est une ville de plusieurs millions d'habitants regroupant d'importants centres de décisions, de gestions ou de transports. C'est le centre d'influence principal d'une région ou d'un pays.

D'après Isabelle ROGER, le mot métropole est d'origine grecque, il est composé du mot mêtêr qui signifie mère et de polis, ville. L'étymologie permet de distinguer quelques caractéristiques générales de cette ville. Elle détient un rôle de direction, de mère au sein d'un territoire qui l'entoure. La métropole est la capitale d'une région, territoire dont elle se nourrit et qu'elle fait en même temps vivre. Elle est le lieu de centralité, le pôle ou converge des liens et des relations avec d'autres pôles.

Le même point de vue a été partagé avec Gabriel Wackerman, « la vraie métropole est un pôle urbain majeur doté de la totalité ou de la quasi-totalité des fonction urbaines au niveau qualitatif le plus élevé ... »

Jean RENARD, décrit la métropole par l'association de trois éléments : le poids démographique évalué à 500 000 habitants, des activités économiques et culturelles nombreuses et diversifiées ainsi qu'un rayonnement global sur un territoire étendu.

2. Les caractéristiques d'une métropole :

Selon S.Conti et G.Spriano, ces villes qualifiées de "globales" ou "directionnelles", sous-entendu les métropoles, doivent disposer de trois attributs :

- La directionnalité, c'est-à-dire la capacité à rassembler et développer des fonctions stratégiques et décisionnelles au plus haut niveau, aussi bien pour les entreprises que pour les grandes institutions.

- La globalité, c'est-à-dire une masse critique suffisante en termes de compétences et de services pour éviter le recours à des villes mieux pourvues.

- La connectivité ou le degré d'intégration à des systèmes économiques et sociaux urbains nécessaires pour favoriser les échanges et les synergies dans les fonctions de production.

3. Métropolisation :

La nouvelle situation internationale qui découle de la mondialisation et de l'économie du marché conduit à la mise en place d'une nouvelle stratégie du développement qui a comme base la trame des nouvelles métropoles, qui consiste au passage des agglomérations du statut de ville au statut de métropole, très nécessaire aujourd'hui (la ville affiche aujourd'hui, l'ambition de devenir une métropole à vocation mondiale ou à l'échelle mondiale

Selon P-H Derycke: comprendre la métropolisation, « c'est déchiffrer ces formes de connexité, presque de connivence, entre les concepts variés qui la sous-tendent. Décrire ces enchaînements, ces processus complexes de "concaténation" relève manifestement d'une recherche interdisciplinaire où les mathématiques, la logique formelle, la dynamique économique, l'organisation politique et sociale et même la biologie peuvent et doivent jouer leur rôles ».

La communauté scientifique internationale est relativement unanime pour considérer la métropolisation comme "un ensemble de processus dynamique qui transforment une ville en métropole. C'est tout à la fois un moment de la croissance urbaine et une phase du développement urbain". La métropolisation est processus qui " transforme les métropoles existantes en unités de nature différentes". Elle "s'inscrit à toutes les échelles d'un territoire : elle combine les logiques régionales, nationales et internationales"

Selon Claude LACOUR, « la métropolisation est un processus qui produit et valorise l'accumulation, la concentration, l'interaction, la polarisation d'externalités perçues de manière positive. La métropolisation est aussi un processus qui intensifie les intégrations fonctionnelles sur des aires de plus en plus larges et qui, en même temps, accentue les coupures, les fractures sociales et culturelles au sein d'un ensemble urbain. Elle accentue les concurrences. Elle est destructrice des identités historiques, géographiques, patrimoniales et paysagères, mais elle impose de les réinvestir et de les réactualiser pour assurer une différenciation plus marquée encore ».

Il s'agit de promouvoir le passage d'une métropole simplement **grande ville** dans le cadre national, à une métropole capable de se hisser à un niveau supérieur au sien du réseau des grandes villes, en acquérant ou en développant des fonctions significatives à l'échelle mondiale .

4. Le processus de métropolisation :

C'est un processus de réorganisation et de développement d'un espace urbanisé.

Il s'agit-il d'une nouvelle manière de traiter l'urbain par le recours à l'urbanisme intensif (densité) au lieu de l'urbanisme extensif (étalement). Ce processus se développe en trois phases essentielles :

- phase de prés développement ; la prise de conscience de la capacité d'accéder au statut de métropole.
- phase de développement ; élaboration de projets structurants.
- phase de post-développement ; gestion et prise en charge de la structure métropolitaine.

Pour synthétiser et selon les termes de Claude LACOUR, on peut reconnaître quatre processus majeurs spécifiques à la métropolisation :

- Un processus qui conduit un ensemble urbain banal à l'obtention d'un statut ou d'un rôle de métropole ou de région urbanisée : une attention est clairement accordée ici à un changement de nature, à l'augmentation du pouvoir de commandement de la ville sur une aire plus importante.

- Un second processus favorise l'émergence et l'épanouissement de villes internationales ou de villes mondiales impulsés principalement par la dynamique des activités productive. A la fois classique et nouveau, cet aspect insiste sur une vision qui dépasse et abandonne les approches en termes de hiérarchie et d'armature urbaines. Il privilégie la présence internationale par une actualisation des bases économiques des villes.

- Un troisième processus s'exerce. Il renforce notamment les capacités et les mécanismes de concentration en manière d'innovation, de qualification et de la main-d'œuvre. Cette orientation laisse une large part aux logiques productives explicitées par les travaux d'économie industrielle, liés à la nouvelle « économie géographique. Elle accorde une importance majeure aux explications en termes d'externalités.

- Un quatrième constat est noté en retrait par rapport aux précédents. Il donne une place prononcée aux ségrégations intra-métropolitaines et aux tensions de toutes natures. La recherche signale aussi une concomitance (peut-être une grande causalité).

Explication schématique du processus de métropolisation :

Le schéma ci-dessous présente certains éléments entrant en compte dans la manifestation du processus de métropolisation. Ces critères représentent les nouveaux rôles et fonctions de la métropole contemporaine ou mieux, les nouveaux enjeux auxquels elle doit faire face.

Au niveau urbain, la métropolisation est caractérisée par "une nouvelle structure spatiale". On distingue la mutation de centre et la perte de sa vocation initiale, l'émergence de nouveaux axes de développement, la mutation de la périphérie engendrée par l'étalement urbain, ainsi que l'émergence de rocades qui ceinturent la ville. La métropole doit faire l'objet d'une nouvelle image, pour affirmer son identité au sein du réseau des grandes villes. Elle organise de grands événements tels que les jeux olympiques, les expositions universelles, etc.... ; La métropole doit miser sur une approche qualitative pour assurer une meilleure attractivité. Elle améliore la qualité

de vie et la préservation de l'environnement, la qualité architecturale et urbaine et l'affirmation de l'identité culturelle locale.

Un autre aspect novateur est celui de la gestion de la métropole : la maîtrise de son développement est devenue un impératif de taille et la constitution de partenariats inéluctable. Les fonctions métropolitaines internationales de haut niveau (tel que nous l'avons vu dans les sections précédentes) représentent un facteur important.

L'agglomération algéroise est confrontée à un étalement conséquent, causant la destruction des terrains agricoles par les nouvelles constructions périphériques ainsi que la dégradation du milieu aquatique par les différents rejets urbains et industriels. En contrepartie, la métropolisation d'Alger préméditée par les politiques territoriales constitue une solution à ce problème.

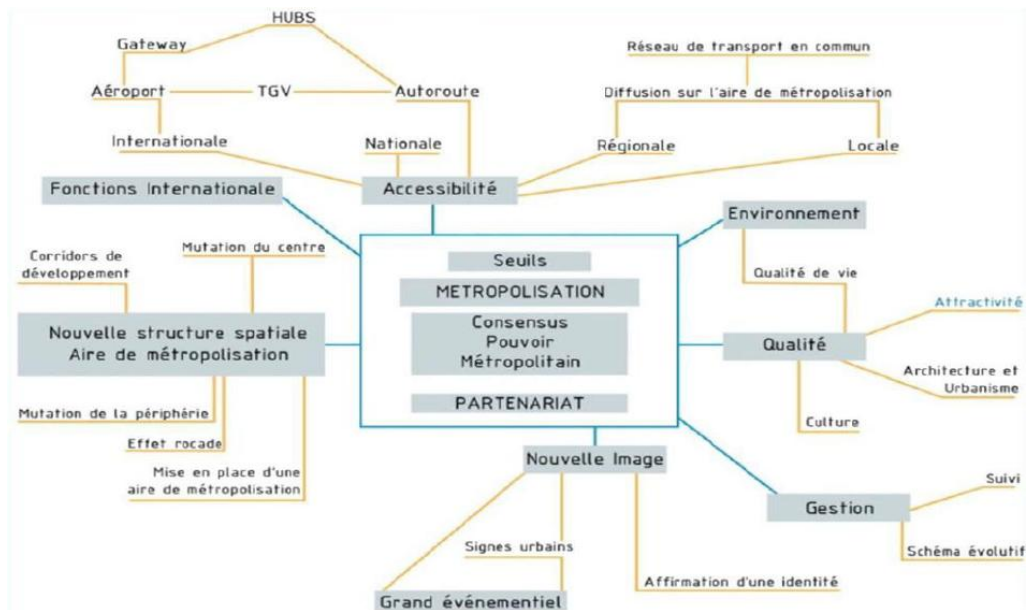


Figure 14: Représentation schématique de la métropolisation Source : multimodalité aéroportuaire comme vecteur de métropolisation et de rayonnement métropolitain, AMIROU Ouassim, 2013

Bien que la métropolisation des grandes villes en général et celle d'Alger en particulier est boostée par la volonté de s'insérer dans une économie globale, elle est en réalité suivie d'une valorisation de l'image de la ville afin d'en assurer son attractivité internationale, consistant en des opérations de restructuration et de développement de projets urbains, qui font profiter la population locale, tout en maîtrisant l'impact de l'agglomération sur l'environnement.

En outre, le schéma de cohérence urbaine, qui est en phase de réalisation représente en effet un ensemble de véritables projets urbanistiques qui permettent d'améliorer cette image de marque de la métropole d'Alger en rayonnant dans le réseau de compétitivité des métropoles méditerranées.

5. Les défis des métropoles :

Selon Camagni et Gibelli, les métropoles sont confrontées à trois défis majeurs :

- **Le défi de globalisation**, est principalement d'ordre économique. Il est lié aux processus d'intégration des marchés internationaux de biens ; de services et de capitaux. Cette globalisation s'appuie sur des accords de coopération et d'alliances stratégiques entre firmes comme le développement de réseaux d'entreprises ;
- **Le défi de durabilité**, d'ordre environnemental qui se traduit par l'impératif d'un développement soutenable, imposant une gestion prudente des ressources naturelles afin de ne pas compromettre le patrimoine des générations futures : cet objectif est parfois contradictoire du précédent ;
- **Le défi de la cohésion** est en lien avec le domaine politique et institutionnel. Cette recherche de cohésion implique :
 - La gouvernance. Elle consiste, pour des publics, à jouer un rôle de médiateurs entre les forces de marché, parfois destructrices, la poursuite des intérêts collectifs et la sauvegarde du patrimoine naturel. Elle s'appuie sur les préférences révélées des agents et peut avoir recours parfois à des marchés fictifs : marché des droits à construire pour préserver l'urbanisme, marché des droits à polluer pour sauvegarder l'environnement, marché des droits à circuler pour éviter les congestions routières, etc.
 - L'intégration sociale. La grande métropole est-elle un facteur de cohésion sociale ? Nous pouvons en douter au vu des multiples phénomènes d'exclusion, de ségrégation et de marginalités urbaines que suscite la crise des banlieues. Pourtant, la grande ville pourrait sous certaines conditions jouer un rôle d'intégration à l'égard des classes sociales défavorisées : par l'école publique et les mixités sociales qu'elle réalise, par la prévention de la criminalité, la lutte contre la drogue et surtout par la régression du chômage dans les quartiers défavorisés
 - La reconnaissance de la diversité culturelle. Le style des métropoles dans le monde est très varié suivant la diversité socioculturelle et l'intégration sociale.

Il existe vraisemblablement des variantes continentales, voire nationales des métropoles et du phénomène de métropolisation. Le cosmopolitisme New-yorkais n'est pas comparable à ce qu'il est dans les deux métropoles géantes de Californie, Los Angeles et San Francisco, qui sont plus ouvertes et plus tolérantes. De même, les mégapoles de Pékin, Mexico ou Tokyo reposent sur des bases socioculturelles qui ne sont pas exactement celles des intouchables. Elles constituent un véritable déni d'intégration. Les grandes métropoles ; au-delà de leurs particularismes socioculturels, reposent sur des mécanismes économiques assez largement comparables.

6. La métropolisation à travers le monde :

Déjà un regard furtif sur une mappemonde démontre qu'un grand nombre de villes est situé en bord de mer ou, du moins, sur un grand fleuve. Bien évidemment, l'urbanisme a ici toujours été influencé par la mer, et l'est encore. Ainsi, Lisbonne et Barcelone avaient des places principales orientées vers la mer pour recevoir les visiteurs et marchandises venant d'outre-mer. D'un autre côté, cette relation ville-mer était aussi limitative. La mer, en effet, n'était pas que la bienfaitrice des villes portuaires mais également une menace pour elles : Tempêtes, raz-de-marée, pirates et les maladies constamment présente dans le marécage littoraux avoisinants atténuèrent l'attractivité des cotes jusqu'au début de l'industrialisation.

Au cours de la révolution industrielle les docks et autres installations portuaires, ferroviaires et industrielles vinrent occuper les zones côtières des villes, les bloquant simultanément pour leur fonction habituelles. Des photos aériennes de New York et Londres, prises durant les années 60 et 70, illustrent ceci de manière exemplaire. Aujourd'hui encore, les habitants de beaucoup de villes portuaires n'ont pratiquement aucun accès à la mer.

Ce n'est que l'évolution de la phase <post-industrielle >, débutant dans les pays les plus développés au cours des années 80, qui apporta un changement drastique à cette situation. Les énormes installations portuaires et industrielles, soudain privées de leur raison d'être, devinrent de véritables charges urbaines, dont la réaffectation n'est possible qu'au prix d'immenses efforts. En même temps, les villes concernées ont maintenant – pour beaucoup la première fois dans leur histoire – l'opportunité de percer les barrières qui ont si longtemps tenu la ville citadine éloignée des eaux.

Tout ceci n'a été rendu possible que par les activités post-industrielles (finances, information, éducation, culture et loisirs), qui marquent de plus en plus le caractère des villes. La recherche des lieux d'implantation représentatifs coïncide avec la présence de friches industrielles en bord d'eau et d'installations portuaires devenues inutiles, ouvrant ainsi la voie pour des conceptions d'utilisation et des projets d'aménagement de front de mer tout à fait nouveaux. Un des premiers exemples à ce propos est l'opéra de Sydney qui vint occuper le bord de mer avec hardiesse. Deux décennies plus tard, presque toutes les grandes villes côtières s'emploient à refaçonner leur front de mer ainsi que : Lisbonne.

Il en est de même pour les grandes métropoles portuaires d'Asie telles que Shanghai, Hong-Kong ou Singapour ; on construit ici des projets littoraux de dimension énorme tels que le quartier des finances de Poudong sur les rives du Huangpu ou Marina-City à Singapour. Pour ce faire, ces grandes villes côtières d'Asie ne se contentent pas de nouvelles constructions sur leurs rives, mais vont jusqu'à redessiner le parcours des côtes par des remblais ou la création d'îles artificielles. Le nouveau grand aéroport de Hong-Kong ou la baie de Tokyo sont à ce titre d'excellents exemples. Il semble que les <mégalithes> asiatiques croissent au-delà de leurs limites côtières naturelles car dans ces pays à haute densité démographique le terrain à bâtir est devenu rare et cher.

Les Pays-Bas avec ses grandes conquêtes de terrains sur la mer mis à part, les projets de front de mer européens sont de dimensions plus modestes. Ici, il s'agit plutôt d'améliorer les qualités de la ville européenne, ainsi que le montre l'exemple désormais classique de Barcelone. Il en est de même pour Lisbonne, qui, à l'occasion de l'exposition universelle de 1998, réalisa un projet de front de mer fort complexe sur une zone littorale dégradée.

I. Etudes d'exemple

Dans ce présent point de notre étude, nous allons faire référence à un grand projet dans une métropole méditerranéenne, choisi pour les similitudes qu'il partage avec notre cas d'étude.

Entrepris dans un objectif de s'imposer dans la dynamique de compétitivité internationale et de s'affirmer dans le bassin méditerranéen.

La plupart des métropoles méditerranéennes en rentrent grâce à des projets urbains d'envergure, afin de valoriser et leurs images et d'augmenter leurs attractivités, l'objectif de cette perspective étant d'insérer la réflexion de la métropolisation d'Alger dans la dynamique de compétitivité métropolitaine des grandes villes méditerranéennes voisines.

1. La ville de Barcelone, introduction :

Barcelone est parmi les premières villes à avoir cherché à réconcilier le fonctionnement urbain en méditerranée, le développement de l'économie locale et la jouissance de l'eau au bénéfice de la population et des touristes, au milieu des années 1980, dès lors que sa désignation comme ville de l'accueil des jeux olympiques de 1992 est officialisée. La Ciutat Vella, quartier portuaire dont le BarrioChino est l'emblème, est ainsi classée «zone de réhabilitation intégrée» dès 1986. grâce à des financements publics, qui précèdent l'arrivée de fonds privés, des équipements de qualité Université, centre d'art contemporain, galeries...-sont réalisés pour transformer ce quartier en partie taudifiée en «pôle culturel». La ville enterre ses voies ferrées et son autoroute littorale, ravale les façades et aménage même une plage urbaine, rendant l'accès à la mer à la fois aisé et «branché». L'image de la métropole catalane en est totalement transformée. Cette méthode sera appliquée par la suite un peu partout.



Figure 15 : Barcelone Source : http://www.costabarcelona.net/wp-content/uploads/2014/04/Costa_Barcelona_by_the_beach.jpg

2. POINTS FORTS:

Il a fallu le coup de génie de la candidature aux jeux olympiques de 1992 pour faire prendre à la métropole catalane un tournant historique, ou plutôt un rivage à 180 degrés: faire face à la mer et à son historique portuaire. Un pari un peu insensé, puisqu'il fallait à la fois détourner le faisceau de voies ferrées qui conduisaient de Barcelone à la frontière française et coupaient complètement la cité catalane de son littoral, mais aussi structurer complètement le Port-Vell (Vieux Port) et repenser, en matière de circulation, le fonctionnement des artères historiques de la vieille ville.

La transformation la plus évidente du front de mer de Barcelone est le Port Vell. La ville a transformé la zone en réfléchissant au potentiel urbain des entrepôts et hangars délaissés. Le Port Vell est même la force de cette reconversion, et ce, en réorientation la rue la plus célèbre de la ville : La Rambla. Cette relation a été habilement exploitée, ainsi une extension de la Rambla a été construite et s'étend jusqu'à la fin du port. De plus l'autoroute du littoral, séparant la Rambla du Port Vell, a été enterrée offrant aux piétons vue et accès au front de mer .

Une fois relié à un tel axe majeur, le Port Vell a eu un franc succès en raison du large éventail d'activités proposées: que ce soit dans le domaine de la culture, des loisirs ou bien des affaires. Ainsi s'y concentrent le Mare magnum, l'aquarium, le musée d'Histoire de la Catalogne, le musée Maritime ou encore la Marina Port Vell, un théâtre IMAX et une série d'espaces publics, le public a eu à la fois un accès au Port Vell et surtout de bonnes raisons d'y rester. De plus le front de mer offre des terrasses, avec des bancs qui invitent les citoyens à prendre place pour contempler leur nouveau quartier; sans garde-fou, la bordure du Port Vell invite à s'asseoir et à se sentir plus que jamais proche de l'eau.

3. INTERET:

Au fond, Barcelone a remporté deux fois les jeux olympiques! En 1987 d'abord, quand la ville a été choisie par la Comité internationale olympique pour les organiser. Et surtout après les compétitions, quand les municipalités ont mené à bien son pari de faire de la capitale de la Catalogne l'une des métropoles européenne de référence.

Porté par un maire habile et médiatique, Pasqual Maragall, le succès de Barcelone a reposé sur un consensus social et sur un opportunisme remarquable. Ainsi un dixième seulement des équipements réalisés à l'occasion des jeux était directement lié aux activités sportives. Mais tous les autres investissements, infrastructures routières et de télécommunications, équipements publics ou projets privés, ont spontanément bénéficié de l'image olympique. Alors que la plupart des métropoles espagnoles ont dû patienter dix ou quinze ans pour pouvoir moderniser leurs équipements, Barcelone a réalisé son pari en moins de cinq ans. Les cent cinquante places et espaces publics créés ou réaménagés, la transformation spectaculaire du littoral, les avenues les musées les hôtels, les restaurants et les bars «branchés», les stades les programmes de bureaux, tout cela, c'est «l'effet olympique» !

4. CRITIQUE:

Port Vell : une opération originale?

Le port ne reprend en fait que les grandes recettes du modèle nord-américain qui ont été élaborées il y a presque 40 ans aujourd'hui : activités culturelles et réactives à thème maritime ou non; activités commerciales ; édifices pour accueillir le tertiaire; espaces publics et promenades. Au total, c'est en un espace dépouillé de ses singularité que ces options ont transformé le vieux port. La question qui peut être posé est celle de savoir si le port autonome, en effectuant, en effectuant des choix à l'encontre de l'opinion de nombreux acteurs et professionnels locaux 30, ne s'exposera pas à brève échéance à une obsolescence de ces nouveaux équipements: les cinémas I.M.A.X.connaissent un intérêt décroissant.

La jonction Rambla+Rambla Del Mar:

Bien que le placement de la Rambla del Mar est excellent dans le contexte de la ville, mais sa connexion directe avec la Rambla est loin d'être idéale. L'obstacle majeur qu'était l'autoroute est enterrée maintenant mais l'écart entre les deux promenades est encore assez large. Quiconque connaît la ville sait que la balade se termine sur la Rambla del Mar mais un touriste naïf pourrait éventuellement la rater, étant donné que le point de départ de la Rambla del Mar est caché derrière le bâtiment historique de l'autorité portuaire de Barcelone.

De plus ce point entre la Rambla et de la Rambla del Mar est le point faible dans cette intervention urbaine, qui autrement prouve être excellent.la connexion pourrait être renforcé par une modification du rond-point/place adjacente à l'ancien bâtiment de l'autorité portuaire.

L'intervention pourrait être aussi simple qu'un ajout de pavé ou de bornes, ou dramatique comme une passerelle pour piétons qui se connecte aux deux promenades, mais qui s'étend sur la chaussée. Un simple alternative aussi pourrait être la plantation d'arbres adjacents à l'administration portuaire (directionnels au flanc l'axe des promenades, plutôt que dispersés tout au long de l'esplanade).Ces changements contribueraient à renforcer la connexion entre la Rambla del Mar et lier port Vell à la ville, avec encore plus de succès.

5. LECONS:

Ce qu'on apprend de l'expérience Catalane c'est que c'est l'un des projets qui a le mieux réussi sa reconversion portuaire, et ce, pour divers raison: en profitant de son rayonnement du aux JO, la ville n'est pas limité à l'organisation de l'événement mais a effectué toute ses opérations de transformations après l'événement et c'est surtout le programme et les fonctions et surtout l'ampleur des projets qui a fait la différence, projet après projet, le développement des infrastructures routières et de télécommunications, la création d'équipements publics ou projet privés a poussé les investisseurs à voir une raison de revenir à Barcelone et surtout à y investir leurs capitaux. Mais un des éléments regrettable de ce projet est la large voirie séparant la ville du port qui, il est vrai que par les fonctions et par les espaces créées, le port renoue parfaitement avec les citoyens mais donner plus de force à la jonction ville port entre la Rambla et la Rambla Del Mar aurait donné plus de force au projet.

II. Conclusion :

Le terme même de métropole est né en Méditerranée orientale, dans le contexte de la colonisation. Durant des siècles, les hommes ont construit sur le littoral en respectant la mer, ils ont cherché à conquérir des terres, d'abord pour se protéger des envahisseurs en construisant des forteresses, puis pour organiser des échanges avec les autres pays en construisant des ports.

Une métropole est une ville d'une influence significative en tant que centre de décisions économique et politique dans sa région qui s'étend à l'échelle internationale ; importante démographiquement regroupant la quasi-totalité des activités urbaines. Elle est le lieu de centralité, le pôle où convergent des liens et des relations avec d'autres pôles. La reconnaissance de la diversité culturelle.

Les métropoles sont confrontées à trois défis majeurs : Le défi de globalisation, le défi de durabilité, le défi de la cohésion en lien avec le domaine politique et institutionnel comprenant : la gouvernance, l'intégration sociale, la reconnaissance de la diversité culturelle

La majorité des villes côtières possèdent un patrimoine historique très important, les transformations opérées sur leurs tissus par les extensions, ou le remplacement des maisons d'époque par de nouveaux bâtiments.

Le nouveau mode d'organisation du développement dit « la métropolisation » Cet urbanisme de valorisations traduit en actions durables et ambitieuses pour la réconciliation de la ville et ces habitats avec la mer et son histoire. Le renouvellement urbain des centres villes, la valorisation des façades maritimes, la protection de l'environnement naturel et culturel, et la gouvernance urbaine constituent les ingrédients d'un nouvel urbanisme de ces sites littoraux.

En développant les échanges internationaux à une échelle jusque-là inconnue, la métropolisation a dynamisé l'économie du monde. Les fronts d'eau sont devenus des outils privilégiés de développement des territoires. Ils sont devenus les lieux privilégiés de concentration et de transformation de la richesse.

Les pouvoirs locaux de chaque métropole ont revendiqué la maîtrise d'une politique globale d'urbanisme et qui tire le meilleur parti du formidable atout de développement que représente un front d'eau branché sur l'économie mondiale. Ils ont compris tout l'intérêt de conjuguer leurs politiques territoriales avec les stratégies de développement des fronts d'eau.

La revalorisation des fronts d'eau est devenue un incontournable des politiques publiques. S'il impose des contraintes en matière de conception et de mise en œuvre des projets, il amène aussi à mieux prendre en compte les richesses naturelles d'un site et il pousse à l'utilisation de processus moins agressifs et moins polluants. Les fronts d'eau, qui avaient beaucoup à ce faire pardonner dans ce domaine, deviennent des lieux privilégiés d'expérimentation et de développement des technologies douces.

Chapitre 3 : Alger ; Une baie sans vitrine

I. Introduction :

La baie d'Alger une des plus belles baies du monde devant celle de Naples (Italie) ; de Rio de Janeiro (Brésil) et celle d'Istanbul (Turquie) avec sa singularité son potentiel naturel, économique et culture, ses particularités qui la distinguent cela rend notre baie D'Alger un champ plus susceptible aux aménagements et un laboratoire d'opérations urbaines.

Ça particularité réside dans les qualités et les atouts dont jouit la baie d'Alger, sur le plan naturel (climat doux et ensoleillé, beaux paysages - la mer, etc..), sur le plan économique (Capitale économique du pays, présence du port...), sur le plan de la beauté du paysage bâti, ou les styles architecturaux et urbains présentent des caractères originaux par rapport aux modèles urbains courants.

Capital du pays et projet de devenir une grande métropole méditerranéenne d'ici une dizaine d'années. De nombreux projets urbains et architecturaux inscrit dans le processus de métropolisation ont été lancée pour moderniser l'image de la ville : nouvelle faculté de médecine, nouvelle gare centrale, grande marina... dont la majorité des ces sites s'intègrent dans l'aménagement de la baie, sur 30 Km.



Figure 16 Baie d'Alger Source : <http://www.petitfute.com/v53542-alger/guide-touristique/>

Après avoir analysé la baie algéroise notamment sa vitrine maritime et repérer son potentiels et attractivité ; nous nous sommes attirés par l'inexistence d'un tissu urbain dans sa partie central, malgré la valeur et les atouts que profite ces fonciers grâce a leurs position stratégique et a créé des espaces sans fonction en front de mer ce qui a engendré l'absence d'une façade maritime digne d'une capitale et d'une future métropole méditerranéenne. L'urbanisation a délaissé et ignorer la partie front de mer en se dirigeant vers l'intérieur s'étalent sur la pleine de Mitidja... une totale séparation entre la ville et la mer qu'on essaye récemment de réconcilier

Afin de comprendre l'état actuel et trouver les solutions optimales, nous allons procéder à une étude, qui va nous permettre de résoudre la problématique suivante :

Pourquoi l'urbanisation à ignorer le front de mer, quelles sont les répercutions sur la vitrine maritime et comment y remédier ?

Que signifie une baie ?

Selon l'article 10 de la convention des nations unies sur le droit de la mer : "on entend par « baie » une échancre bien marquée dont la pénétration dans les terres par rapport à sa largeur à l'ouverture est telle que les eaux qu'elle renferme sont cernées par la côte et qu'elle constitue plus qu'une simple inflexion de la côte. Toutefois, une échancre n'est considérée comme une baie que si sa superficie est au moins égale à celle d'un demi-disque ayant pour diamètre la droite tracée en travers de l'entrée de l'échancre."



Figure 17 : Baie de Naples Source : <http://www.easyvoyage.com/italie/la-baie-de-naples-1889>



Figure 18 : baie de Rio Source: <http://www.liligo.fr/magazine-voyage/diaporama-les-beautes-de-rio-de-janeiro-20816.html>

II. Présentation du cas d'étude ; Alger :

La baie d'Alger est située au nord du pays dans la partie centrale de la côte algérienne. De forme semi-circulaire, elle s'inscrit en creux dans la plaine de La Mitidja. Elle est délimitée par deux caps, La Pointe Pescade (Rais Hamidou) à l'Ouest et le cap Matifou (Tamentfoust) à l'Est ainsi que par la Méditerranée occidentale au Nord. Deux Oueds se déversent dans la baie d'Alger, ce sont Oued ElHamiz et Oued El Harrach.



Figure 19: situation de la baie d'Alger Source : Web, Google maps (images traitées)

La baie d'Alger a toujours fasciné les plus grands architectes du siècle, elle s'étend sur 30 Km, de Bab el oued à Tamentfoust, même avec l'abandon du front de mer qui a pour conséquence des problèmes dans l'adhérence des différents tissus entre une côte Est pauvre, privatisée et spontanée souffrant de démaritimation, et un centre abandonné attribué à l'industrie et délaissé par l'urbanisation, et une côte ouest riche par son histoire souffrant de dégradation et perd sa relation avec la mer, présente une opportunité pour un architecte en terme de création architecturale et urbanistique.

III. Evolution urbaine historique de la baie d'Alger :

Alger, ville du littoral, du fait de sa situation géographique stratégique, a toujours fait l'objet de convoitises des plus grandes civilisations dans le monde, lui apportant un patrimoine architectural et urbanistique exceptionnel.

Nous allons procéder à une lecture de l'histoire d'Alger à travers les différents tissus urbains qui la constituent à travers les différentes périodes

1. Epoque phénicienne:

L'agglomération phénicienne était constituée de « quelques maisons, un dépôt de marchandises, entourés peut être d'une construction défensive de médiocre importance ». Il existait deux comptoirs économiques, à Alger et à Tamentfoust; ce dernier était moins important que le premier afin de préserver les terres agricoles, leur positionnement était bien en face de la mer afin de faciliter les échanges commerciaux.

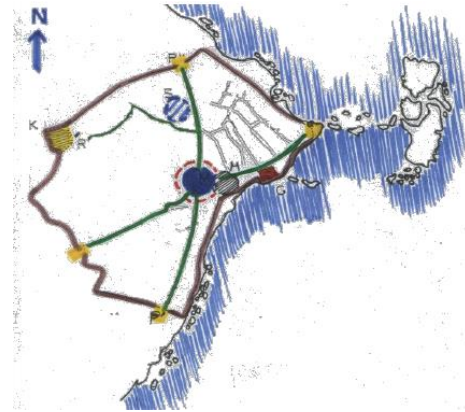


2. Epoque romaine:

La ville s'est développée à l'intérieur d'une enceinte, l'intersection des deux axes le cardo-decumanus qui s'implantaient perpendiculairement à la mer donna naissance à un forum (à l'emplacement de l'actuelle place des Martyrs), avec une relation directe avec la mer.

3. Epoque arabo-berbère:

Au Xème siècle, la ville était déjà entourée d'une enceinte plus robuste que la première et cela pour répondre aux exigences militaires et démographiques de l'époque (prolongement de la ville vers la colline pour une dominance visuelle orientée côté mer). Ce prolongement sera orienté par la naissance de deux voies situées sur des lignes de crête qui s'ajoutèrent aux deux premières et créèrent une percée visuelle vers la mer.



4. LA PERIODE OTTOMANE

Ville intra-muros, Alger était décrite à cette période comme une ville cosmopolite aux couleurs vives. Le premier souci des Turcs était d'agrandir les remparts déjà existants et la construction d'une nouvelle citadelle pour protéger la ville.

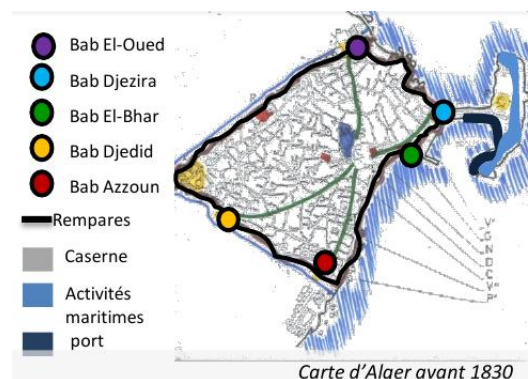
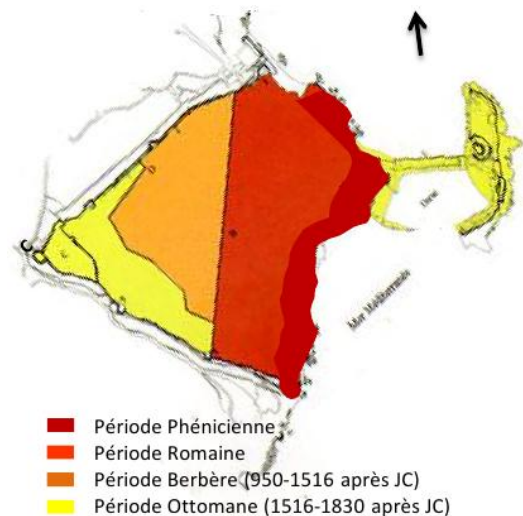
Le choix des limites se referait à la nature, les remparts reposaient sur deux éléments naturels (une ligne de crête au nord et un talweg au sud).

À l'intérieur des remparts la ville se divisait en deux parties (la basse ville et la haute ville), distinguées par le relief, le système de rue, la population, et par les activités.

Afin de garder une relation visuelle avec la mer des parcours piéton perpendiculaires aux courbes de niveaux étés créés, ainsi qu'une organisation en gradins des maisons et terrasses pour la préservation du panorama vers la mer.

Les portes et les remparts:

L'enceinte était ponctuée par des portes (Bab), deux portes (Bab el Bhar, Bab Dzira), étaient orientées côté mer pour assurer l'articulation entre la ville et le port).



Carte d'Alger avant 1830

5. LA PERIODE COLONIALE

De 1830 à 1962

Dés leur arrivée à Alger en 1830, les colons commencèrent à s'appropriier les lieux, ils ont renforcé leurs annexions par de nouvelles extensions et des opérations d'expropriation. Cette période se divise en trois phases:

a. 1er phase urbaine : La ville militaire (1830-1846):

Cette période a connu l'extension extra-muros de la ville mère la Casbah dans deux directions majeures; vers le nord à Bab El Oued et vers le sud; Agha et Mustapha ou une large bande presque plate, favorisait l'implantation, alors que du coté septentrional, il était plus délicat de s'étendre par rapport à la topographie des lieux.

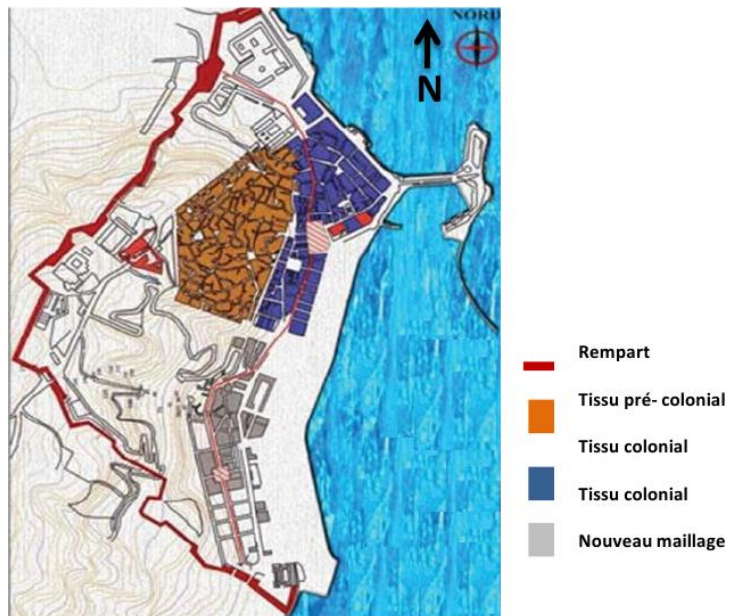
Durant cette phase, les opérations urbaines se limitent à la restructuration et l'adaptation du tissu préexistant dans le réaménagement de la rue de Bab Azzoun, de la rue de Bab el Oued (dans l'axe de la route de Constantine) et de la rue de la Marine et l'élargissement du carrefour engendré devenu la Place du Gouvernement avec un contact visuel directe avec la mer.

Ces opérations ont favorisé la création de boulevards parallèlement à la mer renforçant ainsi son rapport avec la ville.

1841 connaît l'édification de la nouvelle enceinte des murailles achevée en 1847. La première ville européenne ,extra muros, de type Haussmannien, est tracée par le plan de l'architecte Pierre Auguste GUIAUCHAIN; en 1846, c'est un schéma général de voirie et d'alignements concernant les terrains à l'intérieur de la nouvelle enceinte.

Il installe les nouveaux bâtiments publics, Hôtel de Ville, palais du Gouvernement... dominant la mer et prévoit une série de percées transversales perpendiculaires à la mer destinées à faciliter la liaison entre les nouveaux quartiers du nord et du sud de la ville.

Le port s'est agrandi par la création du bassin du Vieux port en 1848 pour répondre aux stratégies militaires.



La plaine littorale à l'est de la baie d'Alger n'intéresse pas les colons, avec ses pentes trop faibles et ses sols lourds, d'où le risque d'inondation. On se déplace à Maison Carrée (El Harrach) pour fonder de nouveaux centres de colonisation, tels que : Fort de l'Eau (Bordj El Kiffan – 1850), Reghaia (1854) et Sidi Moussa (1852).

A l'époque coloniale, le franchissement artificiel de ce cours d'eau devient possible mais limité par la technologie de l'époque grâce à la construction de trois ponts différents assurant une meilleure fluidité du transport.

Aménagement différent de celui de l'ouest, vu l'absence de vue vers la mer à cause de l'existence de la colline.

Un monastère des Pères Blancs fut construit, il sera le point de départ de l'urbanisation de la zone. En 1842, la cité passa du statut de simple agglomération à celui de commune et dès 1850, les premières structures industrielles s'y implantèrent.

b. 2eme phase urbaine : La ville nouvelle (1846-1885):

A la fin des années 1850 de nombreux projets d'urbanisme proposent de faire d'Alger une ville Européenne, plus loin de la ville traditionnelle, pour y établir une architecture monumentale, répondant aux critères de beauté du moment, donnant sur de larges rues avec des percées vers la mer, de grands boulevards et de spacieuses places , à Agha et Mustapha adaptée au mode de vie de la société civile coloniale, qui avait de plus en plus besoin de se débarrasser du carcan que constituaient les exigences de défense et l'interpénétration avec la ville.



La principale œuvre urbanistique est celle du boulevard du front de mer, le boulevard de l'Impératrice Eugénie (actuel boulevard Che Guevara) de Frédéric Chassériau qui :



Figure 20 Boulevard du front de mer Source : http://alger-roi.fr/Alger/bd_republique/images/18_d_bd_republique_48.jpg

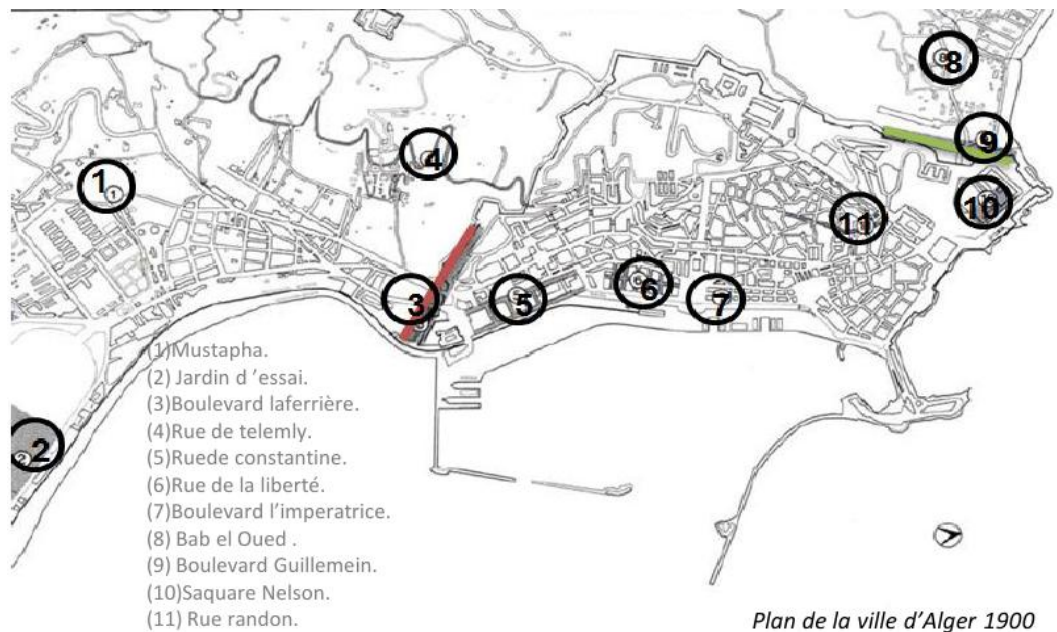
répond à des impératifs défensifs, qui en font une fortification du côté de la mer ; impératifs esthétiques, à travers la façade maritime monumentale; impératifs économiques représentés par l'activité portuaire naissante et les magasins qui en sont le prolongement.

c. 3eme phase urbaine : La ville en expansion (1885-1930)

À cette période Alger a connu un développement intensif, Le développement du port à stimulé la croissance urbaine vers 1885 et a renforcé la relation ville-mer.

L'implantation de nouveaux édifices va accentuer le déplacement du centre d'Alger ,place du Gouvernement (actuel place des Martyrs) vers le boulevard la Ferrière (actuel bd Khemisti).

1930 : Démolition de la basse Casbah, réalisation des ilots Chassériau perpendiculairement à la mer et du quartier Kanami. Réalisation des nouveaux quais. Création des boulevards : Bd La Ferrière (Med Khemisti) qui longe le front de mer et Bd Marengo (Taleb Abderrahmane) à la Place des Remparts.



d. 4eme phase urbaine (1930-1958) :

Les années 1930 sont celles de l'introduction d'idées nouvelles en matière d'aménagement : zonage, circulation, assainissement, salubrité, création de cités nouvelles destinées aux travailleurs indigènes, renforcement de la relation ville-mer avec le réaménagement et extension définitive



du port. C'était là les principaux objectifs du Plan d'aménagement, d'extension et d'embellissement pour Alger.

Plusieurs urbanistes (René Danger, Henri Prost, Tony Socard) ont essayé de rationaliser la croissance de la ville qui s'éparpille. Du coup, Alger devient le centre de débats urbains, toutes les idées se rejoignent sur le fait qu'Alger doit faire face à la mer et se développer en parallèle à celle-ci. En 1932, Le Corbusier propose un réaménagement radical de la ville.



Figure 21: Projet Obus de Le Corbusier Source http://www.fondationlecorbusier.fr/CorbuCache/410x480_2049_1803.jpg?r=0

Son plan Obus prévoit l'implantation d'un quartier d'affaires à la Marine et d'une série d'immenses immeubles curvilignes sur les hauteurs, véritable autoroute urbaine, qui surplombe la Casbah et qui longe le front de mer algérois. L'échec de Le Corbusier marquait la fin de l'époque des utopies algéroises et le début d'un urbanisme technique, et strictement réglementé.

6. LA PERIODE POST-COLONIALE:

De 1962 à nos jours

Alger a connu l'une des plus spectaculaires mutations urbaines du monde et s'en trouve profondément bouleversée. Ainsi, la ville d'Alger est subitement propulsée au rang de capitale d'un pays indépendant se devant d'accueillir tous les symboles du pouvoir. Très vite, les infrastructures de la ville sont débordées. Face à l'urgence de la situation, les anciennes structures d'urbanisme sont réactivées pour terminer les nombreux chantiers laissés à l'abandon et répondre aux nouveaux besoins des populations qui affluaient massivement de l'intérieur du pays.

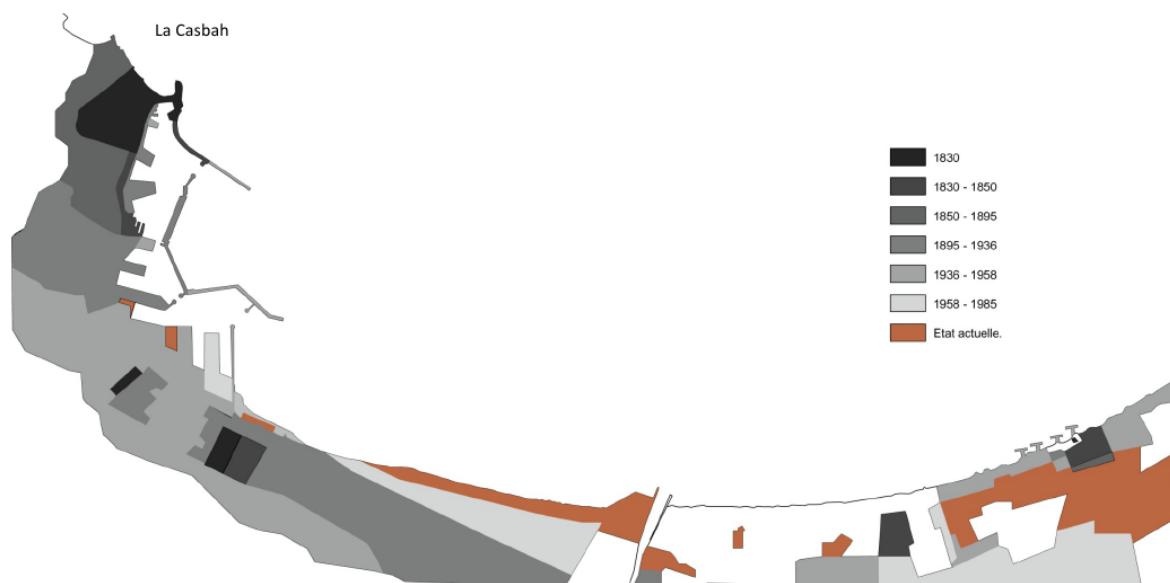
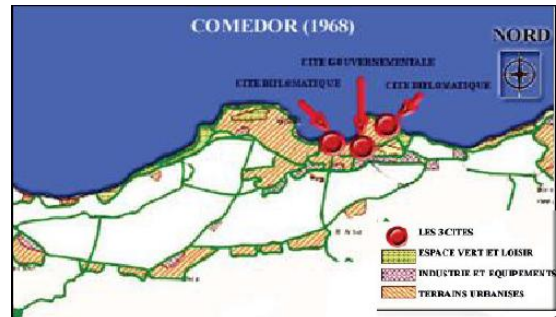


Figure 22: développement urbanistique de la baie suivant les moments forts
Source : Le clivage ville/port le as d'Alger, AOUISSI K.B, 2013

Ainsi la croissance d'Alger s'est faite vers l'intérieur du pays en donnant dos à la mer et en négligeant totalement sa baie et sa façade maritime. Plusieurs plans d'aménagement ont été proposés sur la ville d'Alger en prenant en considération sa baie, voici la plupart d'entre eux:

a. COMEDOR (1968):

Ce comité est chargé d'initier un plan d'aménagement et de développement d'Alger, deux options d'extension possible : Option OUEST, vers les collines du Sahel, Option EST, le long de la baie, cette dernière était la plus favorable, proposant des équipements administratifs (Pôle gouvernemental EL HARRACH).



b. le plan bleu ECOTEC 1970:

Dés la fin des années 60, l'Ecotec est chargée d'un plan d'aménagement stratégique de la métropole d'Alger autour des grands équipements et d'éléments structurants. L'expansion possible de la capitale devra se développer vers l'Est le long de la baie. Le plan incluait la réalisation d'un centre prestigieux complètement détaché du centre colonial, des espaces de bureaux et des équipements administratifs repartis entre le pôle gouvernemental d'El Mohamadia et l'ancien centre-ville, et la rénovation et restructuration du Hamma. Ce plan a été remis en cause.

c. le plan d'organisation générale: POG, Comedor 1975 :

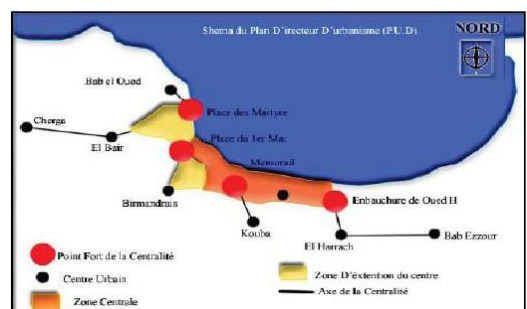
Le Comedor a pris l'initiative de délocaliser le centre du noyau colonial et proposa des centres polynucléaires pour aboutir à un équilibre structurel d'Alger.



Le plan comporte la réalisation d'un vaste programme d'opérations d'habitat, la cité gouvernementale d'El Mohammedia, le pôle d'affaires et le quartier financier de Dergana, le pôle universitaire de Bab Ezzouar, le développement des infrastructures routières et la restructuration des quartiers sud d'Elhamma et d'Hussein-Dey. Ce plan fut lui aussi remis en cause en 1979.

d. Plan directeur d'urbanisme P.D.U C.N.U.R.S 1980 :

L'élaboration du PDU est revenue sur l'option de l'extension de la ville vers l'ouest. L'idée principale du plan est de gérer la



croissance et la dynamique du développement de la centralité par le renforcement de la structure de la ville , L'unité de la ville serait assurée par de grands axes de centralité qui relieraient les huit secteurs urbains périphériques à l'hyper-centre.

L'hyper-centre est constitué de 4 pôles d'activités composés de:

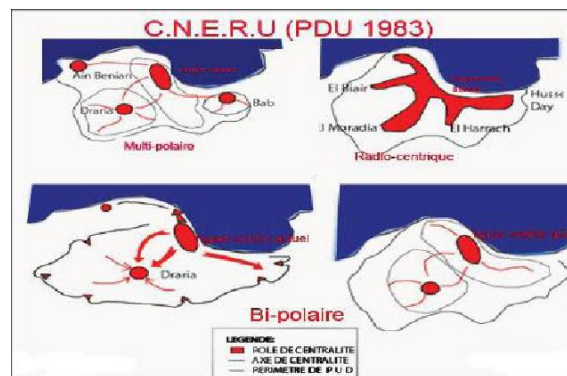
- La Casbah comme centre historique et culturel.
- Le périmètre Mustapha/1er mai à dominance administrative et économique.
- Le complexe Riadh El Feth et son expansion sur la plaine constituant un ensemble politique, culturel et de loisirs.
- L'embouchure de l'oued d'el Harrach destinée à devenir le carrefour commercial et financier de la capitale finalisé en 1986, le P.U.D n'a pas été approuvé.

e. PDU « Plan directeur d'urbanisme » 1983 « Vers un Hyper-Centre » :

Ce plan propose l'organisation de l'agglomération en partant de l'Hyper-Centre, et préconise d'autres centres urbains à l'intérieur tels que : Bab-Ezzouar.

Ses caractéristiques sont : la polyfonctionnalité (habitat, commerce, emploi) et la linéarité (succession de points forts).

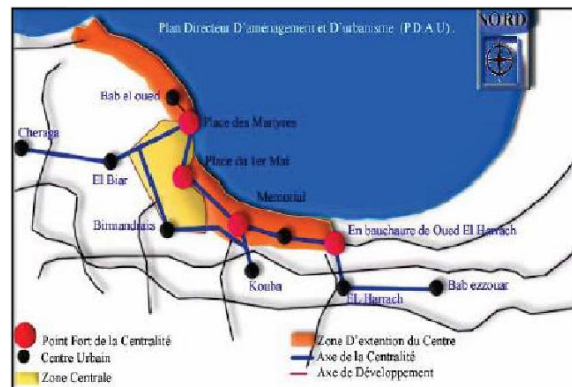
La desserte serait caractérisée par le réseau d'autoroutes et de lignes de métro



f. PDAU 1995:« La centralité comme mode de structuration de l'espace,option sur le Sud-Ouest » :

Il organise Alger en quatre secteurs urbains qui sont les points forts de la centralité:

- Secteur de la Casbah : centre historique culturel et touristique
- Secteur de Mustapha, 1er mai : Centre administratif
- Secteur El Hamma: ensemble politique et culture
- Secteur El Harrach : carrefour commercial et financier.

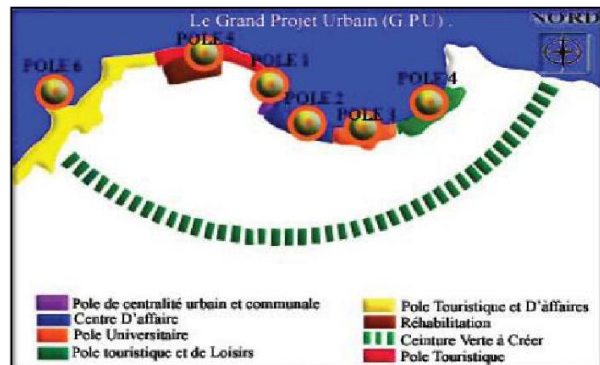


•Six secteurs rayonnants, établis dans la partie sud de l'agglomération, convergent vers ces quatre secteurs centraux qui occupent la bande littorale d'Alger. Ces secteurs secondaires seront reliés à l'Hyper-Centre par le biais de couloirs de développement urbain.

g. GPU « Grand projet urbain » 1996 :

Il propose de gérer toutes les opérations architecturales et urbanistiques à travers une stratégie en vue d'insérer Alger dans la trame des villes métropolitaines. Le GPU structure les espaces centraux en six pôles :

- Pole 1 : La casbah, le quartier de la marine, Ben M'hidi, Didouche Mourad et le Port
- Pole 2 : 1^{er} Mai, El Hamma, Revin de la Femme sauvage.
- Pole 3 Caroubier, El Harrach, Pins Maritimes
- Pole 4 : Bordj El Kiffan, Bordj El Bahri
- Pole 5 : Front de mer ouest, Cap Caxine (du complexe El Kettani au phare du Cap Caxine)
- Pole 6 : El Djamila, Les Dunes, Zeralda.



Bilan des plans d'aménagements précédents :

Tous ces plans d'aménagement proposés pour Alger présentent tous une absence de stratégie d'ensemble pour la baie, ce qui est à la base des dérives et de l'anarchie qui l'on peut constater quant à l'urbanisation et aux extensions que connaît la ville d'Alger.

La partie centrale de la baie non urbanisée figure dans les différents plans comme étant une zone susceptible de constituer un pôle de centralité ; cela revient à dire que cette partie possède des potentialités qui lui confèrent le statut d'un pôle de centralité qui s'inscrirait dans le processus de métropolisation de la capitale.

La partie centrale de la baie d'Alger a été délaissé par l'urbanisation :

- A cause de la nature du sol (zone marécageuse – inondable)
- A cause de la technologie qui ne permettait pas le franchissement du cour d'eau (l'Oued d'El Harrach) on s'est donc déplacé à Maison Carré.
- Pour des raisons défensives (on a préféré monter en hauteur).
- Après l'indépendance il fallait construire vite, on a préféré construire dans d'autre terrain approprié
- A cause de la spéculation et la privatisation de l'espace public.
- L'autoroute et le chemin de fer qui présentent des obstacles pour l'urbanisation .
- l'état pollué de l'Oued d'El-Harrach dissuade l'urbanisation.
- Le passage de la pipe line sur la partie centrale de la baie d'Alger.
- Les plans proposés présentent tous une absence de stratégie d'ensemble pour la baie

IV. synthèse historique d'Alger :

De médina à métropole, Alger passe d'une ville arabo-ottomane de l'époque moyenâgeuse, à une métropole de XXIème siècle. Elle vit toutes les étapes de la ville éclatée. D'une ville forteresse ramassée sur le flanc maritime de la montagne de Bouzaréa, elle se transforme en une grande métropole en mesure de concurrencer toute autre métropole du sud. En dehors des fortifications de la ville ottomane, de nouveaux quartiers vont voir le jour le long du bras de la colline qui donne sur la baie, dont les premiers quartiers européens.

La ville va se développer ensuite vers le nord-ouest, au pied de la montagne Bouzaréa qui culmine à 400m d'altitude - comme le quartier de Bâb El Oued, puis tout le long de la corniche qui contourne le massif.

Les premières banlieues vont voir le jour au sud-est, le long de la petite bande côtière, sur d'anciennes zones marécageuses, jusqu'à l'embouchure d'Oued El Harrach

L'étalement urbain de la ville se poursuivra au-delà d'Oued El Harrach à l'est, sur les terres fertiles de la plaine de la Mitidja en retrait par rapport à la baie, car le franchissement du cours d'eau d'El Harrach n'était possible que dans la partie la plus étroite «Gué de Constantine » ; dont le nom indique parfaitement la destination des voyageurs. De plus, Il était difficile de s'implanter au bord de mer à cause de la nature meuble et inondable du sol. Avant de se poursuivre, ces dernières années, au sud et au sud-ouest, sur les collines vallonnées du sahel englobant d'anciens villages agricoles.

Elle peut prétendre, avec beaucoup d'atouts, aux mêmes rangs que ses sœurs métropoles méditerranéennes de la rive nord. Etant encore en phase de transition vers l'économie de marché, Alger peut satisfaire son ambition au plan économique et financier seulement, car elle remplit d'ores et déjà tous les critères d'une métropole.

V. Alger; projet d'une future métropole méditerranéenne :

Alger est une ville en pleine mutation. Les récents changements du statut administratif de la capitale, le nouveau découpage administratif du territoire et les grands projets urbains concentrés autour d'Alger sont quelques éléments qui annoncent de nouvelles perspectives.

Depuis l'indépendance la constat préoccupation d'assurer à la ville d'Alger une certaine hauteur ; un rayonnement ; à travers la réalisation de grands travaux de prestige, le complexe sportif du 5 juillet 1962 ; l'Université de l'U.S.T.H.B ; le mémorial ; devaient assurer cette image de marque représentative de l'Algérie .d'autres projets de grands équipements de centralités sont en cours d'élaboration et vont encore renforcer l'image d' « Alger métropole du 21ème siècle »

Cependant, la capitale algérienne de veut être une métropole intentionnel, afin d'affirmer l'ouverture de pays et assurer le développement en profondeur afin d'assurer l'attractivité et la compétitivité des territoires. En plus des enjeux d'ouverture d'Alger à l'international, elle a pour objectif de rééquilibrer le développement territorial de la capitale, qui suit une forme de littoralisation, afin de restructurer la métropole vers l'arrière-pays.

La métropolisation exige on effet, l'implantation de nouveaux grands équipements et de services, la modernisation des structures de communication, la prise en charges des questions écologiques, le développement des villes satellites, la relance du secteur touristique, culturel et de loisirs. L'agglomération d'Alger connait ce genre d'action à travers la réalisation de la "plus grande mosquée du monde" (après celle de lieux saints de l'islam), ainsi que le lancement d'un concours d'architecture international en 2008 et la réalisation d'un important quartier d'affaires à l'est d'Alger près de l'aéroport international, qui sera un véritable pôle de développement tertiaire dans la région.

Cette image de métropole méditerranéenne donne la priorité à la reconstruction de l'environnement mais aussi, à l'affirmation d'une identité qui s'appuie sur la diversité culturelle, architecturale et urbanistique.

Le grande projet urbain GPU d'Alger été un point de départ pour engager une réflexion sur la volonté d'élever la ville au rang de métropole internationale Cependant, le positionnement des "six pôles de croissance" situées dans des communes littorales traduisait la volonté du GPU pour un développement et un rééquilibrage métropolitain en front de mer.

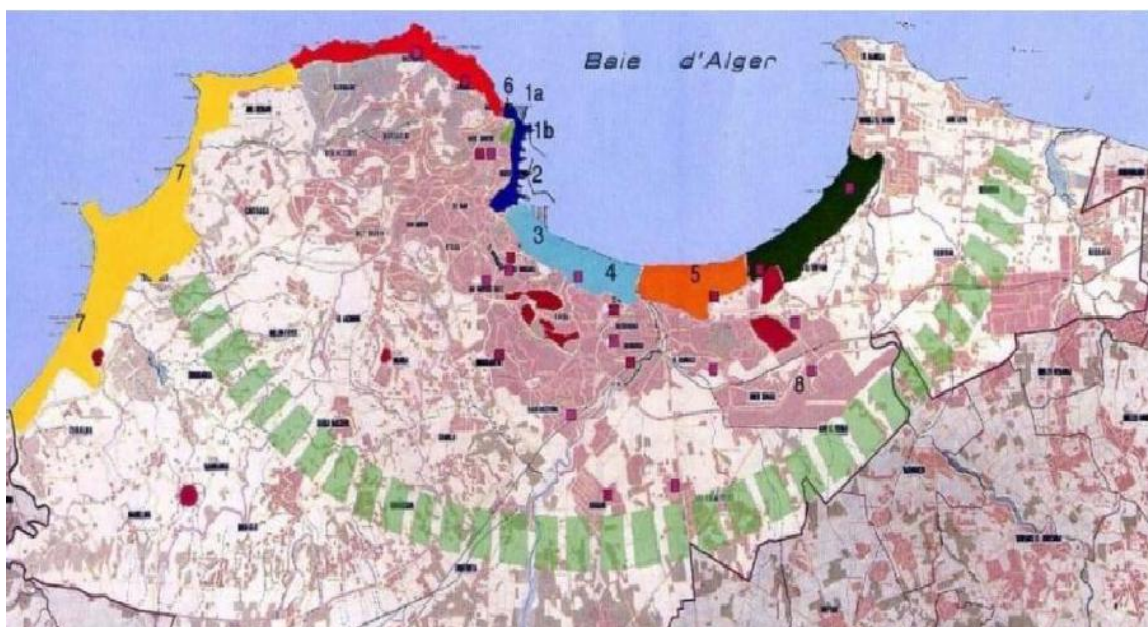


Figure 23: le grand projet urbain d'Alger Source : Alger métropole, 2000

Ce choix fait référence aux projets de la rive nord de la Méditerranée et d'autres villes littorales dans le monde. C'est ce qu'on appelle le « Water Front Développement ». Ce type de projets couvre un spectre très large allant de la planification et la conception des aménagements côtiers, de ports et de marinas mais aussi à la régénération des docks embarcadères et les endroits riverains.

La ligne du littoral Algérois constitue un réseau de points d'intérêts successifs dans le tissu et un espace foncier potentiel pour l'implantation d'équipements urbains majeurs capables d'apporter des réponses aux problèmes d'échelles, de densité, d'animation, de polyvalence et des possibilités d'évolution. Cette évolution, peut inciter à développer un modèle niveau de cille à Alger (catalyseur d'utopie) cette utopie réside dans la possibilité de créer l'unité, l'harmonie, l'urbanité, voire du civisme dans un territoire organisé autour des seuls impératifs économiques et technologiques de l'urbain

Pour conclure la métropolisation d'Alger constitue un processus qui tend à assurer la cohérence du développement de l'espace urbain, qui à la basse souffre d'un déséquilibre causé par un étalement anarchique de la ville. Et à engendrer par la suite des espaces sans fonction sur la partie centrale de la baie ainsi qu'une dégradation flagrante dans la façade maritime de la capitale.

Bien que la métropolisation des grandes villes en général et celle d'Alger en particulier est boostée par la volonté de s'insérer dans une économie globale, elle est réalité suivie d'une valorisation de l'image de la ville afin d'en assurer son attractivité internationale, consistant en des opérations de restructuration ; revalorisation ; et de développement de projets urbains, qui font profiter la population locale, tout en maîtrisant l'impact de l'agglomération sur l'environnement et sur une échelle mondiale .

VI. Etat de fait : Une baie abandonnée ; façade maritime dégradée.

Si l'on parcourt la baie d'Alger par la cote d'est en ouest, on se rend compte que le centre de la baie aux alentours de l'embouchure de l'oued el Harrach est resté vierge de toute construction. Si ceci pouvait être justifié par le caractère marécageux de cette zone et donc difficile à construire, de nos jours ceci ne peut être argumenté, les moyens modernes permettant de surmonter cette difficulté.

Une baie où la croissance urbaine s'est faite vers l'intérieur du pays tournant le dos à la mer et en négligeant totalement la façade maritime. De plus, l'autoroute de l'est, qui vient créer une paroi épaisse, rigide qui isole tout contact avec la mer.



Figure 24 : la RN 11 qui crée une paroi épaisse avec la mer
Source : Récupération et restructuration de la partie centrale de la baie d'Alger, SMATI.N et ZEROUALI.S, 2011(Image traitée)

L'inexistence d'une façade maritime à partir d'el Hamma, et l'absence de cohérence entre les différents tissus urbains qui constituent l'image de la baie.



Figure 25: Dégradation au niveau de la façade maritime

Source : Récupération et restructuration de la partie centrale de la baie d'Alger, SMATI.N et ZEROUALI.S, 2011(Image traitée)

La façade du noyau Historique: cette séquence est la plus homogène, elle est le témoin de l'histoire de la ville une véritable vitrine de la capitale, avec le boulevard front de mer. Actuellement est vouée à de administratives institutions hautes fonctions et aux institutions.

La façade de l'Hamma est caractérisée par un mur de clôture; les façades derrière le mur ne bénéficient pas d'une relation visuelle directe à cause de la bande ferroviaire et la route nationale.

Celle de caroubier est quasi inexistante aussi ; à partir de cette séquence on retrouve quelques équipements importants et ponctuels. la séquence de Mohammedia inclut de grands équipements attractifs d'envergure tels que le palais des exposition la Safex, l'hôtel Hilton ; le projet de la grande mosquée d'Alger ; le centre commercial Ardis ; mais elle ne représente pas une façade maritime homogène, elle a fait l'objet d'une multitude de propositions d'aménagement qui n'ont pas vu le jour ...et en fin celle de Bordj el Kiffan qui a une vocation résidentielle et touristique à l'échelle de la ville et ne présente pas une façade adéquate digne d'une métropole .

L'abandon du front de mer de la baie d'Alger a pour conséquence des problèmes dans l'adhérence des différent tissus entre la côte Est pauvre, privatisé et spontané, et le centre abandonné attribué à l'industrie et délaissé par l'urbanisation, et la côte Ouest riche de son historique planifiée et bien lié avec son environnement « la mer».

Le faite que cette partie centrale de la baie est abandonné à cause du développement de la ville d'Alger à travers son histoire, elle souffre d'une urbanisation sommaire, il nous parait nécessaire de revaloriser cette partie en contact directe avec le front de mer afin de la rendre cohérente, fonctionnelle, identifiable et connecter avec son environnement immédiat, renforcer l'image de sa vitrine maritime en respectant son échelle métropolitain.

VII. ALGER, vers une revalorisation du front de mer :

En Algérie l'intérêt porté au littoral est récent, la loi relative à la protection et à la valorisation du littoral date du 05 février 2002. Depuis, les pouvoirs publics ont consenti dans ce domaine des efforts effectifs et une politique très ambitieuse a été mise en œuvre

1. Le Schéma de cohérence urbaine :

Quelques années après la dissuasion du GPU d'Alger, la wilaya d'Alger est redevenue le gestionnaire de la ville, elle avait lancé une consultation internationale d'urbanisme en 2006, portant sur le plan d'aménagement et de développement de la baie d'Alger appelée « plan de cohérence Urbaine ». il a été désigné pour proposer des "projets urbains" le long de 50 kilomètres de la baie sur 500mètres de profondeur sous la désignation cette fois-ci « d'Alger éco métropole de 21em Siècle". Ce plan est actuellement en cours de réalisation. Ce schéma de cohérence définit trois axes autour desquels s'organisent les projets :

- Axe éco urbain : des projets prioritaires pour revaloriser la façade maritime et Requalifier l'espace urbain, la restitution du centre historique, la connexion de la ville à la Mer et l'accès aux plages.
- Axe éco développement : de nouvelles polarités, au cœur des territoires de grands projets, la reconquête du port, des opportunités d'investissement, les pôles d'excellence.
- Axe éco système : pour re-naturaliser la ville et restaurer la trame verte, stabiliser le cordon de plages et créer un filtre écologique littoral.

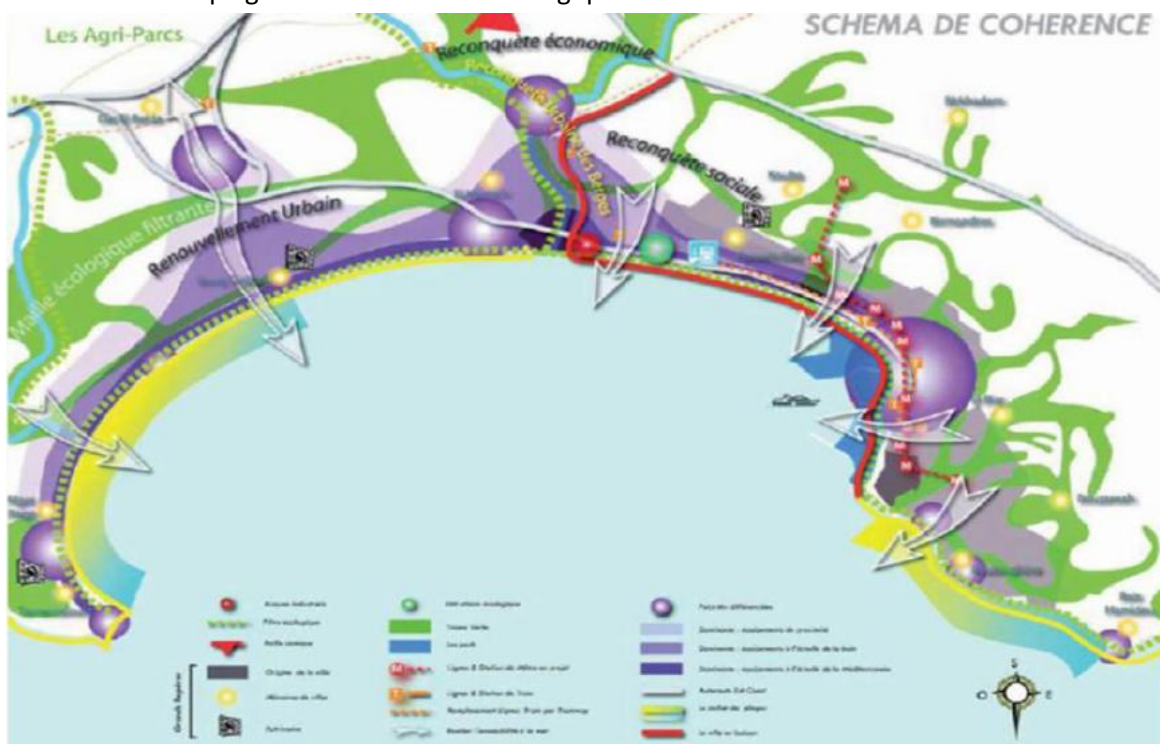


Figure 26: Le schéma de cohérence urbaine prévu pour l'aménagement de la baie d'Alger
Source : Arte-charpentier.

2. Proposition du plan stratégique d'Alger pour sa baie :

Aujourd'hui, coupée de la mer par le port, les industries, le terrain et les routes, Alger ne dispose plus de lieux d'urbanité au bord de l'eau : promenades, commerces, loisirs, grandes plages bien aménagées.

Le projet d'aménagement de la baie d'Alger s'inscrit dans le plan stratégique de la wilaya d'Alger de 20018 à 2020, il en constitue la colonne vertébrale, la façade maritime et la vitrine. Son territoire offre 4 secteurs contrastés sur un cordon littoral d'épaisseur variable, de 50 km de long du Cap Caxine au Cap Matifou.

Ce plan met en œuvre une politique volontariste de déplacements constituée par le macro maillage routier. Il vise l'arrêt de l'urbanisation anarchique.

Une première série de projets prioritaires, cœurs et moteurs de la mise en œuvre du projet d'ensemble s'engagent sur la baie. Ils portent à la fois sur l'amélioration de l'image globale de la ville.

Des espaces publics majeurs et couloirs de verdure qui assurent le lien entre la ville et la baie sont aménagés pour améliorer la qualité du cadre de vie.

Le paysage de l'autoroute d'inscrit dans cette logique d'embellissement et de végétation. Ainsi des filtres verts sont créés pour traiter les eaux pluviales afin de répondre à l'objectif de zéro rejet dans la baie.

A ceci s'ajoutent la requalification du jardin d'essai, la dépollution de l'oued el Harrach et revalorisation du front de mer pour assurer l'image d'une métropole verte. Ceci permet de retrouver une grande entité paysagère au centre de la baie.

La restauration de ses fonctions écologiques passent par la revalorisation de ses berges. La restauration de ses fonctions écologiques passe par la revalorisation de ses berges. La promenade du littoral requalifie l'ensemble de la façade de la ville sur la mer.

Selon le plan stratégique de la wilaya Le nouvel Alger sera une ville jardin. La création de fenêtres vertes, ouverture sur la mer qui s'élargit vers l'eau assurera sur le littoral une continuité naturelle et paysagère. Autour de ces transversales vertes se développent des formes originales d'urbanisation associant la ville et la nature, agréables à vivre.



Figure 27: Le grand lifting d'Alger

Source :

http://www.artecharpentier.com/fr/projets/1430-la_baie_dalger.html

VIII. Conclusion :

Malgré le potentiel stratégique et l'atout naturel, politique, économique, et socioculturels ; la baie d'Alger, souffre de certains problèmes due en premier lieu au délaissement, et la quasi absence d'encadrement de l'étalement urbain, aussi absence de stratégie visible pour l'urbanisation de la baie ; on se trouve face à une capitale sans vitrine maritime, et des zones stratégiques délaissées ou abandonnées par l'urbanisme.

On constate qu'une plateforme d'instrument d'urbanisme et de législations est présente pour supporter le programme de la métropolisation d'Alger, cependant le constat de l'état de fait montre des défaillances dans la réalisation de ces projets urbains notamment dans la cohérence de la totalité des projets de la baie.

Aujourd'hui, la ville d'Alger a obligation de faire sa mue et d'accélérer la cadence de réalisation des grandes infrastructures de base prévues dans son plan stratégique 2029. Il nous faut rattraper le retard enregistré pendant de longues décennies.

C'est encouragement et tout à fait normal que les organismes internationaux portent le grand intérêt aux projets de développement de la ville d'Alger. Cependant, il faut voir les choses en face, un grand flou demeure sur les intentions du gouvernement vis-à-vis de ces projets, les impressions qui se dégagent dans les déclarations de nos ministres tendent surtout à affirmer la force de l'état comme principal investisseur, que l'état veut tout faire, alors qu'il ne devrait plus, peut-être dans un avenir très proche, qu'encadrer l'évolution du projet et laisser place à une dynamique de croissance endogène, qui prend réellement naissance à l'intérieur de notre société.

Alger est de toute façon sur le bon chemin pour devenir une destination incontournable dans le bassin méditerranéen, mais disons qu'il y a encore de nombreux signaux forts attendus.

Conclusion générale :

réconcilier la ville avec son front d'eau, le retour de la ville vers la mer, rétablir la relation ville/mer signifie qu'il y a eu une relation conflictuelle, des moments de tension, ou encore rupture ; qui se sont manifestés spatialement et socialement d'une manière très poussée dans ses zones plus que d'autres. Et se sont ces mêmes espaces de conflit, de tension et de forte manipulation subissent un rapport de force qu'exercent les différents acteurs sociaux, économiques, culturels, politiques, technologiques...etc.

Une nouvelle recomposition de l'espace Urbino-maritime basé sur Le besoin d'ouverture de la ville littorale sur les fronts d'eau, le processus de remis en valeur, de reconversion, reconquête et de régénération des potentialités des fronts d'eau.

La métropolisation, un processus de développement économique et social basée sur les principes de l'ouverture sur le monde extérieur, qui renvoie à une nouvelle façon de faire l'urbain, bien évidemment pour le cas de la ville d'Alger. Qui est au cœur du processus de métropolisation.

Pour répondre aux nouvelles contraintes réfléchies par le développement urbain durable mais aussi pour réagir de la meilleure manière possible aux réflexions autour du rapport ville/mer, de nouvelles politiques vont devoir être proposée, l'idée est que pour permettre à la ville d'acquérir plus de force à l'échelle nationale mais surtout à l'échelle international, ces fronts d'eau détiens un réel potentiel de dynamisme économique et social.

Pouvoir proposer des nouvelles régénérations et transformations qui permettraient à la ville et aux fronts d'eau de rester combinés de la manière la plus novatrice, c'est l'ambition qui s'anime aujourd'hui, l'idée est de faire d'Alger une métropole méditerranéenne qui possède un front d'eau digne de son statut avec des nouvelles vocations économiques et socioculturelles.

Bien que la métropolisation des grandes villes en général et celle d'Alger en particulier soit boostée par la volonté de s'insérer dans une économie globale, elle est en réalité suivie d'une valorisation de l'image de la ville et son front d'eau afin d'en assurer son attractivité internationale, consistant en des opérations de restructuration et de développement de projets urbains, qui font profiter la population locale, tout en maîtrisant l'impact de l'agglomération sur l'environnement.

Alger par sa localisation stratégique au nord de l'Afrique est lieu de convergence des grands pôles d'échange de la méditerranée, offrant une vision de la ville de 21^{ème} siècle, à l'image d'une grande métropole méditerranéenne, internationale.

Le réaménagement des espaces maritime et fluviale délaissés ne suffiras pas pour Une réflexion du devenir du front d'eau d'Alger, mais elle consiste également en une transformation économique et fonctionnelle afin de répondre au nouveau contexte socio-économique actuels ; avec une revalorisation, requalifications, modernisation et métropolisation de ce front d'eau, qui à son tour permettra à la ville de se revaloriser par une nouvelle vitrine maritime représentatif d'Alger Capital méditerranéenne du 21^{ème} siècle qui embellissent son paysage urbain, son front d'eau un moteur de métropolisation et de mondialisation.

Une nouvelle politique devrait être abordée dans la mission de l'état dans réalisation de ces projets et opérations urbaines qui doivent être qu'encadrer l'évolution du projet et laisser place à une dynamique de croissance endogène plus souple et efficace.

Ce nouvel exploit maritime des villes littorales permettra la ré-identification de la ville d'Alger et la reconquête de son front d'eau longtemps délaissé, de nouveau bénéfique pour la ville et ses habitants. Le retour de la ville d'Alger vers son front d'eau donnera naissance à une nouvelle aire, la plus importante de son histoire. Il s'agit d'un réaménagement futur et durable bénéfique à long terme pour la ville et ses habitants.

SOURCES BIBLIOGRAPHIQUES

Les ouvrages :

- ABDOUN, N.** (2010), "*Le processus de métropolisation dans la ville d'Alger*", Université de Paris 8, Paris, 240p.
- BONNET, J.** (1994), "*Les Grandes métropoles mondiales*". Paris, Nathan Université. 192 p.
- GAMBLI,** (1998), "*Les littoraux espace de vie*", Sedes,
- COLLIN Michèle.**1994. *Ville et port 18e-20e siècles*. Paris. L'Harmattan. 287p.
- COLLIN Michèle.**1991. *Port et ville portuaire*. Paris. L'Harmattan. 224p.
- **BRAUDEL F.** 1949. *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris . Armand Colin. 385p.
- CHALINE Claude.**1993. *Du port à la ville portuaire*. Paris. L'Harmattan. 244p.
- CHALINE Claude.**1994. *Ces ports qui créèrent des villes*. Paris. L'Harmattan. 299p.
- CHALINE Claude.** 1999. *La régénération urbaine*. Paris. Ed. PUF (Presse Universitaire de France). 128p.
- RONCAYLO Marcel.** 1990. "*La ville et ses territoires*". Paris. Gallimard. 280p.
- WACKERMANN,G.** (2000). "*Très grandes villes et métropolisation*". Paris, Ellipses.
- GRAS Pierre.**2010. *Le Temps des ports: Déclin et renaissance des villes portuaires (1940-2010)*. Paris. Tallandier. 298p.
- **BEAUD Michel.** 1999.*L'art de la thèse; comment préparer et rédiger une thèse de doctorat, de magistère ou un mémoire de fin de licence*. Alger. Ed. Casbah. 172p.
- DELUZ J.J.** 1988. *L'urbanisme et l'architecture d'Alger ; Aperçu critique*. Alger. Pierre Margada. OPU. 195p.
- **DE HAËDO Fray Diego.**1612. *Topographie et histoire générale d'Alger*. Trad. MONNEREAU et BERBRUGGER, A. Valladolid. Abbé de Fromenta. 224p.
- **HADJIEDJ Ali.** 1994. *Le grand Alger; activité économique, problèmes socio-urbain et aménagement du territoire*. Alger. OPU. 229p.
- **ICHEBOUDENE Larbi.**1997. *Alger, histoire et capitale de destin national*. Alger. Ed. Casbah. 351p.
- Dominique Badariotti.** 2006, « Le renouvellement urbain en France : du traitement morphologique à l'intervention sociale. », HAL p17

Les revues Articles et rapports :

- BOUDEFFA, M. "*Le paysage fluvial et les grandes régions métropolitaines en Europe. Le Rhin comme nouvelle centralité*", in RIVERS 2012, A1 – EAUX ET TERRITOIRES / LAND AND WATER
- BOUTEFLIKA Mourad. "*Alger. Une ville portuaire en renouvellement*", in revue Experiencias N°15, P48.
- Dossier Barcelone, "la deuxième renaissance", in revue Projet urbain N° 14 septembre 1998, DGUHC, France.
- Rapport gouvernorat du grand Alger, "Alger capitale du 21^{ème} Siècle, Le grand projet urbain", édition URBANIS, Alger 1997, P15.
- SOUAMI, M. "ALGER, la reconquête des interstices urbains", in MADINATI N°00, Décembre 2015
- BAUDOIN T.1989.*Le rôle essentiel des métropoles portuaires dans l'internationalisation de l'Europe*. Barcelone. Deuxième Congrès international 'Villes et ports'. 30p.
- BAUDOIN T., COLLIN M.1990.*Communauté portuaire et place maritime havraise*,Rapport, Laboratoire d'Histoire Maritime/Université Paris IV, Port Autonome du Havre. 88 p.
- HAYUTH Y. 1982. *The port-urban interface : an area in transition*. New York. Area n°14. 224p.
- LEMAIRE Olivier.1993. *Ville portuaires, acteurs de l'environnement*. Journal de la marine marchande. n°3838. 1808p.
- VIGARIE A. 1991. *Villes et ports ; développement portuaire, croissance spatiale des villes, environnement littorale*. Paris. Second colloque franco-japonais de géographie C.N.R.S. 595p
- MUSSO Enrico. 2006.*La valeur socio-économique des ports*. Paris. Séminaire maritime INRETS. 39p.
- Rapport du GPU. 1997. *Alger capitale du 21^{ème} siècle*. URBANIS. 1997. 195p
- SNAT (*Schéma National d'Aménagement du Territoire*). Octobre 2010. In. Journal Officiel de la République Algérienne N° 61. 107p.
- PARQU EXPO et la Wilaya d'Alger. 2011. *PDAU d'Alger ; Rapport d'orientation*. 158p.
- Grand dictionnaire encyclopédique Larousse (1984), Tome 7, Librairie Larousse, Paris.
- Grand dictionnaire encyclopédique Larousse (1985), Tome 10, Librairie Larousse, Paris.

Thèses et mémoires :

-AOUISSI Khalil.B, 2013. "*Le Clivage ville/port Le cas d'Alger*". Mémoire de magister. Ecole Polytechnique d'architecture et d'Urbanisme. Post graduation : Urbanisme et Développement Durable.

-AMIROU Ouassim,2013. "*la multimodalité aéroportuaire comme vecteur de métropolisation et de rayonnement métropolitain*". Mémoire de magiste. Ecole Polytechnique d'architecture et d'Urbanisme. Post graduation : Urbanisme et Développement Durable.

Mémoire de fin d'étude,2010, "Aménagement de la partie centrale de la baie d'Alger ",
Université Saad DAHLEB, Architecture en zones urbaines littorales.

Récupération et restructuration de la partie centrale de la baie d'Alger, SMATI.N et ZEROUALI.S,
2011

DJEDOUANI RAKEM Sahar.2004.*Mutations urbaines et stratégies de renouvellement dans deux villes-ports méditerranéenne; le cas de Marseille et d'Alger*. Thèse en urbanisme et aménagement de l'espace. Université Paris XII- Val-de-Marne. 364p.

Sites web consultés :

[http:// www.Calameo.com/](http://www.Calameo.com/)

<http://www.arte-charpentier.com/>

<http://www.costabarcelona.net/>

<http://www.petitfute.com/>

<http://alger-roi.fr/Alger/>

<http://www.fondationlecorbusier.fr/>

<http://www.larousse.fr/>

<http://www.linternaute.com/>

<https://fr.wikiarquitectura.com/>

<http://www.wilaya-alger.dz/fr/secteur-durbanisme/>

<http://www.mhuv.gov.dz/>

Tables des figures

Figure 1 : la ville d'Alger source : http://www.alger-info.com/wp-content/uploads/2013/09/alger1-620x330.jpg	2
Figure 2 : la ville d'Alger Source : http://www.consulat-paris-algerie.fr/wp-content/uploads/2014/12/Alger-centre4.jpg	2
Figure 3 : Ghardaïa vu de ciel Source : http://cdn.ipernity.com/111/02/50/5190250.59653956.640.jpg?r2 ...	2
Figure 4 : Dubaï Source : https://cdn.forbesmiddleeast.com/en/wp-content/uploads/sites/3/2016/10/dubai.jpg	2
Figure 5 : la ville d'Alger Source : http://i.huffpost.com/gen/3361132/images/o-ALGER-LA-NUIT-facebook.jpg	2
Figure 6 : la ville de Rio De Janeiro Source : https://cndchavetas-chavetas.netdna-ssl.com/albums/otros/navrio04.jpg	2
Figure 7 : la ville de Bejaia Source : http://static.panoramio.com/photos/original/491734.jpg	2
Figure 8 : Front de mer à la marina dubai Source : https://st.depositphotos.com/1000143/4299/i/950/depositphotos_42997123-stock-photo-waterfront-at-dubai-marina.jpg	2
Figure 9 : port de pêche en Italie Source : http://static1.laoujetemenerai.com/articles/2/52/@/268-port-de-peche-de-vernazza-tout-semble-1200x650-1.jpg	2
Figure 10 : Le port de Marseille Source : http://i.f1g.fr/media/figaro/1280x580_crop/2015/07/08/XVMe2d698d4-2595-11e5-af41-0bec78da30fc.jpg 2	2
Figure 11 : port industriel Dunkerque Source http://www.urbislemag.fr/photos_blog/big/blog-d689462b95af221ea7dfa565f1a16c14.jpg	2
Figure 12 : front de mer Barcelone Source: http://barcelona-home.com/blog/wp-content/upload/2013/10/la-barceloneta-feature.jpg	2
Figure 13 : schéma explicatif de la problématique de recherche Source Google Earth (image traité)	2
Figure 14 : Représentation schématique de la métropolisation Source : multimodalité aéroportuaire comme vecteur de métropolisation et de rayonnement métropolitain, AMIROU Ouassim, 2013	2
Figure 15 : Barcelone Source : http://www.costabarcelona.net/wp-content/uploads/2014/04/Costa_Barcelona_by_the_beac.jpg	2
Figure 16 Baie d'Alger Source : http://www.petitfute.com/v53542-alger/guide-touristique/	2
Figure 17 : baie de Rio Source: http://www.liligo.fr/magazine-voyage/diaporama-les-beautes-de-rio-de-janeiro-20816.html	2
Figure 18 : Baie de Naples Source : http://www.easyvoyage.com/italie/la-baie-de-naples-1889	2
Figure 19 : situation de la baie d'Alger Source : Web, Google maps (images traitées)	2
Figure 20 : les différentes séquences de la baie d'Alger Source : Récupération et restructuration de la partie centrale de la baie d'Alger, SMATI.N et ZEROUALI.S, 2011(Image traitée)	Erreur ! Signet non défini.
Figure 21 Boulevard du front de mer Source : http://alger-roi.fr/Alger/bd_republique/images/18_d_bd_republique_48.jpg	2
Figure 22 : Projet Obus de Le Corbusier Source http://www.fondationlecorbusier.fr/CorbuCache/410x480_2049_1803.jpg?r=0	2
Figure 23 : développement urbanistique de la baie suivant les moments forts.....	2
Figure 24 : le grand projet urbain d'Alger Source : Alger métropole, 2000.....	2
Figure 25 : la RN 11 qui crée une paroi épaisse avec la mer	2
Figure 26 : Dégradation au niveau de la façade maritime.....	2
Figure 27 : le schéma de cohérence urbaine prévu pour l'aménagement de la baie d'Alger.....	2
Figure 28 : Le grand lifting d'Alger	2