

République Algérienne Démocratique et Populaire
Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche scientifique

Université Abd el Hamid Ibn Badis
Faculté des sciences et technologies
Departements Architecture & Genie civile



N° d'ordre : M...../ARCHI/2018

MEMOIRE DE FIN D'ETUDE DE MASTER ACADEMIQUE

Filière : Architecture et urbanisme
Spécialité : Habitat et projet urbain

Thème :

*Litturbanisation : Construire et
aménager la ville sur le littoral
(LA CRIQUE) - MOSTAGANEM -*

Présenté par :

- ADDA MADANI ABDALLAH .
- HACHEMI MOHAMED .
- ESSELMA MOHAMED .

Soutenu le 28/ 06 / 2018 devant le jury composé de :

Président: Mr . BERRAS .A

Examineur: Mme. BENCHENNI . F

Examineur: Mme. KADRI .Y

Encadreur: Mme BENMAHAMMED NOUR EL HOUDA .

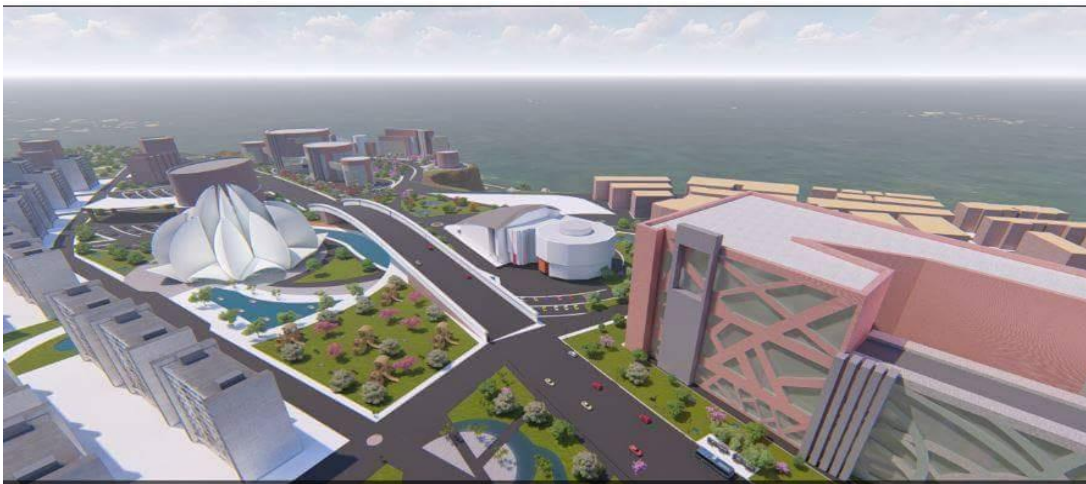
Année Universitaire : 2017 / 2018



PROJET DE FIN D'ETUDES
En vue de l'obtention du diplôme
Master en Architecture
Option : Habitat et projet urbain

THEME :

La Litturbanisation : Construire et aménager la ville sur le littoral



Adda Madani
Abdellah

Hachemi
Mohamed

Esselma
Mohamed

Soutenu le 28/ 06 / 2018 devant le jury composé de :

Président : Mr. Berras

Examineur : Mme. Benchenni

Examineur : Mme. Kadri

Encadreur : Mme Benmahammed Nour El Houda .

REMERCIEMENTS

On remercie dieu le tout puissant de nous avoir donné la santé et

La volonté d'entamer et de terminer ce mémoire.

Tout d'abord, ce travail ne serait pas aussi riche et n'aurait pas

Pu avoir le jour sans l'aide et l'encadrement de :

*Mme benmahammed NOUR EL HOUDA, on la remercie pour la
qualité de son Encadrement exceptionnel, pour sa patience, sa
rigueur et sa Disponibilité durant notre préparation de ce mémoire.*

*Les membres de jury qui ont pris la peine d'examiner et de juger
notre travail.*

*Tous les enseignants et personnel de l'institut d'architecture de
Mostaganem qui ont contribué à notre formation.*

ADDA MADANI ABDALLAH

REMERCIEMENTS

A la suite de l'achèvement de ce mémoire de fin de stage pour l'obtention du diplôme de master 2 en architecture du Département de l'architecture et du génie civil de MOSTAGANEM ; j'ai l'honneur et le plaisir de présenter mes vifs remerciements et l'expression de ma gratitude à l'ensemble des personnes qui ont contribué à la préparation de ce mémoire de fin de formation et également à toute personne ayant concouru à ma formation durant mon cursus universitaire ; je nomme ci-dessous, particulièrement :

- _ Mme Benmahammed Nour El Houda Fatima ; encadreur.*
- _ L'ensemble des enseignants et les membres du jury qui a présidé à l'évaluation de ce travail .*
- _ L'ensemble de ma famille, Hachemi et ziani .*

HACHEMI MOHAMD

REMERCIEMENTS

Nous sommes particulièrement reconnaissants à notre encadreur Madame "BENMAHAMMED NOUR ELHOUDA" qui a dirigé ce travail et nous a communiqué son expérience, sa grande connaissance du sujet.

Nous exprimons toute ma gratitude à nos meilleurs enseignants qui ont éclairé notre chemin depuis les cinq ans de la graduation pour leurs avis et leurs conseils, tant leur soutien.

Nous remercions tous ceux qui ont participé de près ou de loin, matériellement ou moralement pour l'élaboration de ce travail nous tenons à leur exprimer ici toute ma reconnaissance.

Les membres de jury qui ont pris la peine d'examiner et de juger notre travail .

Sans oublier nos parents qui nous ont encouragé pendant notre chemin d'apprentissage jusqu'à la fin pour arriver à ce moment inoubliable.

UN GRAND MERCI POUR VOUS TOUS....

ESSELMA MOHAMED

DEDICACES

D'un simple geste tracé par écrit mais qui jaillie d'un profond sentiment de reconnaissance, permettez-moi de citer des noms comme un mémorandum pour ceux qui ont une place particulière dans mon cœur.

A la mémoire de cet homme simple et bon qui reste présent dans mon cœur et dans mon esprit

Que fut mon père.

A ma chère mère, qui a toujours été présente et qui a su se dévouer pour l'accomplissement de mes souhaits, et dont je suis fière, autant qu'elle peut l'être de moi. Que ce travail soit en guise de reconnaissance et de gratitude, qu'elle reçoit tout mon amour.

A mon frère Rami et ma sœur Djamila.

A mes chers oncles et tantes.

A mes chers cousins particulièrement « Kader ».

A mes chères cousines particulièrement l'adorable

« Myriam Mostefa »

A toute la famille Adda et Derkaoui.

Adda Madani Abdallah

DEDICACES

Je dédie ce travail à mes parents :

- *Le père Hachemi Ouadah .*
- *Ma mère Feue Lantri Halima (qu'ALLAH lui accorde sa miséricorde) .*
- *Toute la famille ZIANI .*
- *L'ensemble des amis et ceux qui me connaissent .*

Hachemi Mohamed

DEDICACES

*Au début et pour toujours , je remercie le bon dieu de m'avoir donné
la volonté et le courage pour la réalisation de ce travail.*

*Je dédie ce travail a mes parents qui m'ont soutenu tout au long de
ma vie , dans les moments difficiles ,dans mes études , et dans ce
moment particulier ; mon père , ma mère , je vous rends hommage
par ce modeste travail en guise de ma reconnaissance éternelle et
de mon infini amour.*

A mon frère « Sidali » et mes sœurs

A mes chère oncles et tantes

*A tout mes amis « Rahim , Rania , Tita » à qui je souhaite
une vie pleine de joie et de prospérité. .*

A toute la famille Esselma et benelhadj

MERCI POUR VOTRE AIDE PRECIEUSE

Esselma Mohamed

Tables des matières

Corpus théorique

| | |
|-----------|---|
| Citations | 1 |
|-----------|---|

Chapitre introductif

| | |
|---------------------------------|----|
| • Introduction | 3 |
| • Problématique | 5 |
| • Choix de site | 6 |
| • Choix de thème | 10 |
| • Hypothèse | 11 |
| • Les objectifs | 11 |
| • Méthode et méthodologie | 12 |
| • Structure de mémoire | 14 |

Chapitre I : (la litturbanisation : définition , principes , exigences et objectifs) .

| | |
|---|----|
| 1- introduction du chapitre | 16 |
| 2- le littoral : | |
| • définition du littoral | 17 |
| • les différents échelles | 20 |
| • morphologie des plages | 22 |
| • caractéristique et potentiel économique du littoral | 27 |
| • l'état actuel de littoral d'Algérie | 33 |
| • les principes d'aménagements de littoral | 35 |

| | |
|---------------------------------------|----|
| 3- Urbanisation | |
| • Définition | 41 |
| • Les modes d'urbanisation | 42 |
| 4- La litturbanisation | |
| • Naissance de terme | 43 |
| • Les types de litturbanisation | 44 |
| 5- Conclusion | 49 |

Chapitre II : (Cas similaire)

| | |
|--------------------------|----|
| • Cas similaires | |
| 1- La grotte motte | 52 |
| 2- Casa marina | 60 |
| 3- Tanger ville | 62 |
| 4- Salamndre | 65 |
| • Synthèse | 70 |

Chapitre III : (présentation de site et analyse)

| | |
|--|----|
| • Introduction | 72 |
| • Sonic quelle avenir | 75 |
| 1- Présentation de site et analyse | 78 |
| a) emplacement..... | 78 |
| b) accessibilité..... | 78 |
| c) les vues..... | 79 |
| d) Délimitation | 79 |
| e) Surface | 79 |
| f) état de fait (actuelle) | 79 |

| | |
|-------------------------------------|----|
| 2- analyse typo-morphologique | 80 |
| a) état de fait | 80 |
| b) circulation | 80 |
| c) trame viaire | 81 |
| d) trame parcellaire | 82 |
| e) les élévations de bâti | 82 |
| f) typologie des habitants | 84 |
| g) les plans | 85 |
| 3- analyse architectural | 86 |
| a) système constructif | 87 |
| b) compositions de façade | 88 |
| c) Mobilier urbain | 89 |
| 4- Diagnostic | 90 |
| 5- Analyse paysagère | 91 |
| 6- Synthèse | 95 |

Chapitre IV : (Projet)

| | |
|--------------------------------------|---------|
| • Introduction | 100 |
| 1- Projet d'aménagements | 101-106 |
| • Approche morphologique | 101-102 |
| a- Principe d'implantation | 101 |
| b- La topographie de site | 101 |
| c- La circulation | 102 |
| - Mécanique | 102 |
| - Pied-temps | 102 |
| • Description de plan de masse | 103 |
| • Programmation urbaine | 104 |
| • Programme surfacique | 106 |

| | |
|----------------------------------|---------|
| 2- Principe d'intervention | 107-111 |
| • Schéma de principe | 107 |
| a- Etape 1 | 108 |
| b- Etape 2 | 109 |
| c- Etape 3 | 110 |
| d- Etape 4 | 111 |
| 3- Projet architectural | 112-124 |
| • Introduction | 112 |
| • Principe de composition | 114 |
| • Immobilier urbain | 115 |
| • Les projets | 116-124 |
| a- Centre thalassothérapie | 116 |
| b- Hotel | 117 |
| c- Centre de gastronomie | 123 |
| d- Bungalows | 124 |
| 4- Plan de masse | 126 |
| 5- Conclusion | 127 |
| | |
| Bibliographie | 130 |
| | |
| Table des figures | 132 |

Citations

« La mer ! Sa seule beauté attire, retient le regard et donne l'impression d'une étendue intouchée de commencement du monde, d'une puissance qui dépasse l'être humain. »

Reine Malouin

“ Notre mer est malade de l'homme, cet Homo sapiens surindustrialisé et surabondant.”

A. Siegfried

" Le désir d'accès à la Mer pour la voir et la toucher est un désir extrêmement fort . La Mer est sans doute le seul site dont le libre accès est un véritable problème de nature politique "

Rapport Piquard 1973

Chapitre Introductif

1) INTRODUCTION :

Les littoraux font partie des espaces les plus dynamiques. Ils constituent les premiers foyers de peuplement humain quels que soient les continents. Il est estimé que 60% de la population mondiale actuelle vit sur une bande littorale de 60 kilomètres de large avec une densité moyenne de près de 170 hab/km² en 2006, soit trois fois plus que dans le reste du monde¹. Cette concentration n'est pas en voie de diminuer : le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) estime que le nombre d'habitants vivant dans cette même bande passera à 75% en 2030, ce qui représentera plus de six milliards d'habitants. De cette densité de population sur les littoraux, il en découle une forte présence d'espace urbain, où près de 4 habitants sur 5 y vivent dans une ville².

Ces tendances font que les préoccupations environnementales sont aujourd'hui au premier plan en matière d'urbanisme avec une pression urbaine en bord de mer de plus en plus forte partout dans le monde.

Ces enjeux sont d'autant plus cruciaux que les littoraux sont des écosystèmes fragiles. La poursuite de l'urbanisation du littoral suscite par conséquent de réels débats. Certains estiment qu'il a fait l'objet d'une artificialisation au détriment d'un environnement remarquable autant sur le plan paysager que de sa biodiversité, menaçant tout un écosystème. A l'inverse, d'autres considèrent que celle-ci est garante de l'économie et du dynamisme de ces territoires et des activités humaines qu'on y trouve. Parmi ces activités, le tourisme est la plus importante et a largement contribué à construire la ville sur le littoral. Elle implique cependant certaines manières de vivre, d'habiter et de pratiquer ce territoire, ce qui n'est pas sans complexifier davantage les problématiques qui y sont liées.

En parallèle, les zones côtières sont souvent sujettes aux risques que fait planer l'élément marin. Ces risques seront d'autant plus exacerbés que celles-ci se trouvent directement impactées par les effets du réchauffement climatique, entraînant la montée des eaux et aggravant les menaces pesant sur les hommes et les activités qu'ils y ont implantées. Il s'agit là d'éléments que les aménagements devront prendre en considération.

1. Conseil de développement de la Loire Atlantique, et Patrick Pottier. « Problématique et enjeux de l'urbanisation du Littoral. L'espace littoral de la Loire-Atlantique ». Cahier du littoral, Cahier du Conseil de développement de Loire-Atlantique, no 10 (s. d.).

2. France, Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale, et Christine Bouyer. Construire ensemble un Développement équilibré du littoral. Paris: La Documentation française, 2004.

La Litturbanisation : Construire et aménager la ville sur le littoral

En Algérie, environ les deux tiers de la population sont concentrées sur le littoral qui ne représente que 4% du territoire. La bande côtière séduit d'emblée par la beauté de ses sites et recèle des atouts indéniables favorables à l'activité touristique. Depuis l'indépendance et contrairement aux autres pays du pourtour méditerranéen, l'Algérie n'a pas accordé au secteur du tourisme un rôle conséquent dans ses différents politiques de développement.

Si les zones côtières concentrent de nombreuses ressources et opportunités, elles sont aussi exposées aux pollutions, nuisances et autres dégradations résultant du développement des activités économiques. Il existe donc, une forte interaction entre les activités pratiquées sur la bande côtière et l'environnement.

C'est sur la base d'un constat critique et objectif par rapport à une urbanisation effrénée du littoral algérien que le choix de notre thème de recherche a été retenu. En effet celui ci se transforme et se dégrade ; chaque année dans le secteur qui nous est familier, tel que la corniche de Mostaganem, nous voyons une clôture supplémentaire, un début de lotissement quelques maisons nouvelles, quelques complexes touristiques incongrues sur sablettes et sur la partie encore naturelle, les voitures qui envahissent l'espace. D'ou la nécessité d'un aménagement rationnel et respectueux qui concilie entre le développement nécessaire du littoral et l'impératif de protection des espaces sensibles.

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.

En effet, des plans d'aménagement côtiers ont été lancés à travers les 15 wilayas littorales que compte le pays et des commissariats nationaux du littoral ont été installés.

2) PROBLEMATIQUE :

« Le littoral est une entité géographique qui appelle une politique spécifique d'aménagement, de protection et de mise en valeur ». C'est une zone de contact entre la terre et la mer qui constitue aujourd'hui un espace de plus en plus sollicité, ce qui accentue sa fragilité (Becet, 2002).

Au fur et à mesure de l'augmentation des besoins urbains sur le littoral, il sera de plus en plus difficile de trouver des territoires disponibles et tenant compte des enjeux et des contraintes liées à la nature du littoral.

L'ensemble de ces paramètres implique d'avoir une réflexion globale ainsi qu'une vision prospective sur le long terme sur la place de la ville sur le littoral. Se pose la question de sa construction au sein d'un espace géographique complexe, auquel se rajoute un contexte sociétal et un rapport à l'environnement particulier.

Notre problématique est développée autour de :

Construire et aménager la ville sur le littoral suppose de satisfaire les besoins humains sur cet espace en tenant compte à la fois des contraintes qu'ils peuvent représenter et des menaces de l'urbanisation sur un environnement d'exception.

Nous nous interrogerons dans ce travail sur l'urbanisme littoral ainsi que sur la place et la construction de la ville sur ce territoire où la nature prédomine. Cela nous invitera à y questionner le rapport entre la nature et la ville et la difficile articulation entre préservation de l'environnement, protection face aux risques, développement urbain, ainsi que les moyens mis en œuvre pour les concilier et faire des villes littorales, des villes durables.

Ainsi notre réflexion portera sur quelle a été l'évolution des villes sur le littoral et les stratégies de développement actuelles ou à venir, qui y sont développées au prisme des mutations de ce territoire et des enjeux d'urbanisme contemporains ? Ce travail nous amènera à voir comment ces particularités se traduisent dans le code de l'urbanisme et les documents d'urbanisme ?

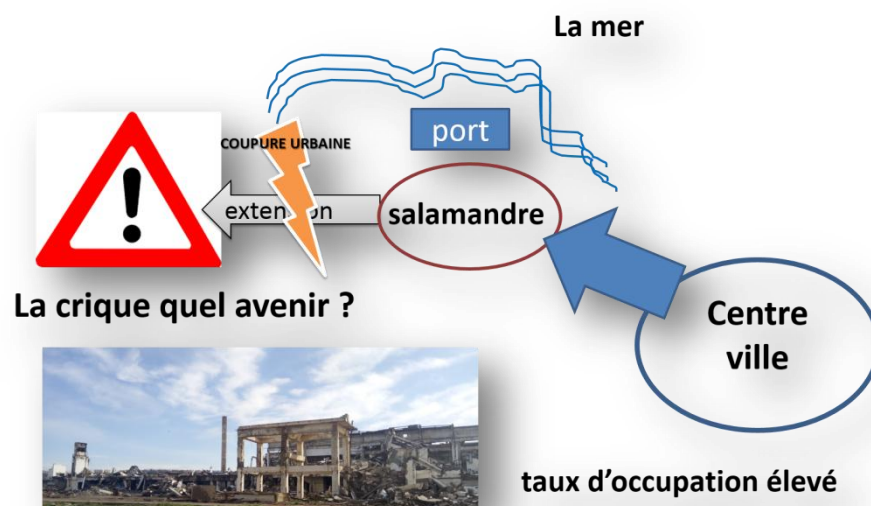


Figure 1 : Problématique

3) CHOIX DE SITES ET MOTIVATIONS :

« La ville est composée de plein, mais que c'est par le vide qu'elle se régénère »

Francis Bacon (2005)

« La beauté d'un site attire la présence humaine. »

Jean Philippe Pargade ¹.

La ville de MOSTAGANEM est touchée par les problèmes d'extension. En effet elle est en pleine expansion incontrôlée et mal structurée. L'antidote à l'étalement urbain et au mitage du sol est la densification des villes, « faire la ville sur la ville », tout en optimisant la qualité de vie par des aménagements de qualité faisant la part belle aux espaces publics. Dans l'inventaire des espaces susceptibles d'accueillir cette ambition. Or la ville de Mostaganem présente des friches urbaines présentant une potentialité foncière de près de 45 ha à urbaniser, déjà viabiliser et à proximité du littoral .

« la crique est un petit havre marin au large duquel s'était échoué, au siècle dernier, ce bateau à vapeur qui lui donna son nom par la suite. Qui ne se souvient de son petit port, de sa grande plage et de toutes ses maisons et villas, partant des falaises s'en allaient en bordure de mer, jusqu'à la crique Alquier, avant de prolonger vers l'ouest pour atteindre les plages incomparables des Sablettes qui s'arrêtaient sur les rochers des marbres » ².

Parmi les facteurs, qui ont motivé notre choix de la ville de Mostaganem – la crique - comme support d'étude, nous pouvons cité quelques critères du choix :

α- Le site de l'ancienne friche industrielle .

La zone d'étude se situe à la crique sur la partie Nord-Ouest de Mostaganem, elle est composée essentiellement des espaces à caractère résidentiel est une friche industrielle . en trouve une attractivité historique car c'est une friche (usine) .



Figure 2 : la carte de Mostaganem (salamandre)

1- Architecte et urbaniste français

2- Extrait du livre « Mostaganem et ses environs » de monsieur Louis Thireau, qui fut maire en 1912.

b- la crique est une zone de friches et de délaissés

La crique est une des rares sites où plusieurs types de friches sont contigus et mitoyennes. Elle constitue comme un site qui a une vue panoramique sur la mer. Ces espaces présentent des caractéristiques particulièrement intéressantes en tant que réserves foncières situées au cœur même de la ville d'une part, et faisant partie de la mémoire collective et historique de la ville d'autre part.

La zone occupe une position stratégique pour un projet à caractère touristique, parce qu'il a un pied sur mer, il offre des vues panoramiques dégagant des percées visuelles importantes.



Figure 3 : les travaux de démolition sur la zone , prise par trinôme

C - L'étalement urbain et rareté des potentialités foncières

. L'extension de la ville est passée au détriment du centre ville historique et causant une consommation excessive des terres agricole et des surfaces irrigables et en veut libérer le centre ville et aération des aménagements car c'est zone délaissées avec une surface de 45 hectares en face la mer !

2- Potentialités et atouts :

Il est situé dans un parcours à vocation touristique.

terrain anthropique (marque la présence humain)

instrument d'urbanisme (exige que le site est de caractère urbain – le PDAU)

le terrain apte a être urbanisé ((le PDAU))

extension d'un site déjà urbanisé (salamandre) .

3- Préoccupations : Friche urbaine à la crique : un potentiel à conquérir

La zone portuaire de la crique est un lieu de loisirs, de détente est un pôle d'attraction qui représente un espace totalement déstructuré, mal exploité, qui n'a pas d'identité spécifique et un délabrement de son cadre bâti à crée une rupture fonctionnelle, architecturale et spatiale. C'est suite à ce constat qu'est née, entre autre l'idée de la mise en valeur de cette magnifique partie de la ville.

Ceci nous conduit à poser de question centrale:

Quelle moyen de construire et aménager une ville sur le littoral et comment t-il réussie une bonne urbanisation devant le littoral ?

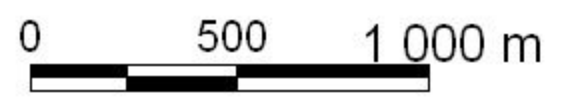
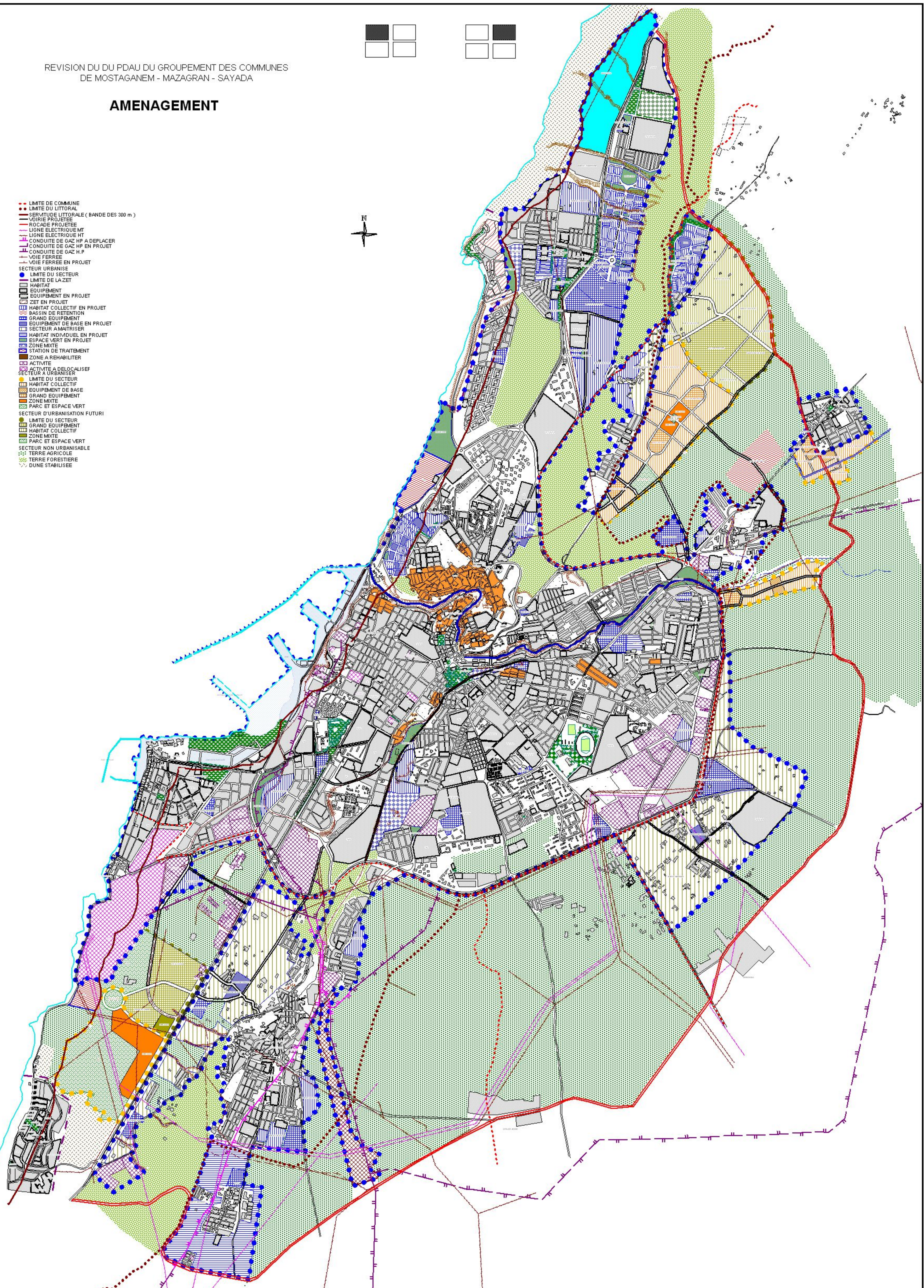


Figure 4 : Façade urbain de la zone ; prise par trinôme

AMENAGEMENT



- LIMITE DE COMMUNE
- LIMITE DU LITTORAL
- SERVITUDE LITTORALE (BANDE DES 300 m)
- VOIE PROJETEE
- ROCADE PROJETEE
- LIGNE ELECTRIQUE MT
- LIGNE ELECTRIQUE HT
- CONDUITE DE GAZ HP A DEPLACER
- CONDUITE DE GAZ HP EN PROJET
- CONDUITE DE GAZ H.P
- VOIE FERREE
- VOIE FERREE EN PROJET
- SECTEUR URBANISE
- LIMITE DU SECTEUR
- LIMITE DE LA ZET
- HABITAT
- EQUIPEMENT
- EQUIPEMENT EN PROJET
- ZET EN PROJET
- HABITAT COLLECTIF EN PROJET
- BASSIN DE RETENTION
- GRAND EQUIPEMENT
- EQUIPEMENT DE BASE EN PROJET
- SECTEUR AMATRISER
- HABITAT INDIVIDUEL EN PROJET
- ESPACE VERT EN PROJET
- ZONE MIXTE
- STATION DE TRAITEMENT
- ZONE A REHABILITER
- ACTIVITE
- ACTIVITE A DELOCALISER
- SECTEUR A URBANISER
- LIMITE DU SECTEUR
- HABITAT COLLECTIF
- EQUIPEMENT DE BASE
- GRAND EQUIPEMENT
- ZONE MIXTE
- PARC ET ESPACE VERT
- SECTEUR D'URBANISATION FUTURI
- LIMITE DU SECTEUR
- GRAND EQUIPEMENT
- HABITAT COLLECTIF
- ZONE MIXTE
- PARC ET ESPACE VERT
- SECTEUR NON URBANISABLE
- TERRE AGRICOLE
- TERRE FORESTIERE
- DUNE STABILISEE



4) CHOIX DE THEME:

Le thème qui va faire objet de notre projet de fin d'étude c'est la litturbanisation : construire et aménager la ville sur le littoral ; le choix de ce projet est basé sur les points suivants:

- Etablir un projet d'aménagement d'un nouveau pôle urbain qui présente une solution rassurante: la continuité ville/mer.
- Intégrer la Crique dans le circuit régional par un projet urbain qui va remettre en valeur ses potentialités,.
- Etablir un programme qui doit reprendre aux besoins urbain et de loisir de la zone.
- La création d'une nouvelle infrastructure qui donne un repère fonctionnel entre la ville et le site et ce pour combler l'absence de loisirs en contact avec la nature dans un espace urbain.
- Profiter de la nature et la vue face de mer .
- Favoriser le lien entre homme et nature .

5) HYPOTHESES :

Partant de la problématique posée, l'hypothèse avancée dans notre travail de recherche peut être formulée comme suit : L'urbanisation et l'aménagement non contrôlés du littoral sont dus à une mauvaise gestion et à l'inconscience des usagers et urbanisé la zone sans touché les terrains agricoles puis respecter les principes d'aménagements , construire et aménager le littoral .

6) OBJECTIFS :

En vue de vérifier notre hypothèse nous allons :

- Tenter de rapprocher les normes aux réalités observées sur le terrain .
- Tenter de comprendre les options d'aménagements irréfléchies observées .
- Comprendre comment faire pour mieux maitriser l'intensité d'urbanisation et la dégradation du littoral.

D'après notre problématique, notre étude consiste à:

- _Un projet urbain en face la mer.
- Proposer de nouveau prototype de développement dans le littoral national en assurant une harmonie avec l'environnement naturel et le contexte urbain actuel.
- tendre vers le concept de la qualité de la vie qui reste indissociable de l'enrichissement culturel.
- explorer les possibilités d'œuvrer dans un site qui présente des richesses socioculturelles, historiques et géographiques.
- Création de la continuité de front de mer de la salamandre et des lieux propices aux rencontres, aux échanges et interactions sociales.
- Favoriser, enrichir le tourisme et exploiter les belles vues panoramiques pour un projet touristique et économique.
- Concevoir le projet comme un cadre dégageant des perceptions visuelles vers la mer, encadrant le paysage naturel.
- Avoir un impact du projet au niveau du quartier, de la ville, national et international.

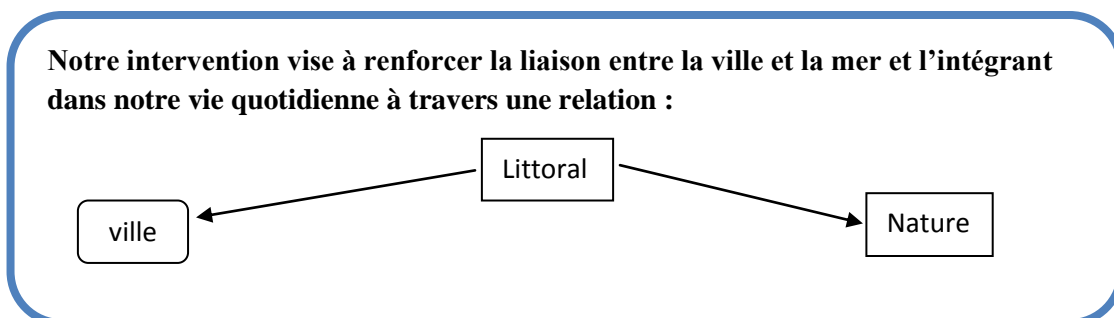


Figure 5 : Schéma représente la relation .

7) Méthodes et méthodologie

III.1 Introduction :

Plusieurs démarches ont permis de **déterminer les besoins**, tant du point de vue coté résidentiels que du point de vue loisirs et détente. Cet ensemble d'activités, répond au besoin de la ville en améliorant la qualité de service et en contribuant à l'animation hors saison.

Le chapitre est composé de 03 parties distinctes, afin d'atteindre les objectifs recherchés:

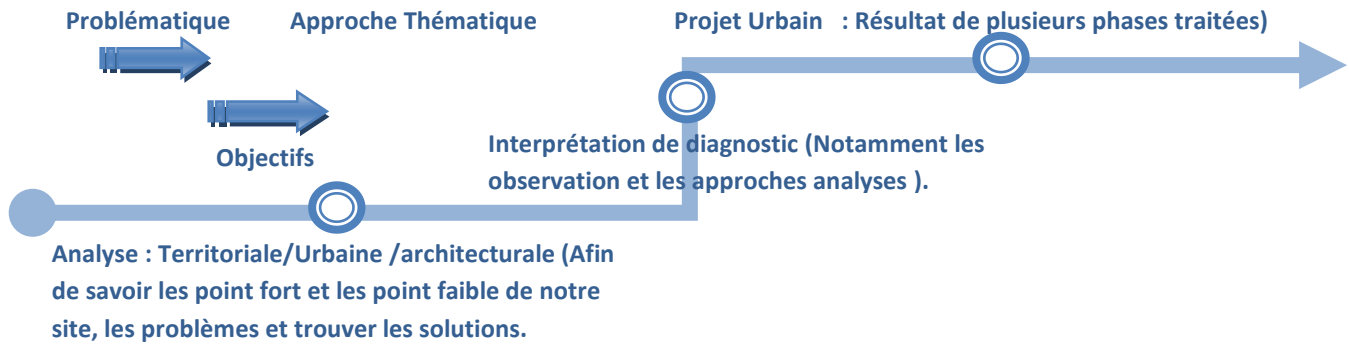


Figure 6 : les différentes parties du projet .

III.2 Analyse:

L'analyse est une étape clé du projet urbain. Elle consiste avant tout à mettre en place une méthodologie de lecture et de compréhension des territoires, afin de définir un diagnostic puis les enjeux du projet. L'analyse, plus qu'une étape est le premier accomplissement du projet (Voir Figure N°III.02).

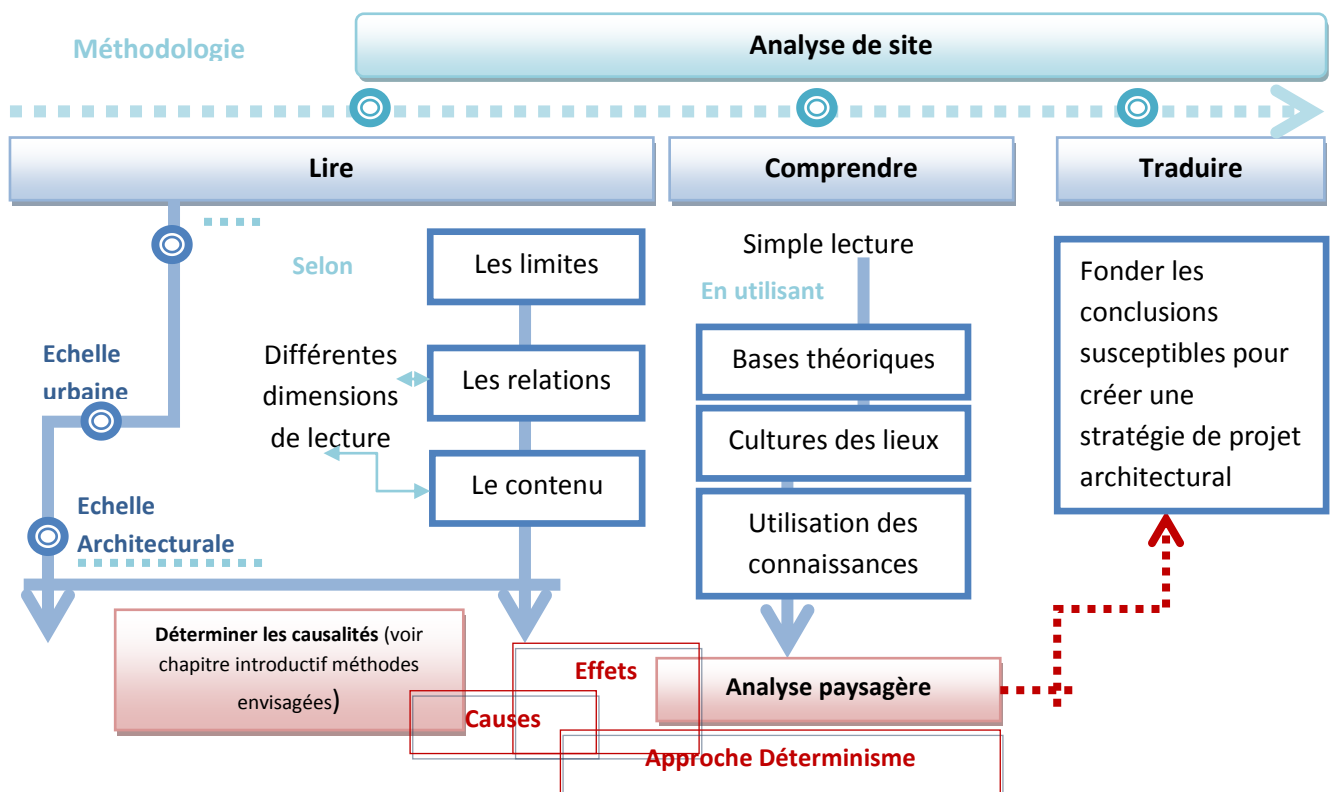


Figure 7 : Carte conceptuelle montre les différents niveaux de lecture de notre analyse.

Afin de mener à bien cette recherche, une méthodologie est plus que nécessaire en vue d'une bonne gestion du temps et une meilleure maîtrise du sujet.

Globalement, le travail est devisé en en deux grandes phases ; une phase analytique représentée par une analyse historique et typo morphologique avec un diagnostic et approche paysagère qui vise à faire une évaluation et état de la forme des tissus et des organismes urbains et une analyse urbaine , suivie de la phase projet qui reposera sur le concept d'étude tiré des principes des cas similaires traités.

III. Démarche méthodologique :

Afin de répondre aux questions suscitées, il importe d'adopter une méthodologie appropriée. Dans ce cas la démarche méthodologique, consiste : Dans un premier temps, à développer l'approche théorique afin de cerner les notions et concepts en rapport avec notre sujet de recherche. Développer une connaissance sur le littoral, en insistant sur les types des plages , les caractéristiques et les potentialités économiques. Vérifier l'existence d'un mode d'aménagement et d'urbanisation qui répondent à la spécificité et aux contraintes du littoral et qui tient compte de son identité géographique et de la présence de la mer. En fera un travail d'exploration, de support bibliographique et d'ouvrages de référence, qui nous permettra de définir les composants de notre questionnement à savoir les spécificités du littoral. Par la suite, l'exploitation et l'analyse d'exemple de politique d'aménagement du littoral à travers le monde, nous permettront d'identifier les approches existantes. Ces cas analogues à notre objet d'étude nous permettront, par une approche comparative, de mieux cerner l'objet de notre recherche. Dans un deuxième temps, établir une diagnostic et analyse paysagère sur le terrain. Le travail sera basé sur la combinaison de plusieurs outils d'investigation, les observations, les plans et les prise de vue photographique et une enquête sera effectuée avec ces intervenants dans le domaine du littoral pour identifier l'impact de l'urbanisation sur l'évolution de la cote de la crique.et après la synthèse, En fin la confrontation des données collectées est analysée pour exploiter les différentes étapes de cette recherche. Partant d'une hypothèse de recherche nous aboutiront à des conclusions. La démarche méthodologique ainsi présentée, on établit la structure du mémoire.

8) Grille de thèse

La démarche de la présente thèse est structurée en 03 chapitres, afin d'achever aux objectifs visés pour réaliser notre projet.

La démarche d'étude présentée ci-dessus se structure en quatre chapitres complémentaires : Le premier chapitre en trouve partie introductif , commençant d'abord par l'introduction , choix de site , problématique après choix de thèmes , hypothèses après les objectifs , méthode et méthodologie en termine par la grille de thèse . Le deuxième chapitre énonce la définition de littoral , les types des plages et l'état actuel de littoral d'Algérie , les principes d'aménagement et d'urbanisation d'un site proche de la mer d'une part, et la manière de concevoir dans ce tissu d'autre part et définition de urbanisations avec ces modes après litturabnisation avec ses types . Aussi le troisième chapitre porte sur les cas similaires (1 local , 3 étranger) . Le quatrième et dernier chapitre porte sur l'état du littoral en Algérie suivie par la présentation du cas d'étude choisie (La Crique – salamandre -). Un historique sur la ville Mostaganem et sa région y sera énoncé, ceci permettra de comprendre l'état de la ville dans les temps. Il sera suivi par une analyse complète de l'actuelle ville dans quatre parties : la compréhension de la politique d'aménagement et d'urbanisation et les contraintes, en suite l'analyse par diagnostic puis approche typo-morphologique et approche paysagère et synthèse , et en fin une analyse des caractéristiques architecturales dans ce tissu urbain permettra de déterminer les conceptions conformes et non conformes à la règle d'architecture balnéaire. Le mémoire aboutit, enfin, à une conclusion générale permettant de dresser un inventaire des principaux résultats obtenus et proposant d'éventuelles perspectives futures de recherche , a cinquième chapitre sera pour la partie projet .

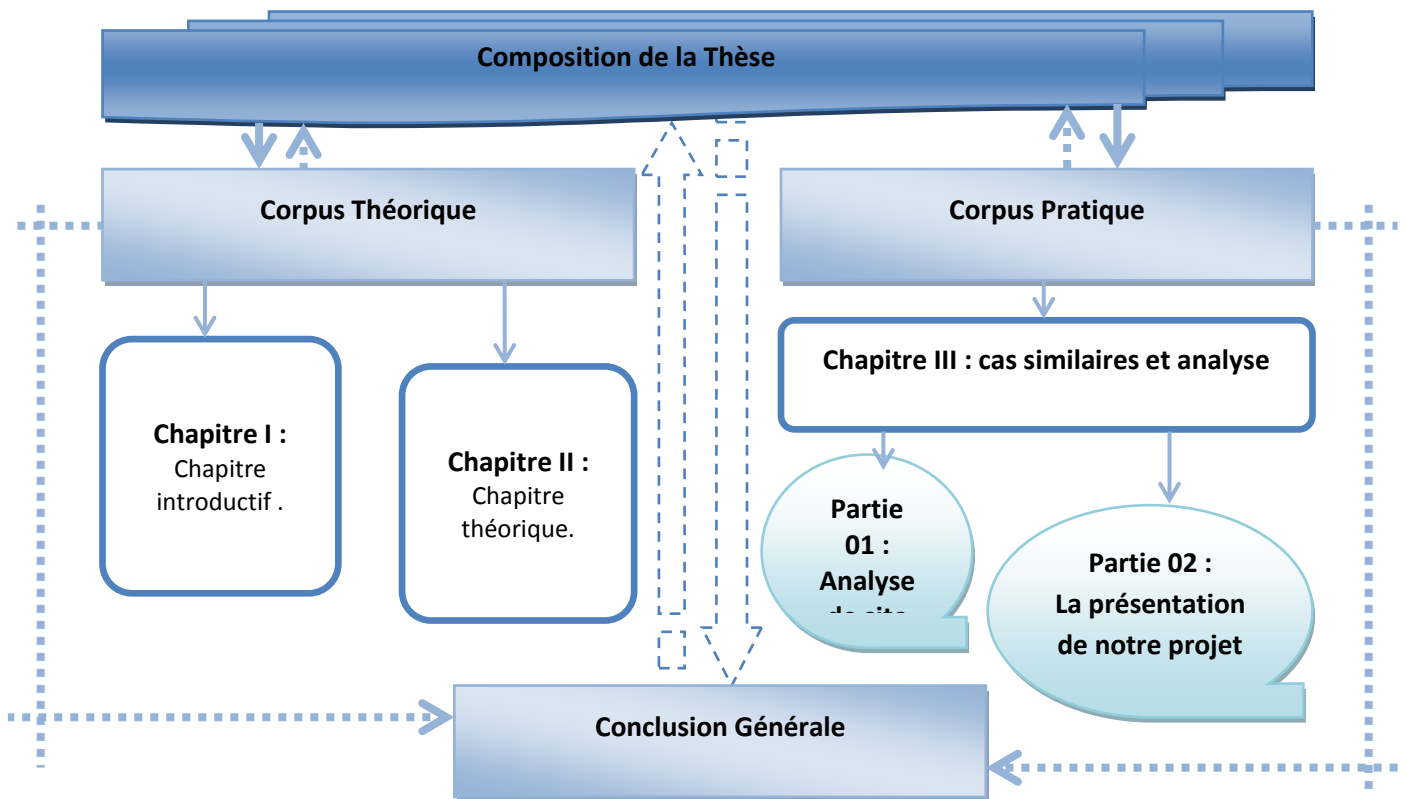


Figure 8 : la compositions de la thèse.

Chapitre I

(la litturbanisation :

définitions. principes, exigences et objectifs)

Introduction :

Le littoral est un espace limité, convoité, attractif, propice aux différents flux (échanges commerciaux, déplacements...), il accueille actuellement la plus part des habitants des pays¹, nombre d'agglomérations et de nombreuses activités. Le littoral joue un rôle moteur essentiel, dans le développement économique touristique et culturel d'une région.

Le tourisme maritime est celui qui s'est le plus développé au XXe siècle, non sans impacts négatifs, avec notamment le bétonnage et l'artificialisation du littoral.

À l'échelle mondiale, les littoraux comptent parmi les milieux où la pression humaine à le plus fortement augmenté depuis 3 siècles².

Il est donc urgent de réguler l'organisation du littoral, Pour mieux maîtriser l'urbanisation et la pression foncière en déterminant la « juste capacité d'accueil du littoral » pour mieux maîtriser l'intensité d'urbanisation. (Conservatoire du littoral).

Dans le monde et en Europe, les communes littorales et des arrière-pays présentent un taux d'urbanisation et de périurbanisation généralement beaucoup plus élevé que la moyenne³.

En Algérie, environ les deux tiers de la population sont concentrées sur le littoral qui ne représente que 4% du territoire. La bande côtière séduit d'emblée par la beauté de ses sites et recèle des atouts indéniables favorable à l'activité touristique. Depuis l'indépendance et contrairement aux autres pays du pourtour méditerranéen, l'Algérie n'a pas accordé au secteur du tourisme un rôle conséquent dans ses différents politiques de développement.

1- Forte concentration de population sur la frange côtière.

2 - Augmentation rapide de la population (1,7% en 2001) et sa moyenne d'âge (34% de la population à moins de 14ans) qui perturbera la consommation d'espace à long terme.

3-L'attractivité résidentielle, économique et touristique du littoral s'est fortement accélérée dans les dernières décennies. La population des communes littorales s'est par exemple accrue de 530.000 habitants depuis 1986.

1. Littoral

Avant tout, le mot littoral est un mot formé à partir de deux éléments d'origine latine :

- « litus, oris- » nom qui signifie rivage.
- « -alis » qui donne « -al » en français, suffixe servant à former des adjectifs. D'après son étymologie, ce mot signifie "qui appartient au bord de la mer".

Le littoral est la zone de contact entre la terre et la mer, c'est l'ensemble des reliefs délimitant les continents et les îles dont le façonnement dépend directement des actions marines (marées, vent, vagues, tempêtes, houles...).

De nos jours, il est plus souvent employé comme un nom : "le littoral" est synonyme de "la côte". Ainsi les termes littoral, rivage, cote, sont souvent utilisés sans distinction, cependant une différence existe et renvoie à la délimitation de la zone. Ainsi dans le dictionnaire de géographie de la mer et des littoraux par Pascal Saffache en 2003 on trouve les définitions suivantes :

- **Le littoral :**

Le **littoral** est la bande de terre constituant la zone comprise entre une étendue maritime et la terre ferme, le continent, ou l'arrière-pays. Son exacte définition est cependant difficile à déterminer compte tenu des différents concepts qui lui sont accordés (exemples : géographiques, géomorphologiques, océanographiques, biologiques, juridiques, populaires).

Selon les échelles retenues, le littoral peut s'étendre de quelques centaines de mètres à plusieurs kilomètres de part et d'autre de la limite terre-eau ou au sens strict, correspondre à l'estran. Il est typiquement constitué de l'étage infralittoral, l'estran et l'étage supra littoral.

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

Une partie importante du littoral est considérée comme zones humides telles que définies par la convention de Ramsar.

Le **trait de côte** correspond à la ligne atteinte par les plus hautes eaux par temps calme .

1- Site internet : <https://fr.wikipedia.org/wiki/Littoral>.

I. DÉFINIR LE LITTORAL

1. Un territoire d'interface

S'intéresser au littoral implique de poser la question de sa définition, or celle-ci est très vaste et nécessite d'être précisée en fonction de notre objet d'étude. Le littoral est en effet une notion complexe dont le contour reste imprécis. Il peut se rapporter à des espaces plus ou moins étendus, pouvant être déterminés aussi bien par des caractéristiques spatiales que physiques.

Dans sa définition la plus élémentaire, le littoral est «la bande de terre comprise entre le niveau des plus hautes mers et celui des plus basses mers »¹ reprenant ainsi ce qui avait été défini par Colbert en 1681, dans l'Ordonnance de la Marine, comme le Domaine Public Maritime (DPM). Il apparaît alors comme une zone d'interface entre deux milieux, faisant la jonction entre une étendue terrestre émergée et une autre, maritime, complètement immergée.

L'étude physique des littoraux ne permet pas de prendre en compte leur complexité mais peut être complétée au prisme des différentes sciences existantes. La proximité de la mer conditionne en effet la zone littorale en lui procurant des particularités d'ordre biologique, climatique, géologique auxquelles les activités humaines devront s'adapter ou pourront tirer profit.

Le littoral est un écotone c'est-à-dire une zone d'interface entre deux écosystèmes en faisant un espace d'habitat naturel privilégié, riche en biodiversité. Cette transition entre deux milieux naturels se présente de manière multiforme, ce que démontre la grande diversité des paysages littoraux à travers le monde et la pluralité des activités qui peuvent y être pratiquées. Ils gardent néanmoins des caractéristiques communes du fait de leur proximité avec la mer et de l'influence que celle-ci exerce sur eux. Cela en fait des zones particulières, façonnées par les forces géographiques et physiques, à la fois vulnérables et contraignantes et sur lesquelles l'homme n'a pas une emprise totale.

La géographie humaine apporte une meilleure compréhension de la définition de cet espace par les activités qu'on y trouve. Son tissu sociodémographique ou son économie lui confère une cohérence territoriale. Le littoral se trouve ainsi être « le lieu géographique où se situe l'ensemble des activités humaines, soit qui s'exercent obligatoirement en mer ou sur le trait côtier (i.e. l'interface terre-mer), soit qui sont profondément et durablement conditionnées et influencées par la présence de la mer, ou qui influencent celle-ci »² Le littoral se distinguerait ainsi des autres espaces par des manières de vivre, d'habiter et de percevoir ledit espace .

1. Le□vy, Jacques, and Michel Lussault, eds. Dictionnaire de La Ge□ographie. Paris: Belin, 2003 .

2. Bonnot, Yvon. "Pour Une Politique Globale et Cohérente Du Littoral En France." Rapport au Premier ministre. collection Des Rapports Officiels, November 27, 1995.

La Litturbanisation : construire et aménager la ville sur le littoral

Une des caractéristiques du littoral est la tendance qu'ont eu les hommes à s'y concentrer de même que leurs activités, tendance dont il découlera certaines formes d'occupations comme nous le constaterons plus loin. Ces spécificités géographiques en font une « entité spatiale à vocation diversifiée, qui est depuis longtemps l'enjeu de demandes diverses, exacerbées par sa linéarité, son exigüité et son ambivalence dans la mesure où il intègre une frange maritime et une frange terrestre »¹.

En matière d'urbanisme, le littoral se définit surtout à travers la réglementation en vigueur lui imposant des règles de constructibilité et des principes d'aménagement que nous analyserons dans la seconde partie de ce travail.

La législation française reconnaît le caractère spécial du littoral en lui attribuant une définition à l'article L321-1 du code de l'environnement le présentant comme : « une entité géographique qui appelle une politique spécifique d'aménagement, de protection et de mise en valeur ». Cette définition n'identifie pas encore son zonage, l'alinéa suivant L321-2 le territorialise en se basant sur les limites administratives communales, ainsi au sens de la loi sont considérées comme des communes littorales : « les communes de métropole et des départements d'outre-mer riverains des mers et océans, des étangs salés, des plans d'eau intérieurs d'une superficie supérieure à 1 000 hectares » et les communes « riveraines des estuaires et des deltas lorsqu'elles sont situées en aval de la limite de salure des eaux et participent aux équilibres économiques et écologiques littoraux ». Les communes proches de ces deux types de communes mentionnées qui participent aux « équilibres économiques et écologiques littoraux » peuvent aussi en faire la demande.

À défaut d'être exhaustif (comme nous le verrons plus tard) cet article pose une délimitation claire du littoral et ainsi des communes où doit s'appliquer la réglementation qui leur est spécifique, régie par la « loi Littoral », en termes d'urbanisme et d'aménagement.

D'après cet article de loi, le littoral français représente 5 500 km de côtes en métropole et 2 000 km outre-mer, ce qui équivaut à environ 4% du territoire métropolitain en 2010, soit 22 260 km² répartis sur 1 212 communes selon l'Observatoire National du Littoral et de la Mer (ONLM) .

Il ne semble pas possible d'établir une définition unique et universelle du littoral, tant il peut avoir une influence grande et difficilement mesurable sur d'autres territoires, pouvant aller de quelques centaines de mètres à plusieurs centaines de kilomètres, selon l'échelle et le domaine d'étude auxquels on s'intéresse.

1- Bavoux, Jean-Jacques. Les littoraux français. Collection U Série Géographie 346. Paris: Colin, 1997.

2. Les différentes échelles du littoral

Le séquençage du littoral en plusieurs échelles distinctes s'articulant entre elles permet de mieux appréhender la complexité de celui-ci. Le littoral n'est en effet pas réductible au rivage et aux espaces qui lui sont proches, même si c'est là que sont généralement concentrées la majeure partie de la population et des activités.

Étudier le littoral nécessite inévitablement de s'intéresser à l'arrière-pays qui en est indissociable. Cette notion donne aussi une meilleure compréhension et traduit la diversité que peuvent recouvrir les territoires littoraux. La prise en compte de l'arrière-pays permet une meilleure perception de leurs spécificités, de leur évolution et de la manière dont le littoral interagit avec le reste du territoire auxquels il est rattaché.

La prise en compte de l'arrière-pays permet de ne pas se cantonner aux seules limites administratives des communes qui définissent le littoral dans la législation française et ainsi de l'analyser à l'échelle d'un bassin de vie plus vaste.

En terme d'aménagement, si les communes de l'arrière-pays ne sont pas concernées par la loi Littoral, leur évolution est liée à celle des communes littorales, ainsi toute action d'aménagement ou d'urbanisme concernant l'une de ces deux catégories de commune peut avoir des répercussions sur l'autre. L'Etat des lieux « Mer et littoral » de 2014 utilise deux approches de l'arrière-pays pour son analyse ¹ :

- l'arrière-pays proche constitué des communes « non-littorales » des cantons littoraux, ce qui représente environ 1 200 communes formant une seconde couche à l'arrière de la bande que forment les communes littorales.

- l'arrière-pays lointain : qui représente les communes des départements littoraux, comptant ainsi plus de 10 000 communes

Dans une étude publiée en 2012 sur la typologie des espaces littoraux, La Délégation interministérielle à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale (DATAR) s'intéressait à l'arrière-pays comme les communes situées à moins d'une heure en voiture des côtes . Là encore, les limites spatiales de cette notion varient selon le domaine d'application que l'on lui donne.

Le littoral est aussi très lié aux grandes villes ou métropoles et se trouve souvent dans leurs aires d'influence, celles-ci pouvant être plus ou moins vaste selon les situations. Comme pour le reste de leur territoire, ces métropoles peuvent avoir nombre d'effets sur les littoraux par l'attraction qu'elles exercent ou en constituant une base solide à l'intérieur des terres sur lesquels les littoraux peuvent s'appuyer.

1. Ministère de l'Ecologie et Développement Durable et de l'Energie. "Etat Des Lieux 'Mer et Littoral'. Rapport Final-Octobre 2014." [en ligne] Accessed March 17, 2016. http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Rapport_-_Etat_des_lieux_mer_et_littoral_cle76f2cb.pdf.

La Litturbanisation : construire et aménager la ville sur le littoral

Dans le cas d'activités portuaires, ces villes peuvent ainsi constituer un « hinterland » permettant une distribution des marchandises à l'échelle d'un territoire plus vaste. La diminution des temps de transport a aussi permis de rapprocher le littoral de nombreux bassins de vie ou pôles d'emplois (conjoncture de Zahavi) créant d'autant plus de relations, notamment pendulaires, en permettant par exemple à des individus de venir s'installer sur le littoral tout en continuant à travailler dans des espaces éloignés. Cela aura bien sûr un impact sur l'aménagement et l'urbanisation du littoral. Cette tendance des communes littorales à se mettre en synergie avec une ville voisine, généralement située dans les terres, mais pouvant tout aussi bien être côtière, est la « littoralisation » et est de plus en plus observable : « les deux pôles s'attirent et se complètent. Le littoral urbanisé dispose de résidences en bord de mer et des services résidentiels indispensables à la vie quotidienne. La ville offre des services d'un niveau supérieur et des emplois »¹.

1. Merckelbagh, Alain, et Louis Le Pensec. Et si le littoral allait jusqu'à la mer ! Versailles: Quæ, 2009.

1.1 Morphologie des plages :

Les plages présentent généralement un profil transversal plus ou moins concave (**Fig 9**) Leur pente varie en fonction du calibre des sédiments qui les constituent et des caractéristiques des vagues qui y déferlent. Elle est forte quand les sédiments sont grossiers. En effet, le jet de rive apporte dans ce cas davantage de matériaux que la nappe de retrait n'en emporte car celle-ci est affaiblie par l'infiltration de l'eau plus importante sur un estran de galets que sur un estran de sable fin. L'équilibre est établi lorsque le profil est suffisamment raide pour que les effets du jet de rive, freinés par la pente, et ceux de la nappe de retrait, renforcée par elle, s'annulent. Les plages abritées, frappées par des vagues courtes et peu cambrées, sont plus pentues que celles exposées aux larges et atteintes par des houles longues.

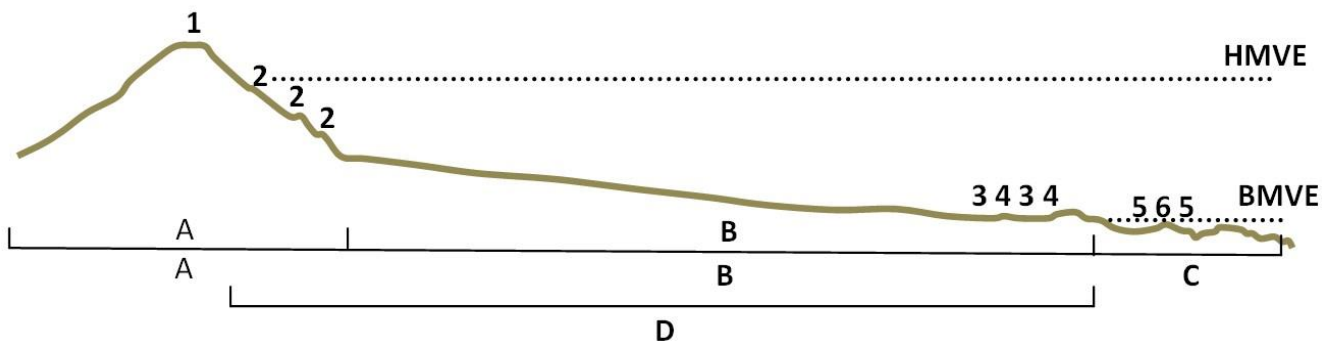


Figure 9 : Profil transversal type d'une plage, Source : Paskoff, 1993, p46

HMVE : hautes mers de vives -eaux. **B MVE** : basses mers de mortes -eaux. **A**: haut de plage. **B** : bas de plage. **C** : avant-

plage. **D** : estran. **1** : crête. **2** : gradin. **3** : bête. **4** : banc. **5** : sillón. **6** : barre .

1.2 Les types de plages :

Il se forme une plage toutes les fois que la quantité de matériaux disponibles sur un rivage surpasse le volume de sédiments que les vagues et les courants littoraux sont capables de déplacer (**fig10**).

1- A. Guilcher, professeur à l'université du Québec, auteur de l'ouvrage morphologie littorale et sous marine.1995

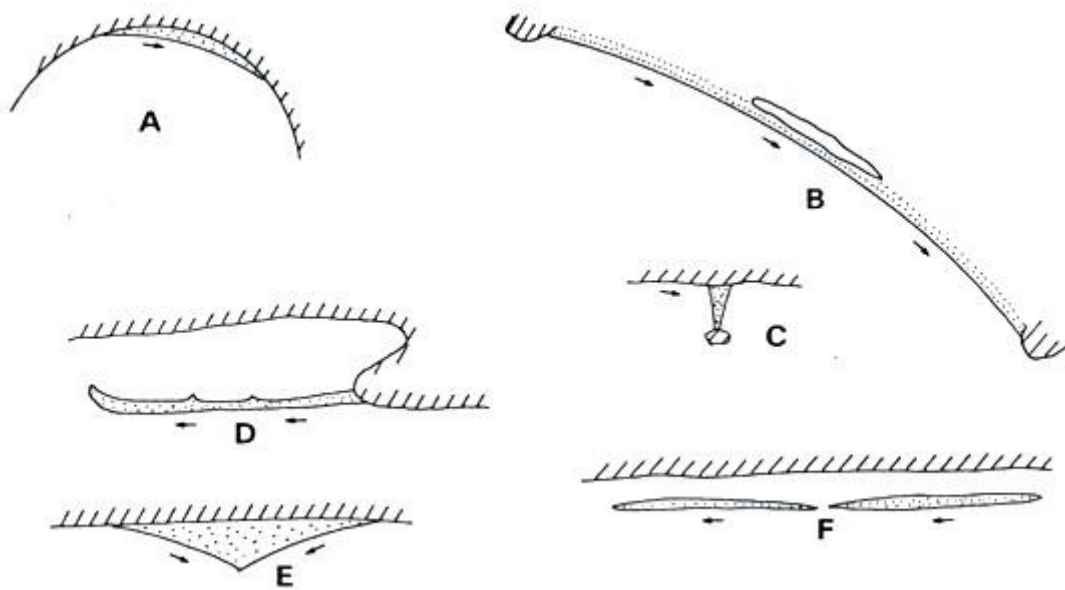


Figure 10 : Types de plages. Source : Saffache, 2003, p.78

A: plage de fond de baie. **B :** plage ouverte. **C :** tombolo. **D :** flèche.

E : saillant triangulaire. **F :** île-barrière.

1.3 Caractéristiques zonales des plages :

La présence dans le sable des *plages des mers chaudes* d'une importante fraction bioclastique à déjà été mentionnée. Ce fait s'explique par l'abondance de la vie animale (mollusques, échinodermes, crustacés) et l'existence d'algues calcaires dans les eaux littorales à température élevée et à éclairage fort. Les plages de galets sont rares. En effet, les processus d'attaque chimique des roches prédominent dans la zone intertropicale pour des raisons climatiques (chaleur et humidité) et ils livrent aux cours d'eau, principaux pourvoyeurs des côtes en sédiments, surtout des débris de taille fine.

1.4 L'érosion des plages :

Près de 70 % des plages de la planète traversent une phase d'érosion : un problème qui représente une menace pour le littoral, et donc pour le développement touristique et la pérennité des infrastructures...

Les plages se forment grâce à l'apport des sédiments transportés par les cours d'eau ou produits par l'érosion des côtes rocheuses. Leur stabilité dépend donc de l'équilibre entre le dépôt de ces sédiments et leur redistribution par les courants côtiers. Lorsque la perte de sédiments est supérieure à l'apport, il y a érosion du littoral .

1.4.1 Les causes principales :

Si des causes naturelles sont toujours évidentes, comme la houle, le vent, les courants, les marées..., l'activité humaine influe de plus en plus sur le profil des plages. On dénombre ainsi plusieurs facteurs d'érosion directement liés à l'homme :

- L'urbanisation du littoral : la construction d'immeubles, de promenades, de routes... renvoie la houle et empêche le déferlement des vagues. Leur énergie n'est plus dissipée le long des plages et le phénomène érosif s'accroît.
- La construction des ports, qui empêchent le déplacement des sédiments le long de la côte.
- La domestication des cours d'eau : la construction de barrages réduit les apports solides des cours d'eau qui se jettent dans la mer.
- La sur- fréquentation de certaines plages, qui détériore les massifs dunaires.
- La dégradation des plantes marines, par la pollution, les chaluts, les mouillages sauvages... Or, ces plantes freinent l'érosion des côtes en stabilisant les fonds marins et en dissipant l'énergie de la houle.
- La mauvaise conception d'ouvrages de défense (ex : digue), qui en luttant localement sur un problème, le déplace sur les plages voisines.

1.4.2 Conséquences de l'érosion :

Sur les bords de mer dépourvus d'ouvrages de défense ou de solutions de dépôt de sédiments (engraissement), les conséquences peuvent être critiques :

- Disparition de la plage.
- Erosion des falaises, provoquant éboulement et chutes de pierres.
- Dégradation des habitations en front de mer.
- Altération des routes, des chemins...

2. Les dunes littorales :

Les dunes sont des formes d'accumulation d'origine éolienne formées le long des littoraux, qui rappellent celles que l'on rencontre dans zones arides.

2.1 Mécanismes de formation :

Les dunes se forment dans des zones où le sable est abondant et non fixé par la végétation (désert, plage, lit fluvial à l'étiage). Le sable est érodé et pris en charge par le vent (déflation). Il est transporté aux ras du sol par saltation, puis s'accumule quand la compétence du vent chute (versant sous le vent). Une dune peut se déplacer par érosion du versant au vent et accumulation sur le versant opposé. Le même processus peut se produire sous l'eau à la faveur d'un courant marin (d'une hydraulique)¹.

2.2 Types de dunes :

Une dune est dite vive quand elle continue de se déplacer. Les dunes peuvent être isolées ou alignées. Sur le littoral on distingue : les milieux arrière dunaires et 4 types de dunes littorales « de première ligne » :

2.2.1 les avant-dunes :

Ce sont des bourrelets plus ou moins fixés par la végétation (oyats par exemples), parallèles au trait de côte et solidaire de la plage, c'est à dire échangeant du sable avec elle, dans un même système sédimentaire. À ne pas confondre avec une ancienne arrière dune en cours d'érosion, ou avec une dune formée par du sable venant de terre sur un secteur ou une avant-dune active ne pourrait pas se former. En Espagne et en Tunisie, ces avant-dunes sont systématiquement considérées comme faisant partie du domaine public maritime, ce qui facilite leur protection. L'avant-dune se forme à partir de fixation du sable en haut de plage, par des plantes pionnières.

2.2.2 les falaises dunaires :

N'est pas une vraie dune mais un profil résultant de l'érosion marine d'une dune ancienne fixée par une pelouse ou un boisement qui ont été à l'origine de la formation d'une couche d'humus ou de sol sableux.

1- On parle de « **Dune hydraulique** » ou **Dunes sous-marines** : pour désigner les dunes formées sur les fonds marins par les courants sous-marins, généralement dans des détroits. Ces milieux abritent des espèces particulières qui peuvent en Europe justifier une protection dans le cadre du réseau écologique paneuropéen et du réseau Natura 2000 en mer, par exemple dans le pas de Calais.

2.2.3 les dunes perchées :

Qui apparaissent au sommet d'une falaise vive; alimentée en sable par le vent à partir de l'estran, voire à partir du profil de pente, quand il s'agit d'une falaise dunaire.

2.2.4 les cordons dunaires artificiels :

Qui sont construits de main d'homme, généralement comme élément de protection contre la mer ou d'une zone cultivée et/ou construite. Ils nécessitent un entretien permanent, sans lequel ils se désintègrent en quelques décennies. Certains cordons sont semi-naturels (ex : avant-dunes plus ou moins dégradées rectifiées par des engins et fixées par des oyats à Sangatte dans le nord de la France.).

3. Les falaises :

3.1 Définition et types de falaises :

Une falaise est un escarpement rocheux créé par l'érosion le long d'une côte (**fig 11**). On peut distinguer

- **les falaises basses** : hauteur inférieure à 2 mètres.
- **les falaises moyennes** : entre 2 et 10 mètres.
- **les falaises hautes** : plus de 10 mètres.



Figure 11 : Les falaises d'Étretat, en France.

Les plus hautes falaises du monde, les Kahiwa Falls, se situent à Hawaï, sur l'île de Molokai, et font environ 610 mètres de haut. A Umilehi Point (Graphie), elles atteignent 1005 mètres au-dessus de l'océan Pacifique.

Les falaises sont formées soit par :

- L'action d'une érosion horizontale sur une rive surélevée,
- Une action verticale de creusement sur un substrat rocheux,
- Encore par une érosion différentielle sur deux types de roches, l'une y étant plus sensible à que l'autre.

Au pied des falaises se trouvent généralement les restes de leurs effondrements progressifs, sous la forme d'amas de roches. L'importance de ces amas dépend souvent de la sensibilité de la roche à l'érosion.

Lorsqu'une falaise n'est plus du tout en contact avec l'eau, on parle de **falaise morte**. Dans le cas contraire, on parle de **falaise vive**.

III. CARACTERISTIQUE ET POTENTIEL ECONOMIQUE DU LITTORAL :

1. *Le littoral et ses habitants :*

Bien que l'altitude moyenne de l'habitat varie beaucoup d'une partie du monde à l'autre et que la notion de moyenne mondiale soit assez peu significative en ce domaine, on estime depuis longtemps que plus de la moitié de l'humanité vit en dessous de 200 mètres d'altitude et à moins de 200 km d'une côte. Rien d'étonnant à cela puisque, dès qu'ils sont devenus agriculteurs, les hommes ont colonisé de préférence les zones basses, et en particulier les vallées et les plaines alluviales.

Mais ce bout du monde terrien qu'est un littoral ouvre sur l'univers maritime, avec toutes les potentialités qu'offre celui-ci sur le plan alimentaire comme sur celui des transports, du commerce et plus récemment des loisirs.

Certes, l'allure des côtes, sableuses, marécageuses ou rocheuses, leur accessibilité depuis la terre ou la mer, les facilités d'accostage ou de pénétration dans l'arrière-pays, etc. apparaissent comme autant de facteurs facilitant ou limitant l'implantation des hommes et de leurs activités, mais ils ne sont jamais déterminants. Le littoral est une interface, son peuplement dépend du rapport très variable qui s'établit entre la mer et l'amère-pays.

2. *Les habitants du littoral :*

Si le littoral apparaît souvent comme une zone de brassage de population, notamment dans les grands ports, lieux cosmopolites par excellence, son peuplement est souvent terrien plus que maritime. L'essentiel du peuplement est venu de l'intérieur.

Il est rare que les mêmes personnes associent pêche et agriculture. Parfois même, dans les villages des bords de mer, pêcheurs et agriculteurs vivent ou ont vécu dans des villages séparés.

Les gens de mer se concentrent dans les ports, points où s'opèrent le véritable contact entre les activités continentales et les activités maritimes. Mais là moins encore, la mixité est rare, ils sont toujours plus ou moins considérés comme des populations à part, Ce sont moins les activités maritimes proprement dites que la stimulation des activités économiques terriennes par la présence de la mer (commerce, industrie, circulation, villégiature et tourisme...) qui expliquent le développement, essentiellement urbain, des littoraux et l'attrait qu'ils exercent sur les populations.

3. Culture, élevage et pêche sur les littoraux :

Le littoral n'est pas seulement le trait de côte qui sépare sur les cartes les étendues marines des continents, il correspond sur le terrain à une bande d'une certaine largeur qui résulte de l'addition du liseré des continents et de la frange des océans. Cette interface entre les deux milieux est à la fois continentale et marine, ce qui en fait un lieu privilégié pour l'homme, puisqu'il peut y cumuler l'exploitation du sol et de la mer. Le littoral est à la fois l'endroit d'où s'organisent nécessairement la pêche maritime, et un territoire qui se prête à l'agriculture, sur des étendues certes réduites et dans un contexte de proximité de la mer. L'agriculture y est même conquérante, puisqu'elle est capable de gagner des surfaces sur la mer et qu'elle colonise aujourd'hui l'estran grâce à la mariculture, cette forme d'« agriculture de la mer ».

Dans cette zone frontière sans cesse disputée entre l'océan et le continent, pêche et agriculture sont souvent associées et toujours influencées par le milieu voisin qui, en principe, n'est pas le leur. Les formes de cultures et d'élevages sur le domaine émergé sont largement déterminées par le voisinage de la mer, tandis que la pêche, activité mixte, à la fois marine et continentale, est tributaire du continent à plus d'un titre.

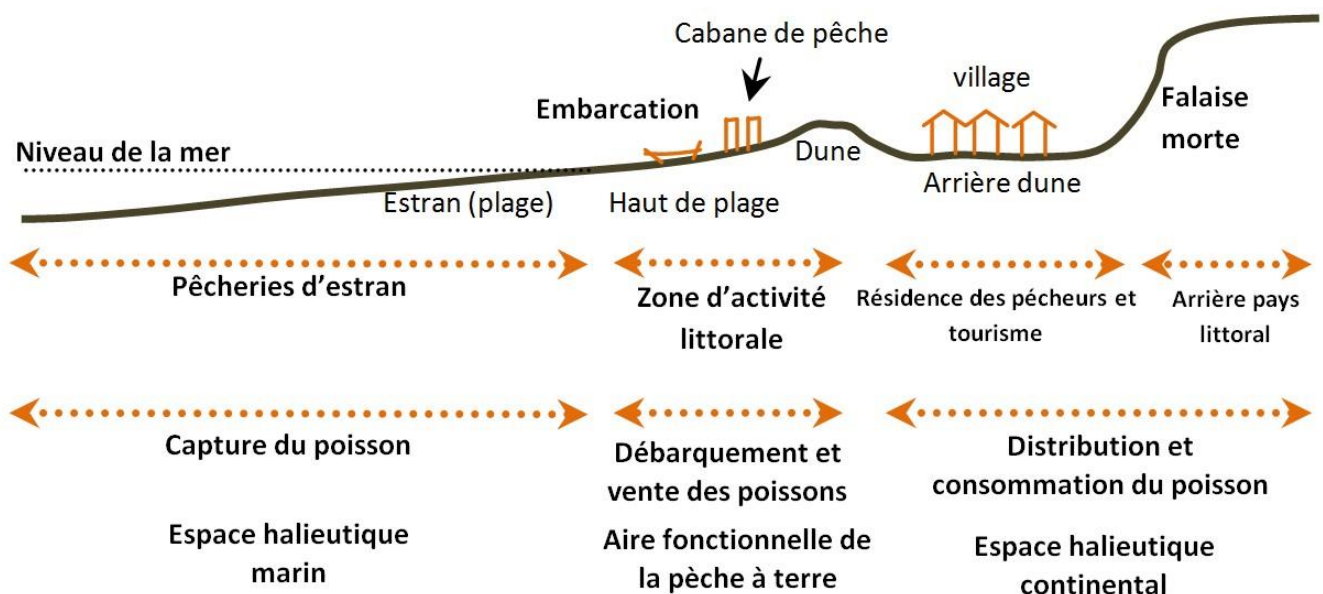


Figure12 : Schéma d'organisation de la pêche côtière, entièrement littorale, inspiré du village de fonte de telha, côte de Caparica, au sud de l'embouchure de Tage (Portugal).

Source : Gamblin André, les littoraux espaces de vie, S EDES ,2003 page : 170

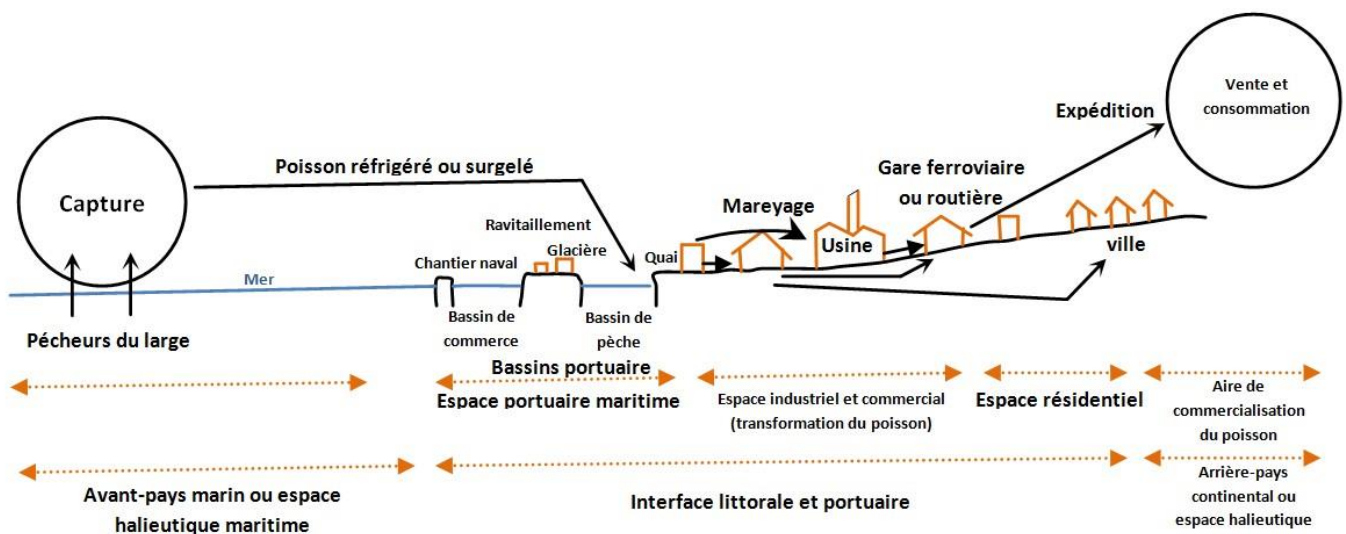


Figure13, impact de la pêche de grande envergure sur le littoral.

Source : Gamblin André, les littoraux espaces de vie, S EDES ,2003 page : 174

4. le tourisme littoral :

Aujourd'hui, le littoral apparaît comme la destination touristique privilégiée, et beaucoup de lieux mythiques actuels sont des plages, plutôt tropicales, d'ailleurs. Une étude récente sur les habitudes des Européens en vacances, indiquait que 63 % d'entre eux allaient à la mer. En Algérie, environ 60 % des journées de vacances d'été des algériens se déroulent dans les villes côtières, et les bords de mer enregistrent près de deux fois plus de nuitées que la montagne, sur l'ensemble de l'année. Bien des pays qui s'ouvrent au tourisme ne sont guère connus que par leurs plages, et il est frappant de constater que, pour d'autres, le balnéaire a souvent éclipsé la motivation culturelle qui avait fondé le déplacement touristique. C'est le cas de l'Espagne, et la Grèce.

Aujourd'hui, les migrations de loisirs se sont épaissies et diversifiées (séjour, excursion, loisirs de fin de semaine...) et que le littoral autorise un riche éventail d'activités pouvant concerner des clientèles fort différentes, le tourisme joue un rôle de plus en plus important dans les économies littorales. En France, il assurerait plus de deux tiers du chiffre d'affaires total. Correspondant à un changement d'usage des lieux, il est donc aussi un facteur décisif de transformation des rivages, suivant des modalités variées, car il a conquis des espaces vacants ou considérés sans grande valeur voire même plutôt répulsifs. Un peu partout, il récupère un patrimoine devenu inutile.

4.1 *Pratiquant et pratiques spatiales :*

L'usage du littoral pendant le temps de loisir est extrêmement divers : on peut n'y rien faire du tout ou y pratiquer des activités sans aucun rapport avec le milieu marin (lecture, football, boules). On peut y venir en voisin plus ou moins proche ou en villégiateur selon des calendriers et horaires bien différents. C'est dire que l'utilisation récréative des rivages peut se passer d'équipements spécifiques et de production de bâti : les plages « sauvages » sont de tous les temps et de tous les continents. C'est la croissance de la fréquentation qui justifiera, des opérations d'aménagements.

4.2 *La vertu thérapeutique :*

Les bien faits de l'eau de mer sont connus depuis l'Antiquité. On les redécouvre dès le XVII^{ème} siècle, mais c'est l'ouvrage publié en 1752 par le Dr Russell, qui s'installe à Brighton(Angleterre), qui en assure le succès. En bordure de Manche, mer du Nord ou Baltique, les débuts des bains de mer reposent très largement au XVIII^{ème}, et encore au XIX^{ème}, sur des considérations de santé, confortées par toute une littérature médicale, sinon sur les prescriptions explicites des chirurgiens. Mais, comme le suggère aussi Corbin¹, pour les romantiques, il pourrait ne s'agir que d'un alibi thérapeutique, dans la mesure où la fréquentation du rivage permettait tout à la fois d'éprouver son corps, de calmer ses anxiétés et de se découvrir.

4.3 *Les pratiques de la mer :*

Les activités sportives ont joué un rôle de plus en plus important depuis la fin du siècle dernier, mais leur démocratisation est récente, souvent postérieure aux années 60. Par delà l'évolution favorable des niveaux de vie, il faut y voir l'impact des progrès technologiques, la forte médiatisation de certains événements, surtout dans le domaine des sports nautiques, éventuellement le triomphe de certains films comme « Le Grand Bleu », l'émergence puis la diffusion de modèles nouveaux établissant des modes de relation différents à l'espace, à la nature, au corps, aux autres expliquant l'étonnant succès des sports dits libres ou «californiens». Cette évolution qui disqualifie les pratiques traditionnelles, transforme les espaces littoraux dans la mesure où elle exige des équipements nouveaux (ports, marinas, bases nautiques). Elle permet à certains pays de mieux se positionner sur les marchés touristiques (exemple de la plongée pour l'Égypte, Dubaï, beaucoup de petites îles tropicales).

1- Corbin Alain, « *l'homme et son rapport au rivage* », Le Territoire du vide, 1990, p.165.

4.4 *Des pratiques nouvelles :*

Elles sont généralement venues des États-Unis pour conquérir certains littoraux de pays riches ou de pays en développement accueillant des clientèles plutôt aisées. Certaines, eu égard au coût élevé des engins, restent encore typiquement américaines, comme c'est le cas de la moto marine ou scooter des mers pour laquelle le marché est nord américain à près de 85 %, ou bien encore du « jet boat » apparu depuis trois ans, qui est appelé à déclasser le traditionnel hors bord. D'autres ont connu une diffusion plus large et une véritable démocratisation. C'est le cas de la planche à voile dont le succès sera fulgurant.

4.5 *Les usages de la plage :*

Ils ont toujours été divers, comme l'attestent bien les cartes postales anciennes. La plage est la motivation essentielle du séjour en bord de mer, et sa fréquentation obéit à des rituels plus ou moins codifiés ou régulés par la mer. Son utilisation et les activités possible dépendent évidemment de certains paramètres physiques privilégiant la baignade alternant avec les séances de bronzage, et les différents jeux de plage.

Le bord de mer, les vastes estrans, ont toujours été un espace de jeu idéal pour les enfants, mêlant les savantes constructions de châteaux- forts, jeux de balle improvisés, longues heures de pêche à pied, fréquentation de clubs qui se sont souvent implantés à coté des plages.

La redécouverte du cerf-volant après une longue phase d'éclipse est d'ailleurs étonnante, elle s'accompagne de l'organisation de grands rassemblements et manifestations volontiers internationales qui construisent ou renforcent l'image des stations organisatrices. Dans le même temps on observe un peu partout un engouement pour des sports nouveaux, à l'imitation du modèle américain : Beach volley hier, et maintenant Beach tennis. Et il faudrait compter encore avec l'irruption des jugers, cavaliers et autres vététistes. L'essor de ces activités anciennes ou nouvelles souvent exigeantes en espace soulève de délicats problèmes de gestion et de surveillance des plages, souvent résolus à coup de zonages ou d'interdictions.

4.6 Quelques critères de mise en tourisme du littoral :

La «mise en tourisme» des littoraux est d'ampleur très inégale et débouche sur des modalités fort différentes d'occupation de l'espace. Elle repose aussi sur des modes d'utilisation variés, tous les rivages ne se prêtant pas aux mêmes pratiques. Les exigences du baigneur ne sont pas celles du véliplanchiste ou du surfeur. Tel linéaire côtier totalement impropre à la baignade ou au bronzage séduira au contraire le randonneur ou le contemplatif, et l'on sait combien pointes et promontoires, versants panoramiques ont été mités par l'immobilier. En outre, les handicaps initiaux peuvent être surmontés. Cela va de la construction de piscines ou de centres aquatiques remédiant au déficit balnéaire, à la réalisation de plages, d'îles et d'îlots totalement artificiels, nombreux au Japon. Sur la Côte d'Azur, le passage de la simple exploitation des atouts climatiques à l'utilisation de la mer a conduit à une artificialisation poussée, particulièrement active pendant la période 1965-1980, qui concerne plus du cinquième du linéaire, du fait de remblaiements, de création de plages artificielles, et surtout de marinas et ports de plaisance réalisés au détriment des plages naturelles.

Conclusion :

Ce que nous pouvons dégager comme synthèse de ce chapitre, d'une part, les caractéristiques géomorphologiques et physiques du littoral, ont un rôle stratégique dans son évolution naturel, et d'autre part, Le littoral a aussi un potentiel économique qui constitue des ressources essentielles pour les zones côtières. La cohabitation des milieux littoraux avec les usages économiques posent certains problèmes en particulier la dégradation de l'environnement. Cette cohabitation constitue un enjeu primordial dans le développement durable et implique une préservation des espaces naturels.

La prise en considération de ces caractéristiques dans toute opération d'aménagement est impérative pour la sauvegarde du littoral.

A travers le chapitre suivant, sera vérifié l'existence d'un mode d'aménagement et une architecture qui tiennent compte des contraintes et des atouts de l'espace littoral.

II. L'ETAT ACTUEL DU LITTORAL EN ALGERIE

La côte algérienne s'étend de Marsat Ben M'Hidi à l'Ouest au Cap Roux à l'Est sur 1622 km ; elle se présente comme une succession de baies plus au moins ouvertes séparées par des régions très escarpées. Les hautes falaises qui bordent en générale cette côte sont soumises à des érosions marines et éoliennes. Cette côte compte 31 oueds, dont les plus importants sont les oueds Tafna, Chellif, Mazafran, El Harrach, Soummam, Sebaou, Isser, El Kébir, Saf Saf, Seybouse. De la frontière algéro-tunisienne à Bejaïa, se succède un ensemble de falaises plus au moins élevées taillées dans les roches dures ignées et métamorphiques, dont les versants sont escarpés et couverts de sol et de végétation et dont la partie inférieure est battue par la mer. Les lagunes littorales d'El-Kala et d'Annaba confèrent une originalité « humide » à ce secteur. De Dellys à Ras Bouak, la côte est très homogène, taillée dans une épaisse série détritique formée de schiste et de grés crétacé et paléogène. Ces formations géologiques sont à l'origine d'une indentation du littoral (Cap Tedles, Sigli). A l'Est, la côte est élevée, essentiellement rocheuse, taillée dans les affleurements calcaires jurassiques et présentant des falaises escarpées et des échancrures occupées par de petites criques sableuses et de grèves. Du cap Matifou au massif cristallophyllien d'Alger, la baie d'Alger s'inscrit en creux alors qu'entre Sidi-Fredj et le Mont Chenoua, se rencontre une succession de plages. Douaouda marine marque le début des falaises plus ou moins abruptes taillées dans des grés quaternaires. Du mont Chenoua à Cherchell se disséminent des falaises et zones rocheuses ainsi que des grèves et des plages à sédiments fournis par l'érosion des roches schisteuses du Dévonien. Oued Mousselmoun termine cette succession de falaises. De là à cap Ténès, c'est le domaine des très hautes falaises atteignant parfois 300 m de dénivelé et plongeant à des profondeurs importantes. C'est le secteur en Algérie où le talus continental est très réduit. De Ténès à l'embouchure du Chellif, les falaises formées dans les grés et les argiles du Miocène ou du Quaternaire dominant. A l'Ouest, les roches dures du Jurassique et du Crétacé sont mises en relief du Cap Carbon à Arzew. Le secteur Tafna-îles Habibas-île Rachgoun forme un ensemble de roches volcaniques. La prédominance des plages aux débouchés des oueds ou au pied des falaises est notée dans la basse Tafna, avec des falaises terminant la partie avale d'un plateau. De Sidna Youchaâ à Sidi Med El Ouardini, le littoral passe brutalement des versants vers la mer. A l'extrême Ouest, le littoral des Traras s'étend sur une centaine de kilomètres, de l'embouchure de la Tafna près de Beni Saf à l'est et se termine à l'ouest près de Foug Kiss à la frontière algéro-marocaine. Ce tracé présente un dessin très sinueux et suit presque régulièrement l'orientation générale de la côte algérienne. Entre Cap Tarsa à l'est et le Cap Milona à l'ouest, on distingue des falaises qui forment l'essentiel de ce secteur et des plages ponctuelles se localisant souvent aux embouchures des oueds ; les exemples les plus frappants sont ceux de Ghazaouet, oued Abdellah, plage de Sel et Marsat Ben-M'hidi.

La côte algérienne recèle une diversité d'habitats qui sont généralement le siège d'une diversité biologique importante. Certains de ces habitats ont un rôle biostratégique régional et participent au maintien de processus écologiques à l'échelle du bassin méditerranéen, notamment pour l'avifaune marine ou pour les grands pélagiques migrants. Les principaux habitats et écosystèmes remarquables de la côte algérienne sont : (i) les herbiers à *Posidonia oceanica*, (ii) les forêts de *Cystoseires*, (iii) les forêts à *Dictyopteris membranacea*, (iv) les corniches à *Corallina elongata*, (v) les trottoirs à vermetes, (vi) les fonds coralligènes, (vii) les fonds d'éboulis, (viii) les fonds à maërl, (ix) les moulières naturelles, (x) les fonds à *Corallium rubrum*, (xi) les habitats insulaires. Les habitats littoraux les plus remarquables sont : (i) les dunes littorales et les bandes côtières, (ii) les plans d'eau côtiers et zones humides littorales ainsi que (iii) les côtes rocheuses d'intérêt écologique.

La Litturbanisation : construire et aménager la ville sur le littoral

Les spécialistes de la diversité biologique marine dénombrent pour l'ensemble du domaine marin algérien 3183 espèces dont 3080 ont été confirmées après 1980. Cette richesse se répartit entre 720 genres et 655 familles ; la flore marine est elle estimée à 713 espèces regroupées dans 71 genres et 38 familles. Si l'on rajoute la végétation littorale et insulaire, la faune ornithologique marine et littorale, la biodiversité connue de l'écosystème marin algérien est de 4150 espèces, dont 4014 confirmées (950 genres et 761 familles).

Une côte surpeuplée, une tendance lourde liée à la littoralisation du développement Administrativement, le littoral algérien, compte 136 communes, réparties entre 15 wilayas côtières dont 14 sont littorales. En matière de superficie, les communes littorales représentent environ 23% du total des wilayas de la côte. Cependant, il faut signaler que ce ratio est variable, il est très faible à Tlemcen où la surface des communes côtières ne représente que 6% pour atteindre 44% à Tipaza. Par région, l'Est avec ses 42 communes logées sur la façade maritime qui totalisent une superficie de 31% de la surface de la région vient en première position. Suivi par la région Centre avec 23% et finalement, la région Ouest qui arrive en dernier avec 17%.

III. Les principes d'aménagement du littoral

La loi Littoral met en place des règles d'urbanisme spécifiques au littoral dans les articles L121-1 à L121-37 du code de l'urbanisme que les communes concernées se doivent de respecter. Ces principes s'inscrivent dans la lignée des grandes orientations de la loi : la maîtrise de l'urbanisation et la protection des milieux naturels.

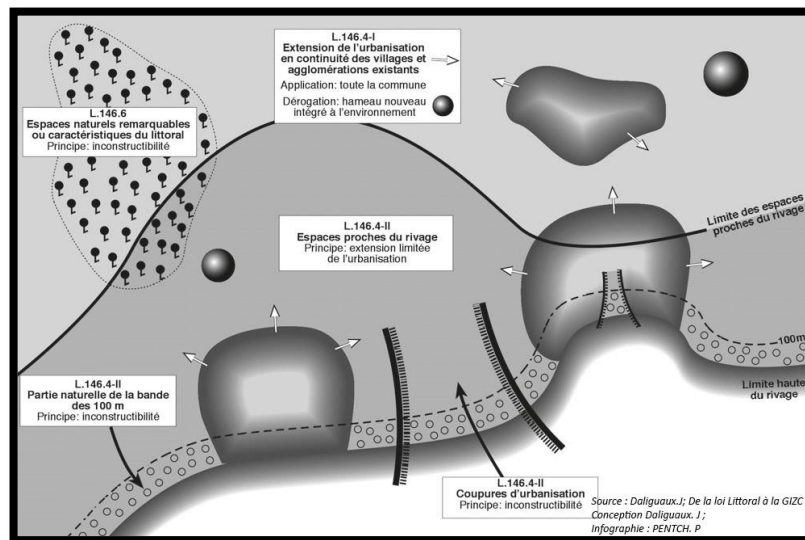


Figure 14 : Caractéristiques des extensions d'urbanisation

α- Extension de l'urbanisation en continuité (L121-8 à L121-12)

La loi Littoral pose comme principe que « l'extension de l'urbanisation doit se réaliser soit en continuité avec les agglomérations et villages existants, soit en hameaux nouveaux intégrés à l'environnement ». Cette règle a pour but d'empêcher le mitage de l'espace.

En s'appliquant à l'ensemble du territoire communal, elle permet d'éviter le développement anarchique d'îlots de construction, tout comme elle concerne tout type de constructions.

Le principe de continuité repose sur des critères de distance des nouvelles constructions par rapport à une surface bâtie déjà existante, suffisamment dense, mais également sur un critère de respect de la typologie des lieux. Il est difficile de déterminer jusqu'à quelle distance la proximité immédiate du bâti est retenue, le juge utilise alors la « méthode du compartiment » pour évaluer si des éléments de rupture entre les deux espaces existent. Cette méthode consiste à délimiter des compartiments de terrains. Il peut de plus prendre en considération d'autres éléments comme la densité ou le coefficient d'occupation du sol qui doit rester pertinent entre les zones concernées.

De ce fait, une extension de l'urbanisation peut être comprise comme étant « la création d'un nouveau quartier, l'extension ou le renforcement significatif de l'espace déjà urbanisé, la modification de façon importante des caractéristiques d'un quartier existant, en le densifiant fortement ou en augmentant la hauteur de façon sensible »¹. A l'inverse, la notion d'extension de l'urbanisation ne concerne pas « le prolongement raisonnable d'un bâtiment existant » (CAA Nantes, 28/03/2006, commune de Plouharnel, n°05NT00825) ou le comblement de « dents creuses », c'est-à-dire les constructions à l'intérieur du tissu urbain existant, dans le respect des hauteurs de la typologie et de la volumétrie.

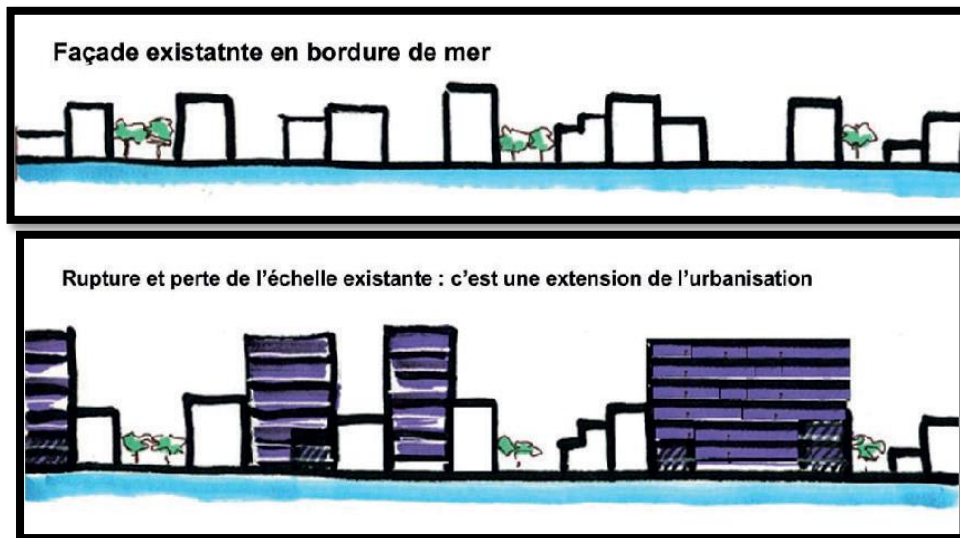


Figure 15 : Extension de l'urbanisation
Source : Ministère de l'environnement de l'énergie et de la mer

Ce principe encourage ainsi indirectement le recours à la densification ou au remplissage des « dents creuses » : le foncier disponible à l'intérieur du tissu urbain. Il s'agit aussi d'une incitation à la rénovation urbaine ou à la reconstruction des bâtiments (si les documents d'urbanisme le permettent dans ce dernier cas de figure). Cependant, les limites d'un tel système est qu'il n'interdit pas l'extension de l'urbanisation pour les communes déjà très fortement urbanisées qui peuvent continuer à s'étendre.

b- Extension limitée de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage (L121-40 à L121-44)

« L'extension limitée » vient compléter la notion de l'extension de l'urbanisation des zones littorales en s'appliquant dans les espaces proches du rivage considérés comme des secteurs sensibles à préserver. Un espace proche du rivage est distinct de la bande des 100 mètres et peut aller bien au-delà de celle-ci. Ces espaces sont définis par une jurisprudence selon trois critères, sans qu'il ne soit possible de s'appuyer que sur un critère unique :

- La distance au rivage en prenant en considération le relief et le paysage ;
- La co-visibilité ;
- La nature de l'espace, urbanisé ou non.

1. Direction Général de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction. « Planifier l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral ». Ministère de l'Environnement de l'Énergie et de la Mer, Juillet 2006. <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Littoral,13677.html>.

La Litturbanisation : construire et aménager la ville sur le littoral

A ceux-ci, peuvent se rajouter d'autres critères (écosystèmes, coupure importante, ...) dont le juge peut tenir compte. Cette limite n'est pas établie selon une distance précise et peut varier d'un espace à l'autre.

Généralement, cet espace ira plus en profondeur selon que le terrain est plat ou naturel et à l'inverse sera plus étroit en zone urbaine.

Cette limite se retrouve dans des documents ayant une échelle géographique suffisamment large (SCOT) mais n'a pas de limitation précise au niveau de la parcelle à l'échelle communale et se retrouve peu dans le PLU, ce qui peut être source de contentieux. C'est en ce sens que le rapport « Plaidoyer pour une décentralisation de la loi Littoral » de 2014 préconise de préciser cette limite des espaces proches du rivage dans les documents d'urbanisme (particulièrement les PLU), notamment en profitant pour cela de leur révision ¹.

Dans ce type de secteur, seule une « extension limitée de l'urbanisation » est acceptée afin d'éviter une artificialisation excessive des espaces proches du rivage et ainsi privilégier plutôt un développement en profondeur dans les terres.

Si les espaces proches du rivage ne sont pas délimités dans le SCOT, le rapport de présentation du PLU doit justifier les extensions de l'urbanisation dans ces secteurs. La détermination des extensions limitées a fait l'objet d'une jurisprudence très fournie dans les années 1990. Il n'existe pas de définition de l'extension limitée de l'urbanisation dans le code de l'urbanisme, il y a donc une appréciation souveraine du juge.

Les extensions de l'urbanisation dans les zones proches du rivage ne sont possibles que si les nouvelles constructions ne sont pas surdimensionnées au niveau de la surface, de la densité et de la hauteur par rapport au reste du bâti déjà existant.

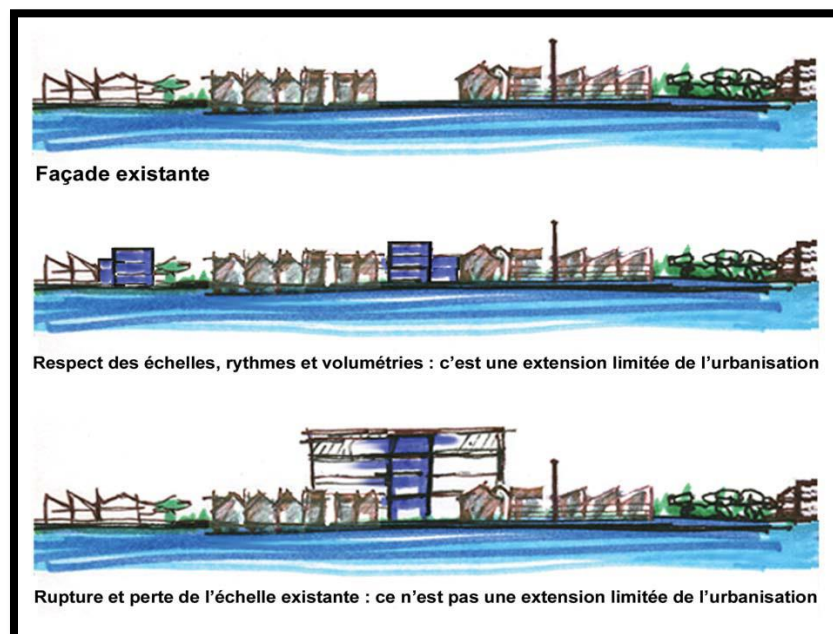


Figure 16 : Extension limitée de l'urbanisation
Source : Ministère de l'environnement de l'énergie et de la mer

1- HERVIAUX, Odette, Jean BIZET, et Commission du développement durable. « Plaidoyer pour une décentralisation de la loi Littoral : un retour aux origines ». Paris: Sénat, 21 janvier 2014. <https://www.senat.fr/rap/r13-297/r13-2971.pdf>.

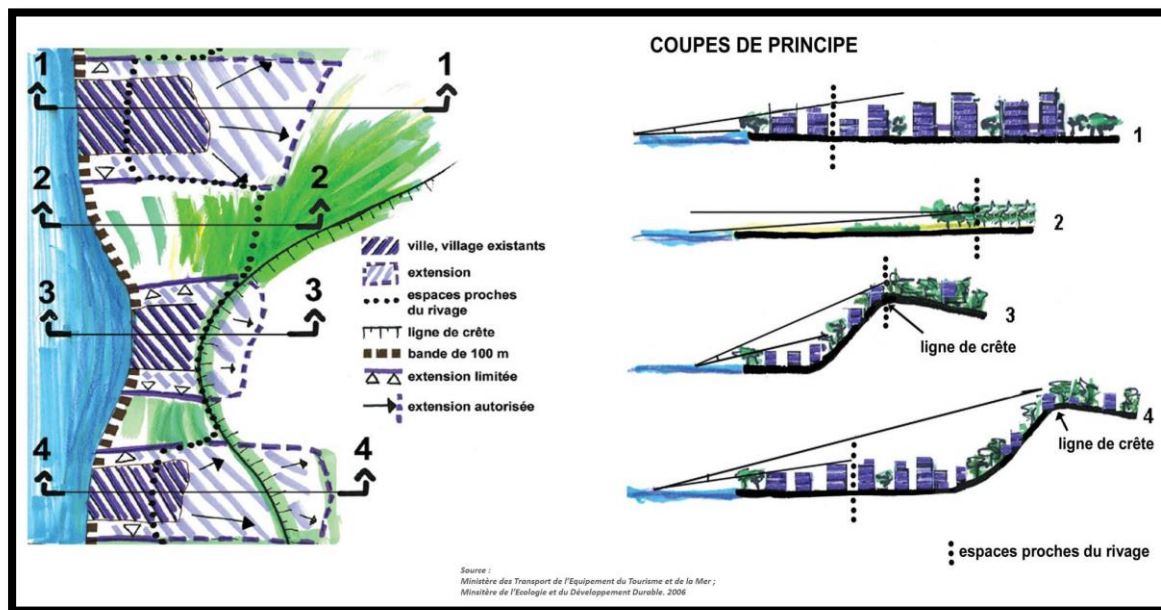


Figure 17: Clés de détermination des espaces proches du rivage
Source : Ministère de l'environnement de l'énergie et de la mer

c- L'exception des hameaux nouveaux intégrés à l'environnement :

Les hameaux nouveaux intégrés à l'environnement constituent le seul moyen de créer de nouvelles zones urbanisées sans être en continuité des agglomérations ou villages existants. La notion de hameau nouveau intégré à l'environnement n'est pas clairement définie, ce qui a créé une importante jurisprudence. On peut le présenter à l'image d'un hameau traditionnel comme « le regroupement des constructions dans une organisation spatiale relativement modeste mais dont la structure est clairement identifiée »¹. Le hameau nouveau peut être construit en site vierge ou à partir de constructions isolées en fonction d'un projet d'ensemble établi en tenant compte du paysage et de l'environnement. Cette opportunité d'aménager en dehors des zones urbanisées est cependant rarement mise en pratique à cause des installations de nouveaux réseaux (assainissement, électricité, voirie) et des risques de complications juridiques.

d- Les coupures d'urbanisation (L121-22) :

On retrouve ce principe de coupure d'urbanisation au niveau de la parcelle dans le PLU (où il est classé en zone agricole ou naturelle, voire en zones naturelles de loisirs) et à plus grande échelle dans le SCOT. La coupure d'urbanisation pose une impossibilité à aménager ou à urbaniser un espace afin de ménager des sites naturels entre deux zones urbanisées. Une coupure doit être de taille suffisamment significative entre deux zones urbaines pour que sa pérennité soit maintenue.

1. Direction Général de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction. « Planifier l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral ». Ministère de l'Environnement de l'Énergie et de la Mer, Juillet 2006. <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Littoral,13677.html>.

La Litturbanisation : construire et aménager la ville sur le littoral

Seules des structures d'accueil légères ou des constructions anciennes déjà existantes peuvent y être tolérées sans que le principe de coupure soit remis en cause. Ce type de coupure est cependant difficile à mettre en oeuvre dans un PLU, car difficile à caractériser et à justifier dans les communes rurales avec un faible niveau d'urbanisation, ou devant être précisé finement dans les communes urbaines denses avec un fort taux d'artificialisation. Il arrive aussi qu'il soit difficile de traduire les coupures identifiées dans le SCOT à l'échelle d'un PLU. Les critères environnementaux et paysagers ne peuvent pas non plus justifier la création d'une fracture sociale (volontaire ou non) ou perturber la desserte de transports en commun.

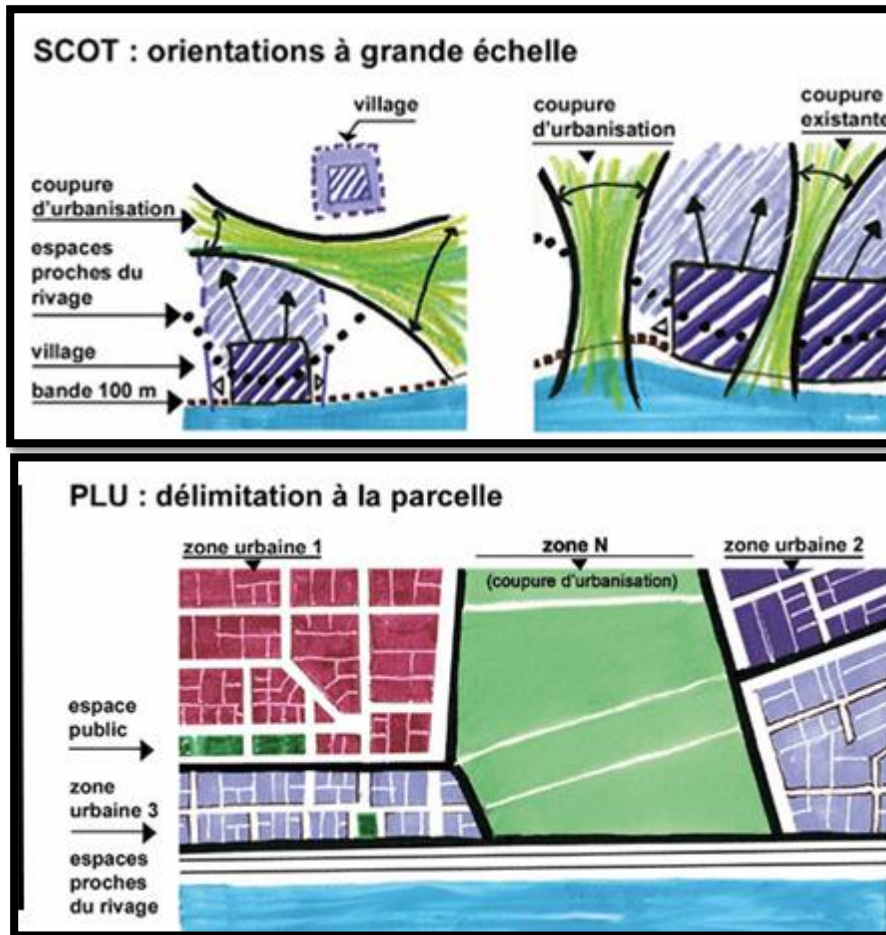


Figure 18 : Les coupures d'urbanisation
Source : Ministère de l'environnement de l'énergie et de la mer

e- Détermination des capacités d'accueil

La notion de capacité d'accueil renvoie à ce que « le territoire peut supporter comme activités et usages sans qu'il soit porté atteinte à son identité physique, économique, socioculturelle et aux équilibres écologiques », cela afin de déterminer les possibilités à l'implantation de nouveaux aménagements pour les espaces urbanisés ou à urbaniser dans le respect des équilibres territoriaux. La capacité d'accueil est une des notions les plus floues de la loi Littoral, elle se doit d'être respectée dans les documents d'urbanisme, mais aucune méthodologie de leur évaluation n'a été précisée. Il en a découlé pendant un temps une mauvaise interprétation et mise en application, les élus la comprenant souvent comme « ce qui reste à urbaniser » allant ainsi à l'encontre même de ce principe. Ce n'est plus le cas aujourd'hui où les services de l'Etat demande de dûment justifier les calculs permettant d'apprécier la capacité d'accueil.

f- La bande des 100 mètres (L121-16)

C'est tout d'abord les espaces jouxtant directement le rivage que la loi Littoral cherche à protéger, pour des raisons environnementales mais aussi pour y éviter toutes sortes de pressions liées à la multitude des usages qu'attire le rivage. Il s'agit ainsi de diminuer les différents aléas naturels qui y sont liés.

La bande des 100 mètres pose ainsi un principe d'inconstructibilité, en dehors des zones urbanisées, à partir de la limite haute du rivage et des rives des grands estuaires (sans tenir compte des conditions météorologiques exceptionnelles). Cette bande est calculée de manière horizontale en faisant abstraction de tout obstacle ou discontinuité du relief. Les seules exceptions permises sont les « *activités économiques nécessitant la proximité immédiate de l'eau et des installations nécessaires aux services publics* ». Cette bande peut être élargie dans le cadre du PLU, notamment pour des raisons d'érosion, mais l'empressement à urbaniser le moindre espace disponible proche de la mer dès que possible fait que cela se produit rarement. En revanche, pour les espaces urbanisés, ce sont parfois les Plans de Prévention des Risques (PPR) qui jouent un rôle d'inconstructibilité. La bande littorale des communes d'outre-mer est, quant à elle, de 50 mètres pour des raisons d'échelle.

g- Les espaces remarquables et caractéristiques du littoral (L121-23 à L121-26)

Il s'agit des espaces présentant « *un intérêt exceptionnel, unique et rare, et qui nécessite dès lors un régime de protection renforcé* »¹ en étant considérés comme garants des équilibres écologiques et de l'attractivité du littoral. C'est ainsi que l'article L121-23 du code de l'urbanisme pose le principe d'inconstructibilité des « *espaces terrestres et marins, sites et paysages remarquables ou caractéristique du patrimoine naturel et culturel du littoral* ». Les éléments constitutifs de cette liste sont notamment les dunes, les plages, les lidos, les marais, les zones de nidification. Ils correspondent au minimum aux espaces juridiquement protégés ou inventoriés (sites classées, réserves naturelles, réseau Natura 2000, ZNIEFF). Des équipements légers impliquant la gestion peuvent y être réalisés. Les espaces remarquables restent de plus ouverts au public. Ce principe de protection des espaces remarquables est lui aussi entré dans les habitudes réglementaires, notamment chez les élus, il y a donc peu de contentieux les concernant.

1- Gélard, Patrice. « *L'application de la "loi littoral" : pour une mutualisation de l'aménagement du territoire* ». rapport d'information n°421. Paris: Sénat, 21 juillet 2004. <https://www.senat.fr/rap/r03-421/r03-421.html>.

2- Urbanisation

L'**urbanisation** est un mouvement historique de transformation des formes de la société que l'on peut définir comme l'augmentation du nombre de ceux qui habitent en ville par rapport à l'ensemble de la population. C'est donc un processus de développement des villes et de concentration des populations dans ces dernières¹. Le processus spatio-temporel de l'urbanisation se fait différemment selon les pays et les villes. L'urbanisation peut se faire autour de villes déjà existantes, généralement dans des territoires jugés attractifs ou pour des raisons culturelles et historiques (capitales) ou religieuses (La Mecque, Lourdes...), ou sur des zones commercialement, industriellement ou militairement stratégiques (ex : bases militaires). Certaines villes champignons sont nées autour de ports et d'industries positionnés autour de ressources minérales, énergétiques ou humaines (main-d'œuvre bien formée, et/ou bon marché). L'urbanisation présente un caractère exponentiel (nettement avéré depuis les années 1800) qui semble être vécu comme une fatalité par la plupart des gouvernements et aménageurs. En 2007, on estime que le taux d'urbanisation mondial dépasse les 50%².

Les raisons de l'urbanisation :

De nombreux facteurs historiques, politiques et socioculturels peuvent expliquer l'urbanisation croissante :

L'exode rural et le développement d'une société tournée vers l'industrie et les services ont fait des centres urbains la source principale d'emploi salarié. L'attrait culturel et politique des villes, en particulier des capitales, encourage l'arrivée de nouveaux habitants, malgré des hausses chroniques de loyers et de prix du foncier. Ce prix encourage une densification des constructions et l'exploitation du sous-sol (stationnements, garages et commerces parfois)

Les décisions politiques relatives à l'aménagement du territoire encadrent le développement des villes existantes ou créent ex *nihilo* des villes nouvelles. Le plan d'occupation des sols (ou POS) ou plus récemment, le plan local d'urbanisme (ou PLU) assorti du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), sont en France les principaux outils permettant aux collectivités d'appliquer ces politiques. Les techniques d'urbanisme orientent durablement l'occupation de l'espace dans les villes, les élus et techniciens étant par ailleurs confrontés à de nombreuses pressions contradictoires des habitants, commerçants, industriels, aménageurs, etc.

L'attrait touristique de certaines régions très ensoleillées (héliotropisme), enneigées en hiver ou proches de la mer a conduit au développement d'un habitat dense. On parle de mitage ou d'étalement urbain, voire de *bétonnage* du littoral pour décrire une occupation progressive et inéluctable de certaines vallées et littorales. Le terme de *baléarisation* désigne par exemple la construction d'immeubles fonctionnels sur l'intégralité du front de mer pour accueillir de façon massive les touristes. L'urbanisation détruit alors le paysage même qui l'a fait naître. La côte d'Azur, par exemple, présente une ligne de côte très urbanisée. Le littoral y est urbanisé à près de 95%⁷. On établit depuis quelques années des liens entre des risques naturels et sanitaires (inondations, incendies, pollution de l'air...) et le fort taux d'urbanisation qui impacte sur les espaces naturels et la biodiversité.

1- « Urbanisation — Géoconfluences » [archive], sur geoconfluences.ens-lyon.fr (consulté le 17 octobre 2017)
2- Jean-Pierre Paulet, *Géographie urbaine*, Armand Colin, 2009, 120 p. (ISBN 9782200355722), p.101-102

Les modes d'urbanisations :

La morphologie urbaine permet d'étudier les différentes formes d'urbanisation. Les villes peuvent se développer grâce à la ERP de façon verticale ou horizontale , voire les deux à la fois. Le développement horizontal est tantôt concentrique, dendritique, ou linéaire (fréquent dans les vallées, ou sur le bord d'axes importants), ceci en fonction du contexte biogéographique, politique ou historique (incluant l'évolution des conditions historiques de propriété). L'urbanisme s'appuie généralement sur l'existant, sur le réseau de transport et sur un ou plusieurs centres ou pôles (développement multipolaire). De nombreuses villes nouvelles ont été créées dans les années 1960 en France suite à la politique des villes nouvelles (comme Lille-Est, Evry ou Cergy-Pontoise par exemple).

Litturbanisation : c'est une terme français origine de ce concept Gerard-francois qui signifie urbanisation le littoral .

Hormis dans le cas de villes champignons liées à la découverte de filons d'or, de ressources rapidement épuisées, ou dans le cas de cités touchées par les retombées de Tchernobyl, depuis les années 1700, il est rare que les villes se stabilisent, disparaissent ou décroissent. Même Hiroshima et Nagasaki, ou les villes rasées durant la Première Guerre mondiale ou durant la Seconde Guerre mondiale, ou lors d'autres conflits ont rapidement été reconstruites et se sont développées. Ce n'est pourtant que dans les années 1970 avec les villes nouvelles, et dans les années 1990 que les urbanistes ont commencé à réfléchir aux conditions de soutenabilité du développement urbain. Et il faut attendre les années 2000 pour voir apparaître les premiers quartiers HQE (Bedzed par exemple à Londres) et 2006 pour le premier projet de ville HQE (en Chine).

3 - Litturbanisation

La litturbanisation est le terme défini par Gérard-François Dumont afin de caractériser le “ développement du peuplement des espaces littoraux et sublittoraux “ et la multiplication des infrastructures servant de support à ce développement .en 2008 , la densité moyenne de population au sein des communes littorales de Normandie et Picardie était de 517 habitants/km² (de 68 pour le département de l’Eure à 620 pour la Seine-Maritime)¹.

L’origine de concepts :

Contexte :

La poursuite début 2007 de la parution des résultats du recensement rénové permettait d’affiner les grandes tendances de l’évolution démographique de la France depuis 1999. Etant donné le flou dans lequel nous étions, il paraissait nécessaire d’insister sur deux points marquants des évolutions démographiques récentes de la France.

Résumé :

Les résultats de l’enquête de recensement de 2006 montrent que les taux de croissance démographique les plus élevés se constatent dans les communes situées au-delà de la périurbanisation, donc plus loin de la ville-centre. L’urbanisation du littoral se poursuit : tous les littoraux sont concernés, mais les plus forts taux de croissance démographique se concentrent sur les littoraux méditerranéen et atlantique.

1- Laurent CHALARD, Gérard-François DUMONT (2007). « Territoires français : le renforcement de la « para-urbanisation » et de la « litturbanisation » ». *Population & Avenir*. N°682. Mars-Avril 2007. Pages 14-16.

Les modes de litturbanisation :

Notre raisonnement suivra une logique en trois parties prenant comme fil conducteur les différentes manières d'appréhender l'urbanisme littoral et d'y construire la ville. ce qui fera notamment référence aux évolutions de penser la ville littorale selon les époques.

I. Construire la ville sur le littoral

Nous constaterons tout d'abord l'état du contexte urbain sur le littoral. Cette analyse nous permettra d'étudier l'apparition récente de l'urbanisation sur ce territoire et son évolution au cours des derniers siècles. Cela permettra de dégager les grandes tendances de la planification urbaine sur le littoral et la manière dont l'ensemble des activités, des besoins humains et des populations occupent cet espace et cohabitent ensemble.

I. Construire la ville avec le littoral

Nous étudierons ensuite les impératifs et les contraintes de construction de la ville sur le littoral afin de le protéger tout comme il s'agit de s'en protéger. Cette analyse se basera notamment au regard de la législation française et des conséquences sur l'urbanisation du littoral par les principes d'aménagement qu'elle induit pour planifier et mettre en valeur cet espace.

II. Construire la ville pour le littoral

Enfin, ce travail s'achèvera sur une réflexion portant sur les enjeux de l'urbanisme littoral actuel, ayant vocation à faire émerger des manières d'aménager durables. Là encore, nous constaterons que la transposition des problématiques urbaines tenant compte de la durabilité prend une ampleur particulière sur le littoral.

Tout au long de ce travail, nous prendrons comme objet d'étude la commune littorale de Saint-Malo dans le département d'Ille-et-Vilaine (35). Une année passée en contrat d'alternance à la Direction de l'Aménagement et de l'Urbanisme, service technique de la Ville de Saint-Malo, en particulier sur la révision générale du Plan Local d'Urbanisme (PLU) et la réalisation du Projet Urbain Stratégiques (PUS) Saint-Malo 2030, m'ont permis d'appréhender les principes qui guident l'aménagement à la fois d'une commune littorale et d'une ville de près de 45 000 habitants et principal pôle d'une agglomération de 80 000 habitants.

Cette analyse d'un territoire spécifique n'aura pas pour but de l'inscrire comme une référence universelle des problématiques des communes littorales mais bien d'essayer de comprendre comment ces problématiques peuvent s'appliquer dans un exemple concret face aux théories générales. Cela permettra de voir en particulier la traduction des enjeux à une échelle locale, à travers les documents d'urbanisme communal et supra-communal que sont le PLU et le Schéma de Cohérence Territorial (SCOT).

Urbanisation du littoral : vers de nouveaux outils pour gérer la montée de la mer

"Si des avancées ont été réalisées en matière d'inondation et de submersion, l'érosion côtière a été délaissée", a estimé Pascale Got, députée socialiste de la Gironde, rapporteur de la proposition de loi sur adaptation des territoires littoraux au changement climatique à l'occasion des discussions en première lecture à l'Assemblée. "Ce texte apporte des premières réponses aux attentes formulées par les maires des territoires concernés", a-t-elle affirmé. La proposition délimite notamment un nouveau cadre pour permettre l'aménagement et la gestion de constructions dans des zones menacées par le recul du trait de côte¹.

Consécration de la stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte :

Le texte permet tout d'abord la reconnaissance de l'érosion vis-à-vis de l'inondation. Il s'appuie pour cela sur les principes de base de la gestion de la montée de la mer introduits par la loi biodiversité. La loi Littoral fait un premier pas pour la gestion de la montée de la mer. La loi pour la reconquête de la biodiversité a pris en compte le phénomène de l'érosion côtière à travers deux dispositions. Elle prévoit en effet que l'Etat afin d'anticiper l'évolution du trait de côte réalise une cartographie de l'érosion littorale fondée sur un indicateur national. L'objectif est de faciliter l'information du public et des acteurs socio-économiques. Les collectivités territoriales pourront également le prendre en compte lors de l'élaboration des documents de planification. Le texte introduit également que le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) ou le schéma d'aménagement régional pourront fixer des objectifs de moyen et long termes en matière de gestion du trait de côte. Ces derniers devront également "préciser les règles générales d'un projet de territoire qui permet d'anticiper et de gérer les évolutions du trait de côte" et détermineront "les modalités d'un partage équilibré et durable de la ressource sédimentaire".

1- <https://www.actu-environnement.com/ae/news/urbanisation-littoral-vers-nouveaux-outils-pour-gerer-montee-mer-28310.php4>

La proposition consacre ainsi dans la loi, la stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte et son articulation avec le risque d'inondation ainsi que les objectifs en matière de gestion de trait de côte éventuellement fixés dans les Srdet et les schémas d'aménagement régional (SAR). Elle raccourcit de dix à six ans la périodicité de révision de la stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte. Cette dernière est élaborée en concertation avec les collectivités territoriales, la communauté scientifique, les acteurs socio-économiques et les associations de protection de l'environnement (uniquement). La proposition donne également une définition du recul du trait de côte. Il s'agit du déplacement vers l'intérieur de la limite entre le domaine maritime et terrestre du fait de l'érosion côtière ou de l'élévation permanente du niveau de la mer. Elle précise que ce dernier peut s'étendre au-delà des limites du rivage de la mer.

Création de zones d'activité résilientes et temporaires :

La proposition de loi indique que les plans de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) devront désormais déterminer le risque du recul du trait de côte. Elle crée une nouvelle zone d'aménagement qui prend en compte la montée de la mer. Ainsi aux zones rouges (inconstructibles) et bleues (constructibles avec condition) de ces plans s'ajoute désormais un espace intermédiaire : la zone d'activité résiliente et temporaire (Zart). Elle est délimitée sur proposition d'un groupement ou d'une collectivité territoriale. Le PPRN fixe la durée maximale pendant laquelle des constructions ou exploitations peuvent être réalisés dans ces zones sous réserve que cela soit compatible avec l'exposition à d'autres risques naturels.

Le Sénat a supprimé la possibilité pour le PPRN de créer des zones de mobilité du trait de côte. Initialement, ces dernières devaient permettre de définir un périmètre de protection des écosystèmes. Les communes ou leurs groupements devaient ensuite statuer de la réalisation ou non par exemple d'ouvrages de défense contre la mer sur cette zone, dans le cadre de la gestion des milieux aquatiques et la prévention des inondations (Gemapi).

Le Sénat a néanmoins introduit trois dispositions : *"Premièrement, la possibilité, pour les préfets, de rendre immédiatement opposables à toute personne publique ou privée, après consultation des maires concernés, les dispositions prévues par le PPRN si l'urgence le justifie, détaille Michel Vaspert, sénateur du groupe Les Républicains. Deuxièmement, l'obligation de démolition des constructions méconnaissant les règles d'urbanisme ; troisièmement, la possibilité de refus d'octroi d'un permis de construire ou de décision d'opposition à déclaration préalable pour les constructions achevées depuis plus de dix ans présentant des irrégularités au regard du droit de l'urbanisme"*. Le représentant de l'Etat dans le département peut décider si une révision ou une modification du plan de prévention des risques naturels prévisibles est nécessaire en regard de la Zart¹.

1- <https://www.actu-environnement.com/ae/news/urbanisation-littoral-vers-nouveaux-outils-pour-gerer-montee-mer-28310.php4>

Bail réel immobilier littoral :

La proposition de loi crée également un nouveau bail : le bail réel immobilier littoral (BRILi). L'objectif ? Prendre en compte dans une Zart le risque du recul du trait de côte tout en maintenant ou implantant des activités sur le littoral.

L'Etat, les collectivités territoriales ou leur groupement, un établissement public foncier, le Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres ou une société publique locale compétente peut ainsi passer un contrat de location pour un bien situé dans une Zart ¹.

Ce contrat fait obligatoirement l'objet d'un acte notarié. Sa durée, reconductible, est fixée en accord avec les parties dans une fourchette comprise entre cinq et quatre-vingt-dix-neuf ans et ne pourra pas aller au-delà de la date à laquelle le PPRN prévoit la survenance du risque.

Si le recul du trait de côte se produit avant le terme prévu par le bail réel immobilier littoral, le bailleur s'acquitte des frais de démolition des constructions existant le jour de la conclusion du bail et des constructions mises à la charge du preneur dans le contrat. Le preneur déplace ou démolit les constructions et améliorations réalisées à son initiative.

A l'inverse, si le risque ne s'est pas concrétisé, en l'absence de prorogation du bail, le preneur cède au bailleur les constructions et améliorations dont il est propriétaire.

Le prix du bail peut prendre deux formes : un loyer payé à la signature du bail ou à toute autre date fixée par les parties, ou le transfert au bailleur de la propriété ou de la jouissance d'immeubles.

Le texte interdit de céder les immeubles du domaine privé de l'Etat situé dans des Zart. Du fait de la montée des eaux, ces biens pourront être physiquement incorporés au domaine public maritime soit être utilisés dans le cadre d'une occupation des terrains cohérente avec le domaine public. Toutefois, la proposition de loi laisse la possibilité à l'Etat, aux collectivités, et à leurs groupements, et aux établissements publics fonciers de céder ou échanger ces biens entre eux. Le Conservatoire du littoral garde également la possibilité d'acquérir ces biens.

Les entreprises signataires d'un bail réel immobilier littoral, créées après la promulgation de la loi, bénéficieront d'une exonération d'impôt sur les bénéfices.

1- <https://www.actu-environnement.com/ae/news/urbanisation-littoral-vers-nouveaux-outils-pour-gerer-montee-mer-28310.php4>

Informations sur les risques

Notamment pour aider les collectivités qui ne disposent pas de beaucoup de moyens humains, le texte précise que l'Etat devra leur fournir des informations sur les caractéristiques, l'intensité et la probabilité de survenance des risques naturels existant sur leurs territoires.

Les vendeurs ou bailleurs de biens situés dans une Zart devront préciser la durée pendant laquelle ces derniers pourront être occupés au regard du risque de recul du trait de côte.

Désormais les Scot, en l'absence de dispositions sur le trait de côte déclinées à l'échelon régional, dans les Sradet ou les SAR, prendront en compte les objectifs de la stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte. Ils devront les intégrer lors de leur première révision. En Commission, l'Assemblée a toutefois supprimé l'obligation pour les agences immobilières et les syndicats d'informer leurs clients du risque de retrait du trait de côte.

"Les obligations d'information sur les risques naturels sont déjà très clairement définies et les professionnels doivent prendre en compte, à ce titre, l'érosion du trait de côte dans les territoires où ce phénomène existe, a justifié Emmanuelle Cosse, ministre du Logement. La loi est très claire sur ce sujet ; c'est sur le plan de la pratique qu'il existe des marges de progrès. Il faut aussi inciter les candidats à l'acquisition ou à la location d'un bien immobilier dans une zone littorale à aller chercher l'information".

CONCLUSION

L'étude de l'histoire récente de l'urbanisation sur le littoral nous a permis d'observer les différentes tendances d'aménagement du littoral. À chaque époque a correspondu une manière de s'approprier et d'aménager cet espace. Pour une grande part, l'activité balnéaire a été déterminante, a posé les fondements des villes littorales et influencé leur développement.

Puis, d'un rapport conflictuel entre environnement et développement urbain, suite à l'intensification de l'urbanisation et à la dégradation du littoral dans les années 70, les politiques d'aménagement et la réglementation ont dépassé cette dialectique en s'appuyant désormais sur leur compatibilité, voire leur complémentarité. « Cette relation émane de la compréhension et de l'acceptation que le développement économique est dépendant de la qualité environnementale et de sa préservation et que la protection de la nature passe aussi par sa valorisation économique »¹.

Cette transition a en partie pu être opérée et portée grâce à la Loi Littoral qui depuis 1986 régit l'urbanisme sur ce territoire. Elle pose des principes de construction supplémentaires devant être pris en compte dans les règlements d'urbanisme, recherchant un équilibre entre protection de l'environnement, développement urbain et croissance économique du territoire. Il aura fallu plusieurs décennies de jurisprudence et de recours pour que les principes et les enjeux de cette loi soient suffisamment assimilés.

Pour autant, la loi Littoral ne permet peut-être pas toujours d'accompagner suffisamment les aménagements des communes. Alors que certains principes qu'elle a introduits étaient précurseurs à l'époque de sa parution, la loi Littoral s'est désormais fait rattraper avec leur application à l'ensemble du territoire national par les récentes lois faisant intégrer les concepts de développement durable à la pratique de l'urbanisme. Elle garde cependant toujours un côté prescriptif qui par la volonté de protéger l'environnement se fait au détriment de l'aménagement lui-même. Cela peut dans certains cas boucher les voies à certaines possibilités de développement des villes en leur faisant « tourner le dos » à la mer tandis que l'extension urbaine se trouve reportée vers l'intérieur des terres. Une adaptation de la loi Littoral aux enjeux d'urbanisme du XXI^{ème} siècle semble en cela nécessaire, sans qu'elle remette en cause les avancées qui furent permises en terme de préservation de l'environnement et de maîtrise de l'urbanisation. Elle permettrait ainsi de conforter une réelle mise en valeur à la fois du littoral et de ces espaces urbains leur offrant la possibilité de réaliser les projets adaptés à leur développement, en synergie avec ce territoire, dans l'optique de rester en phase avec ces mutations et les besoins humains qui y sont liés.

Le rapport et la référence à la nature littorale sont aujourd'hui devenus des clés pour un développement urbain équilibré sur le littoral afin de répondre aux problématiques actuelles et futures. Une révolution dans la manière de penser ces territoires intégrant les réflexions de développement durable est donc impérative pour faire évoluer la ville en même temps que le littoral et ainsi réviser son mode de fonctionnement. C'est dans ce contexte que de nouvelles formes urbaines sont en train de voir le jour.

1- Fougny, Sébastien. « L'intégration géographique comme mode d'interprétation de l'évolution des stations balnéaires ». *Noréis. Environnement, aménagement, société*, no 206 (1 mars 2008): 73-89.

La Litturbanisation : construire et aménager la ville sur le littoral

Chaque commune littorale possède ses propres spécificités. Il n'existe pas de cas d'école tant il existe des variétés géographiques et urbaines.

Malgré la complexité de son territoire, l'étude de cas de Saint-Malo nous a permis de suivre l'évolution des aménagements et les nombreux aspects propres aux villes du littoral.

Cela fut particulièrement le cas concernant son organisation urbaine par le partage entre ses différentes activités notamment portuaires, balnéaires et d'habitat. Le dépassement des contraintes physiques de son territoire, avec le comblement de ses marais permettant son expansion lors des précédents siècles et l'intégration de l'aléa submersion marine dans sa conception, sont autant d'éléments forts, caractéristiques de son urbanisme. Plus récemment, le dépassement du caractère multipolaire de la ville, la gestion de son étalement urbain et de ses enjeux démographiques et le traitement de son réseau de trame verte et bleu en phase avec ses paysages l'inscrivent dans une nouvelle phase de projet urbain.

En conclusion, qu'il s'agisse de la ville littoral ou de toutes autres villes implantées sur un littoral, on constate qu'on ne peut s'affranchir de cet espace pour évoluer mais qu'une réflexion s'impose pour relever les défis liés aux mutations futures inéluctables.

Le littoral et la mer apparaissent de plus comme des outils de construction de ville durable et d'un aménagement durable de ces territoires par les capacités de production de ressources et de mise en valeur liées à la mer. Il s'agit d'autant d'éléments qui permettront de dépasser les contraintes du littoral pour en faire des leviers de développement afin de promouvoir un développement durable de ces espaces.

Chapitre II

(Cas similaires)

Cas similaires :

L'intérêt d'évoquer les cas similaires à travers la recherche bibliographique est de cerner les concepts et de saisir la genèse et la stratégie adoptée pour des projets similaires au cas d'étude.

1- La Grande Motte

V.1. Introduction:

La Grande Motte : Une station balnéaire très récente, à l'architecture futuriste et port de plaisance à proximité de Montpellier, Ancien territoire et nouveau quartier de la commune de Mauguio, dont les travaux ont démarré en 1965 sur un terrain vierge, la Grande-Motte se caractérise par une grande homogénéité architecturale, dont les éléments les plus visibles sont les immeubles en forme de pyramide.

La Grande Motte est sans conteste une des têtes de pont des "villes nouvelles" qui naissent dans cette seconde moitié de XXe siècle dans la région parisienne, à Brasilia, à Chandigarh. Elle est dans le même temps une ville dessinée, une ville dont la morphologie témoigne d'une forte homogénéité et d'une grande continuité.

V.2. Situation :

La Grande-Motte est une commune française, située dans le département de l'Hérault sur la côte littorale de la région Languedoc-Roussillon.

Elle est délimitée par deux étangs, l'étang de l'Or au nord-ouest et l'étang du Ponant à l'est, alimenté par le Vidourle. Au sud, la mer Méditerranée.

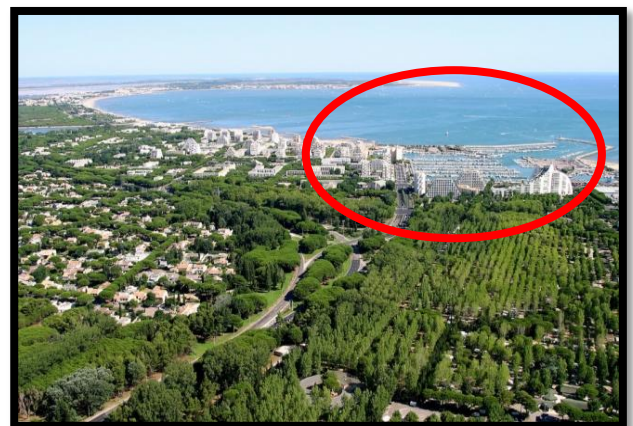


Figure 19: la situation de la grotte-motte

V.3. HISTORIQUE :

La Grande Motte d'hier :

Le territoire actuel de la ville de la Grande-Motte est une ancienne partie de la commune de Mauguio ; à l'époque ce territoire était peu utilisé par les hommes car isolé des villages alentours par l'étang de l'Or. A partir des années 1960 et de la Mission Racine, La Grande-Motte devient une station balnéaire créée ex nihilo avec port de plaisance, immeubles, campings,... L'objectif était de détourner les touristes des destinations espagnoles de l'époque.



Figure 20 : ancien grotte-motte

La Grande Motte aujourd'hui :

L'architecture voulue par Jean Balladur rompt avec la tradition de l'architecture pittoresque des villes balnéaires avec la création de terrains de sports, d'un palais des congrès, de commerces et d'une plage bordée d'un simple chemin piéton.

L'objectif de ces pyramides est de fournir à chaque habitant qui dispose de balcon et terrasse à chaque étage avec vue sur la mer et de réaliser une transition douce entre le littoral et la chaîne montagneuse des Cévennes.

Grâce à cette réalisation architecturale, la ville a reçu le label « Patrimoine du XXe siècle » le 19 janvier 2010.



Figure 21 : la grotte-motte aujourd'hui

La Grande Motte reste une station balnéaire appréciée pour ses plages de sable fin. Située au cœur de la petite Camargue, à 18 km de Montpellier, elle possède 283 ha d'espaces verts, 20 km d'allées piétonnes et cyclables, et 6 km de plage de sable fin. A proximité de Montpellier, elle est devenue une véritable ville littorale, vivante à l'année.

L'œuvre de Jean Balladur est aujourd'hui étudiée par les écoles d'architecture de l'Europe entière. Il fait partie des œuvres majeures de l'architecture balnéaire mondiale.

V.4. Problématique :

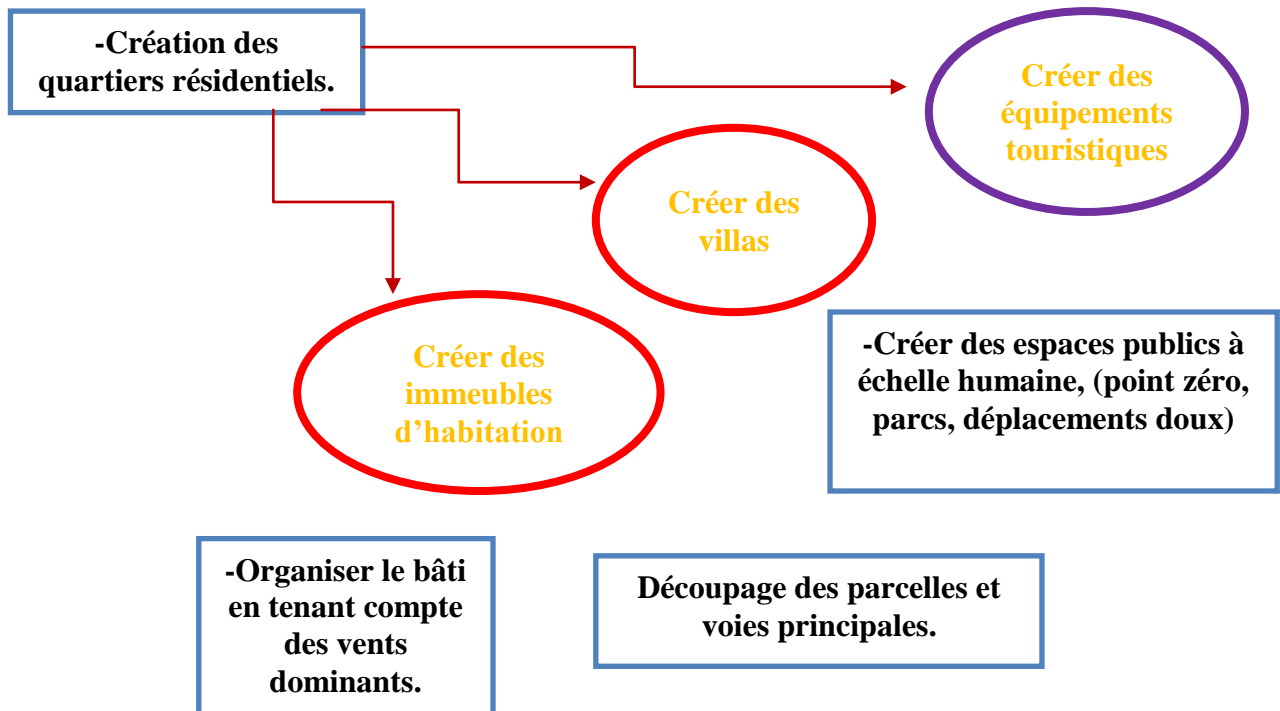
-Comment confiée la future station de La Grande Motte ?

➔ Recherche d'une voie nouvelle adaptée à l'esprit du site.



Figure 22 : ancienne la grotte-motte

V.5. Plan d'action:



V.6. Les sites remarquables de la Grande-Motte :

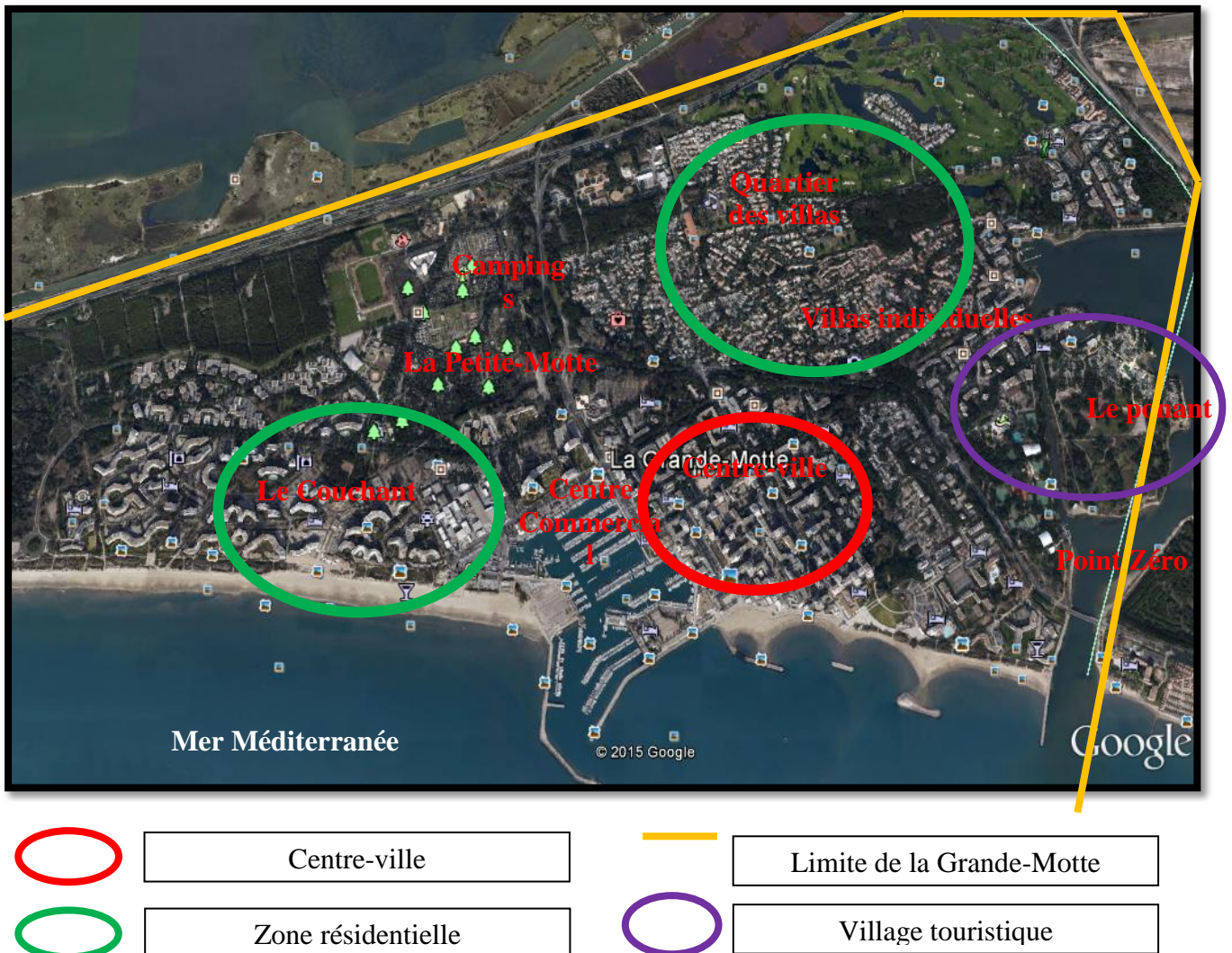


Figure 23 : Plan de masse de la grotte-motte

D'autres caractéristiques cependant distinguent radicalement les deux démarches et surtout les deux "produits". En premier lieu, le projet social : il ne s'agit plus d'accueillir l'élite des grandes métropoles pour de longues périodes de résidence mondaine, mais de donner aux classes moyennes l'occasion de pratiquer le bord de mer. Relevons une deuxième différence dans les équipements, ou plus exactement dans la nature des équipements.

Deux éléments essentiels ont en effet disparu : le front de mer et la promenade de bord de mer.

Jean Balladur va éviter de disposer ses immeubles frontalement pour, nous semble-t-il, deux raisons principales : éviter de privilégier une partie du programme résidentiel au détriment des autres, assurer un accès à la plage sans avoir à rencontrer les effets de privatisation que n'auraient pas manqué de susciter une construction en ras de plage. La plage est seulement bordée d'une promenade piétonne qui constitue une transition rapide et peu complexe entre la mer et ses activités et la ville et son fonctionnement.

V.7. Edifices conçus par Jean Balladur dans l'ordre chronologique de construction :

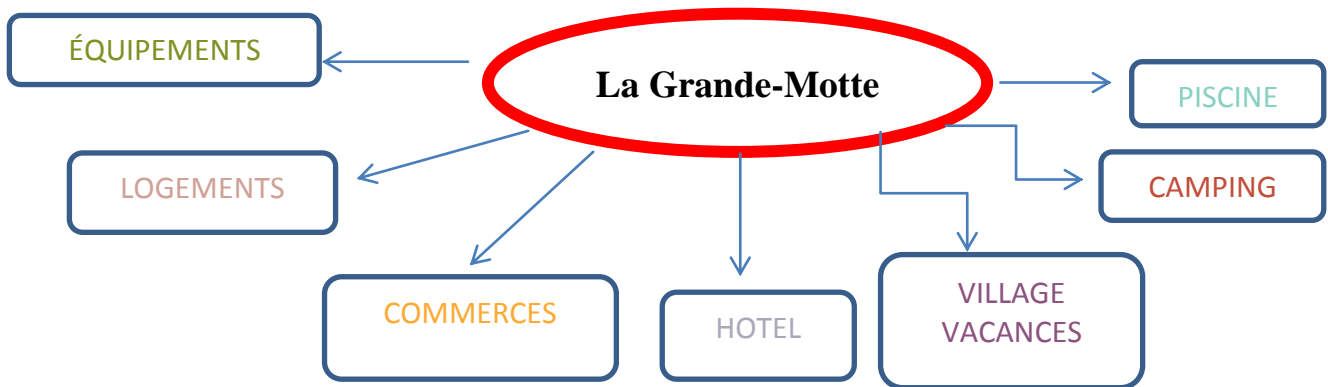


Figure 24 : Les édifices de projets

V.8. Quelques repères sur La Grande Motte :

- **Le Levant (Centre-ville) :**

Le quartier « masculin » avec ses résidences en pyramides tronquées caractéristiques, érigées et angulaires.

➡ Résidence

- **Le quartier du Couchant :**

A l'opposé du tracé rectiligne du Levant, ce quartier, dont Jean Balladur donne le plan masse dès 1973, est irrigué par un réseau de rues en courbes enroulées et inversées. Ici, la formule dense du centre plus urbain du Levant est abandonnée. Situé à l'Ouest du port, il articule, autour d'un centre commercial, des immeubles d'habitation et un ensemble sportif appelé la Plaine de jeux.

➡ Résidence et Equipement

- **Le quartier du Ponant :**

Il est caractérisé par la présence d'un élément essentiel dans la pensée du tourisme social pour accueillir les classes moyennes. Il abrite le golf Il est un des premiers chantiers de la station dès 1968.

➡ Village de vacance

- **Le quartier des villas :**

Noyé dans la végétation, c'est un modèle de cité-jardin, organisée autour de placettes. Ce quartier a bénéficié d'un préverdissement lors de la conception du plan de masse. La circulation automobile y est très limitée, et chaque placette est reliée au réseau de cheminement piétonnier. Jean Balladur a calculé l'implantation des placettes et la disposition des parcelles pour procurer un maximum de confort et d'intimité aux habitants.

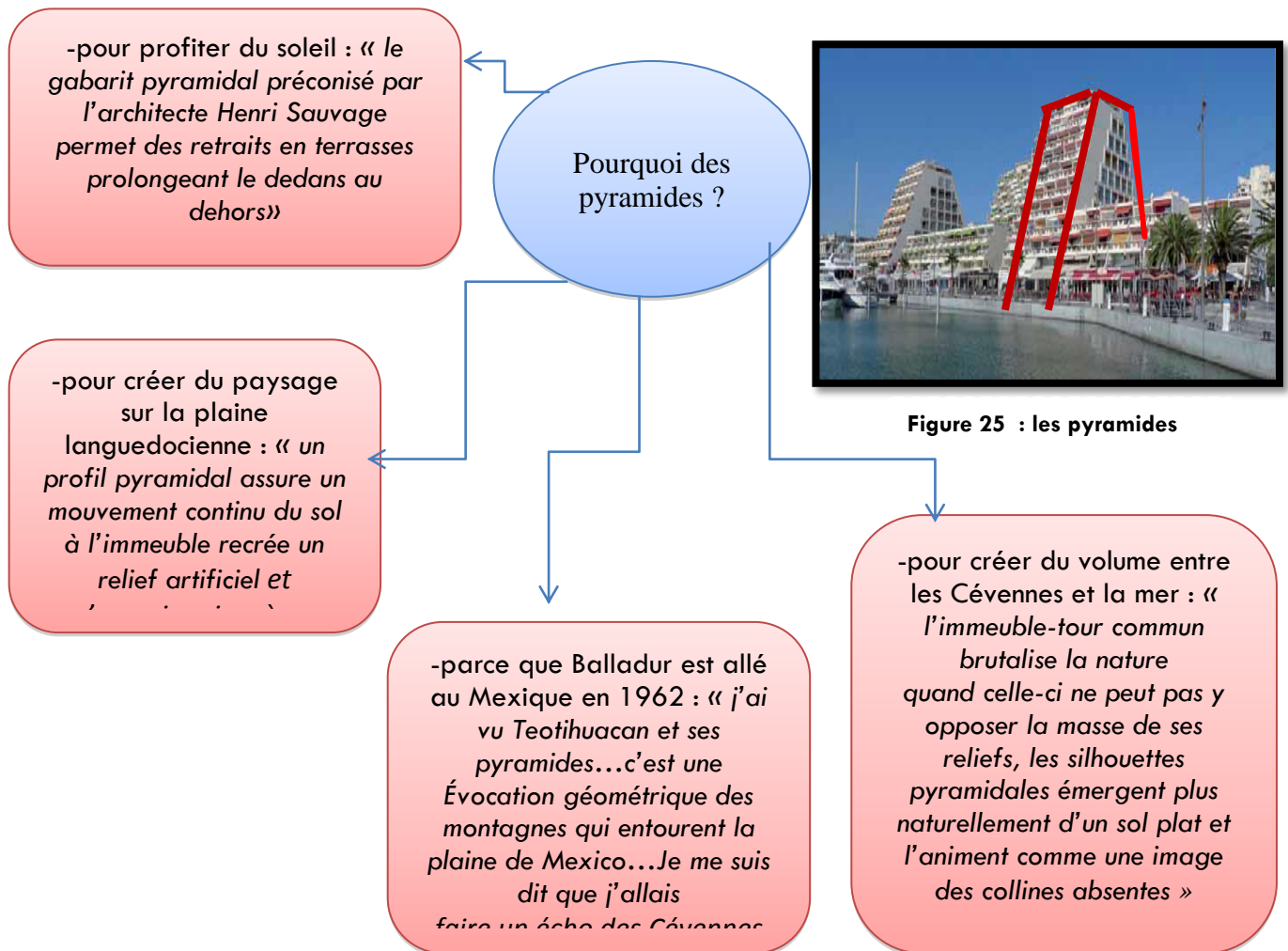
➡ Résidence



➤ Une ville verte

Près naturels

V.9. Le style de la station de la Grande Motte: les pyramides :



V.10. Les Façades :

Jean Balladur gère plus précisément la forme urbaine par deux moyens, d'une part l'imposition de gabarits, de l'autre le recours au plus traditionnel plan de masse .

Le recours au gabarit s'accompagne d'une réflexion poussée sur ce qu'est la ville dans sa forme. Pour lui en effet le vide, ce que l'on a l'habitude de signifier en creux, en négatif dans les plans constitue la réalité pratique et physique de la ville. Faire de la ville pour lui c'est en effet tout d'abord créer, l'espace qui contient les pratiques urbaines, les rues dans leurs dimensions, mais surtout leur volume, les places, les espaces ouverts. "Pour moi l'architecture c'est le vide [15]", déclare à ce propos Jean Balladur.



Figure 26 : les pyramides

La grande pyramide, façade sud, partie ouest.

Le jardin de vagues est fait de formes modelées au sable, de petits murets de soutènement blancs et d'un tapis de briques rouges.

. Les immeubles, construits en forme de pyramides orientées vers le sud, prennent une forme ovale à la base afin de limiter l'effet du vent dominant.



Figure 27 : les façades urbains de projet



Figure 28 : Façade urbain

-les façades des principaux bâtiments de la ville : tous les motifs sont différents et confèrent à chaque bâtiment sa personnalité propre.

- **Les pyramides** tronquées vues quelque temps auparavant à de Mexico. Pour Jean Balladur, la forme pyramidale paraît bien mieux que les tours ou les immeubles parallélépipédiques car « elle transpose le relief des collines
- Eviter l'uniformité et la disparate, (infinité des formes du béton précontraint)
- Ne pas oublier que la matière travaillée c'est le vide et non pas le béton ou la pierre.

Les mobiliers urbains :



Escaliers

corbeilles coniques
en béton

Le frond de mer

Les bancs en pierre «Pietra Serena»

Figure 29 : les différents mobiliers urbains

2- la casa Blanca marina

Le projet urbain se décline en 4 séquences : la marina dédiée au Tourisme, les Ramblas aux affaires, les Portes Océanes comme pôles urbains intégrés et les jardins de la Mosquée.

- **Situation:** le projet de casa marina se situe dans la ville de casa Blanca dans le centre –ouest du Maroc .

Le site a une grande lisibilité géographique se confronte avec des éléments urbaine très contrasté : le port , le chantier naval ;la médina la grande mosquée Hassan 2 et l'océan.

- Problématique :

L'ensemble du projet s'organise de la grande mosquée Hassan 2 jusque le bassin de plaisance ;autour de deux éléments forts :un large parc front de mer ouvrant le site sur son environnement maritime et le boulevard ben Abdallah réhabilité en axe urbain

Alors comment aménage cette partie de la ville en créant un nouveaux pole touristique .

- Objectifs

- Positionner la ville dans le giron des grandes métropoles économique et touristique en développant autour du port de plaisance un programme conséquent d'Equipment ; un centre d'affaire et des quartiers résidentielle
- Développer le tourisme de quatre saisons
- Améliore la rentabilité de l'infrastructure de transport urbain (développement urbain durable)

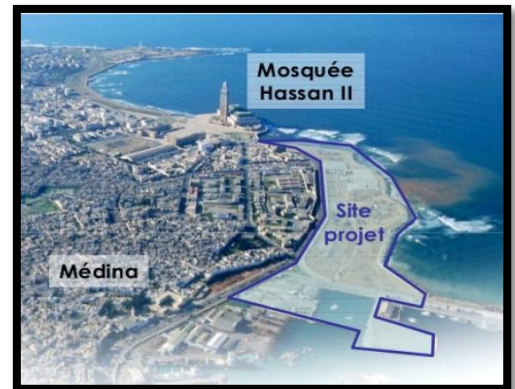


Figure 30 : la situation de la casa



Figure 31 : interface de la casa



Figure 32 : plan de masse de la casa marina

La litturbanisation : construire et aménager la ville sur le littoral

Le Programme :

✓ Surface terrain : 0,71ha

- Bassin de phoque
- Aquariums
- Restriction
- Boutique de souvenirs
- Fitness

✓ surface de terrain : 1,96ha

- Hall d'exposition
- Salle de commissions
- Auditorium
- Parking sous terrain
- Espace de restauration

✓ Hôtels 5etoiles

- R+28(100m)
- 37500m²SHON
- Des supermarché de moyennes et grandes tailles
- Hyper marché
- Salle des cinéma vip
- Espace de restauration



Figure 33 : programme et plan de masse



Figure 34 : plan de masse de la casa



Figure 35 : centre commercial

3- Projet de reconversion de la zone portuaire de Tanger ville

Situation

Le Port de Tanger ville se trouve au croisement de l'Océan Atlantique et de la Mer Méditerranée

Le projet d'aménagement du site repose sur de principes fondateurs :

- _ rendre l'eau à la cité
- _ Unir le port à la ville

Problématique :

La dualité port/ville a toujours été considérée comme un système intégré complémentaire et imbriqué dont le rôle principale est de constituer des espaces d'échange

Donc comment imaginer de nouveaux liens pour que les deux entités restent unies de manière profitable a tous les acteurs urbains et portuaires mais aussi habitants et touristes sportifs et plaisanciers ?



Figure 36 : la zone portuaire Tanger

Objectifs :

Permettre a la ville de se positionner en tant que destination phare du tourisme et croisière et de plaisance

Introduire de nouvelles activités créatrices et d'emplois

Garantir un développement respectueux de l'environnement

Amélioré la mobilité et la fluidité du transport

La litturbanisation : construire et aménager la ville sur le littoral

Dimensions urbaines :

Ce projet a prévu 20 hectares d'espaces publics ,4 places et 1 parc sont programmés pour offrir aux habitants et aux visiteurs de la ville des lieux de promenade a proximité de l'eau La composante culturelle occupe une place prépondérante dans le projet (un musée , un multiplexe cinématographique) Il Propose également des hôtels et des résidences touristiques implanté harmonieusement sur le site

Dimensions portuaire (composantes maritimes):

- Aménagement d'un nouveau port de plaisance .
- Reconversion du port de pêche en port de plaisance .
- Réalisation d'un nouveau port de pêche adosse au vieux port .
- L'aménagement du site se fera dans le respect de l'environnement ,les bâtiments emblématiques de la zone portuaire seront restaurés et reconvertis afin de sauvegarder l'esprit du site .
- Commerce , animation , résidence .
- Le projet prévoit l'aménagement et la construction sur une surface de 50.000 m de espaces de commerce et d'animation comprenant des zones commerciales et de restaurations et des lieux de services Ainsi la construction d'espaces résidentiels .



Place de marsa



Magasins , show room ,services



Place de la mosquée



Centre commercial



Appartement de haut standing

Figure 37 : les dimensions urbaines

La litturbanisation : construire et aménager la ville sur le littoral



Figure 38 : Tanger ville aujourd'hui

4- la Salamandre:

1- Situation :

La Salamandre se trouve dans la partie Nord-Ouest de Mostaganem à 3 Km de centre-ville.

Ses limites naturelles sont constituées : au Nord et l'Ouest par la mer méditerranéen et le port de pêche, au sud par la crique (vers les sablettes) et à l'est par le centre ville.



Figure 39 : situation de salamandre

2- Accessibilité :

Salamandre bénéficie d'une bonne accessibilité, en effet il existe quatre accès majeurs à la zone d'étude :

Trois accès venant du centre-ville et le quatrième venant des sablettes (boulevard du front de mer).

3-ETAT DE FAIT (STRUCTURE URBAINE)

notre structure urbaine est organisée par les éléments suivants : * Le boulevard – SALAMANDRE – *LES CARREFOURS: NOTRE ZONE D'ETUDE CONTIENT 3 CARREFOURS QUI SONT LE RESULTATS D'INTERSECTION DE L'AXE STRUCTURANT DU PARCOURS AVEC D'AURE AXES :

- * L'ELEMENT NATUREL QUI EST LA MER .
- * LE BATI quelque soit leur fonction
- * une terrasse (espace de regroupement) au niveau de boulevard.
- * plage a coté d'une crique
- * activité du port .

obs: sachant que la zone est divisée en 2 parties .

4 circulation

La zone de la salamandres possède 02 axes majeurs qui relient cette Agglomération avec la ville, ils sont caractérisés par une très forte fréquentation mécanique , ainsi qu'on y trouve plusieurs nœuds importants.

- circulation mécanique

- La c .mécanique est forte sur les quatre accès (limite de zone)
- circulation peitonne
- Le boulevard du frond de mer est caractérisé par un flux piétonnier

Fort surtout pendant la saison estivale et nous avons les perpondi-culaire au front de mer qui ervent par fois comme passage piétonnier.

La litturbanisation : construire et aménager la ville sur le littoral

- Le stationnement :

On observe que l'espace de stationnement dans ce fragment n'est pas

Bien traité ou organisé à cause de

la terrasse existante .

l'existence des activités oblige le conducteur de stationner (cafeteria..restaurant...alors pas d'un équipement ou aire pour ca



Figure 40 : les places de stationnement

5- TRAME VIAIRE

IL EXISTE DEUX TYPES dominantes DE TRAME VIAIRE DANS L'Environnement immédiat Dans le site d'intervention :

** trame quadrillé : cette trame est obéissante à la forme de la voie Qui mène vers sablettes .

** trame linéaire : la résultat de l'obéissance à la morphologie du site

** système en boucle au niveau de rond point ...système en résille ..

Système désobéissante.

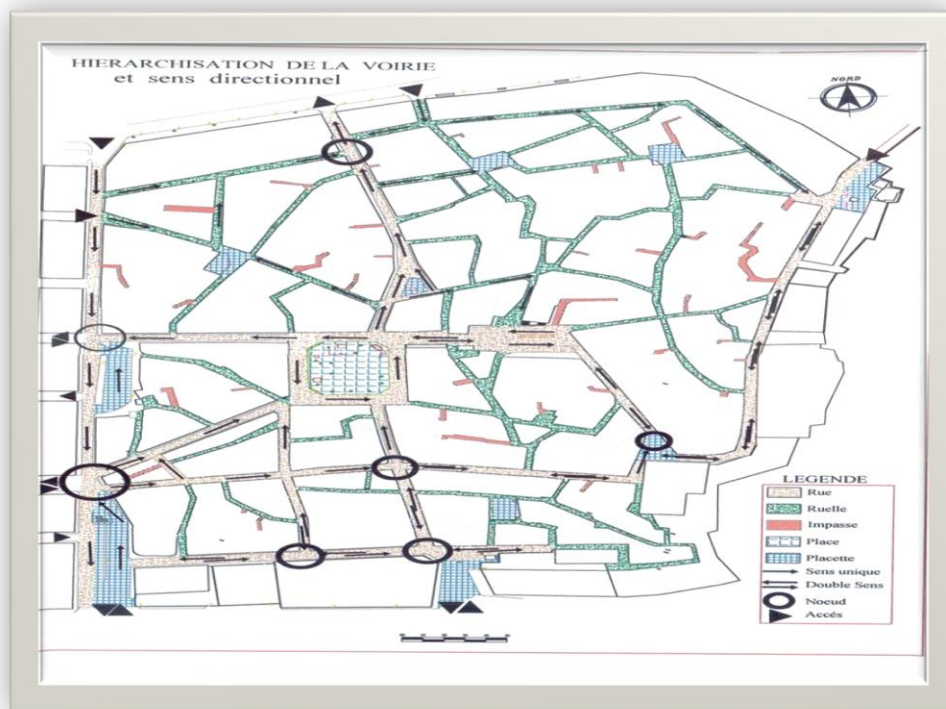


Figure 41 : la trame voirie

6- TRAME parcellaire :

Dans la partie nord de la zone de la salamandre le découpage des parcelles est presque régulier totalement Et logique car il obéi à la trame viaire . on remarque une différence au niveau des tailles à cause De changement de type d'habitats.

Sachant que les irréguliers réservés pour les équipement si non ils sont des poches vides ou placettes .

7-synthèse :

On a synthétise a partir de l'analyse du site que la zone de front de mer de la salamandre est une zone délaissée coté qualité architecturale et l'état physique des construction, ainsi qu'il ya un manque remarquable des équipements qui influes d'une façon négative sur l'animation du site , l'analyse et étude de salamandre nous a montré la rupture spatial entre le port de pêche et l'environnement .

4- Salamandre

Analyse de site: front de mer Salamandre

Introduction :
Mostaganem est ville côtière qui possède les caractéristiques d'une ville touristique par excellence, et comme la plupart des villes son front de mer constitue non seulement un axe de circulation majeur mais ainsi un lieu identitaire.

La salamandre est le front de mer le plus connu à Mostaganem d'une réputation national, il a reçu récemment un réaménagement dans le cadre de renouvellement urbain, ce réaménagement a subi plusieurs critiques par les habitants natifs, le nouveau front de mer représente selon eux une rupture et une discontinuité très gênantes par rapport aux ses reminiscences et leurs image mentales du lieu qui était mal reproduise par les autorités qui n'ont pas consulté les habitants.

Situation
De la zone d'étude
Le front de mer

Liaison routières

1836
Ce village a pris le nom d'un navire

1906
Le village été annexé à la commune de Mostaganem

Après 1962
Début de l'Extension du centre ville vers le côté sud-ouest

La Salamandre été un petit village de pêche

Carte de la ville de Mostaganem 1942

Ces deux carte postale représentant la salamandre dans les années 1910-1920 sont les plus anciens documents. On peut distinguer le bord de mer ourlé de maison le long de la plage et un petit port sans jeté avec quelques pêcheurs

Le centre ville

La Salamandre

La zone d'étude est liée au corps de la ville par 2 route principale (route N11 et la route N90A) et une route secondaire (W7A) qui permet un accès directe a la zone et au front de mer

RN11
RN90A
RW7A

La zone est d'environ 10 min de la ville en véhicule et 35 min a pied

la salamandre
Une zone urbaine au bord de la mer a environ 3Km du centre ville

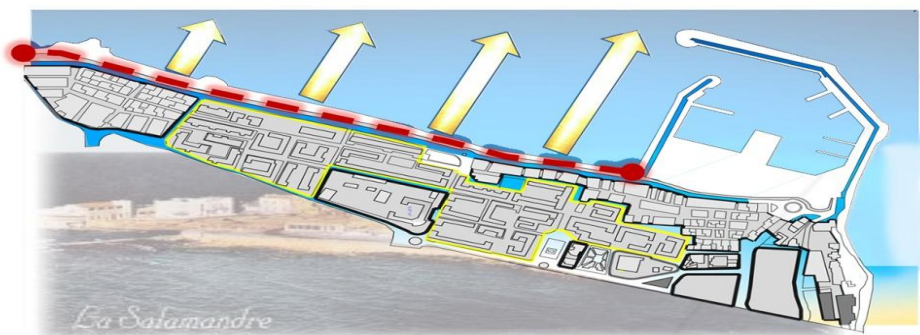
2002
Les travaux du nouveaux port de la salamandre démarrent

2011
L'inauguration du port de pêche

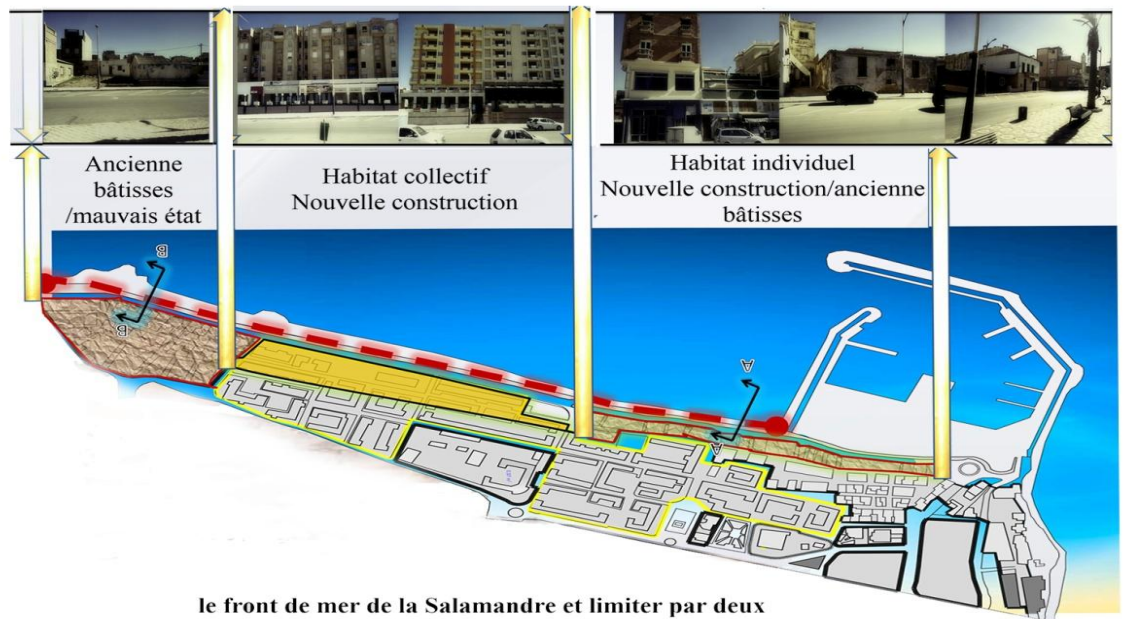
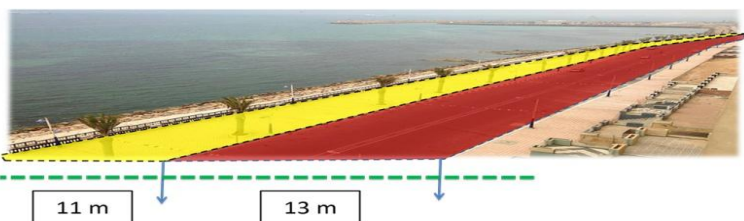
2008
Le lancement du projet du front de mer de la salamandre

Fin 2012
L'inauguration du front de mer de la salamandre

Analyse de site: front de mer Salamandre



Un front de mer de 1.1 km qui nous offre un champ visuel extrêmement large
Une très forte relation sensorielle avec la mer



le front de mer de la Salamandre et limiter par deux limites une naturelle (la mer, les roches) et une deuxième et physique (composer d'une ceinture d'habitations collectif et individuel)

Analyse de site: front de mer Salamandre

Etat de lieu:

2-Etat de fonction

Echelle:
1/2000

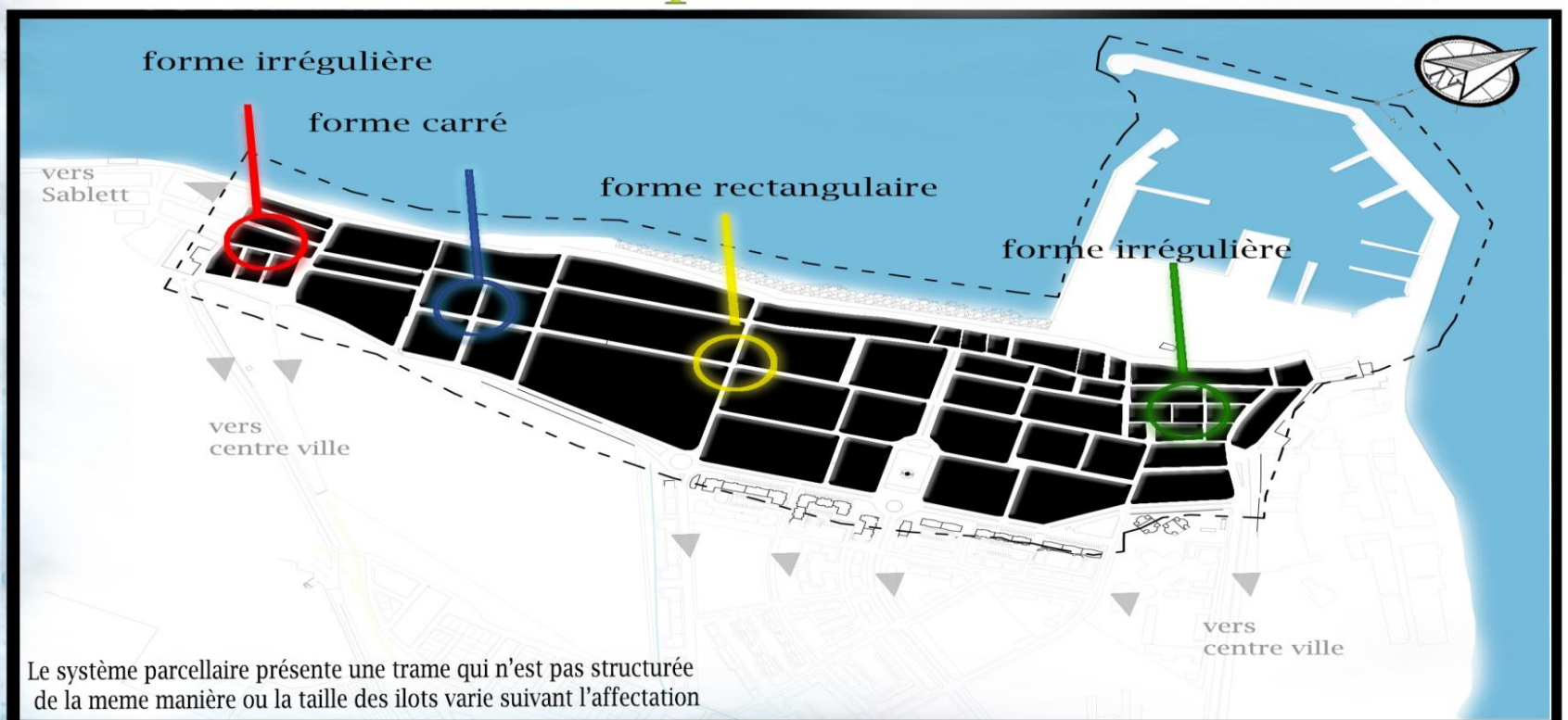


Analyse de site: front de mer Salamandre

Etat de lieu:

3-Trame parcellaire

Echelle:
1/2000

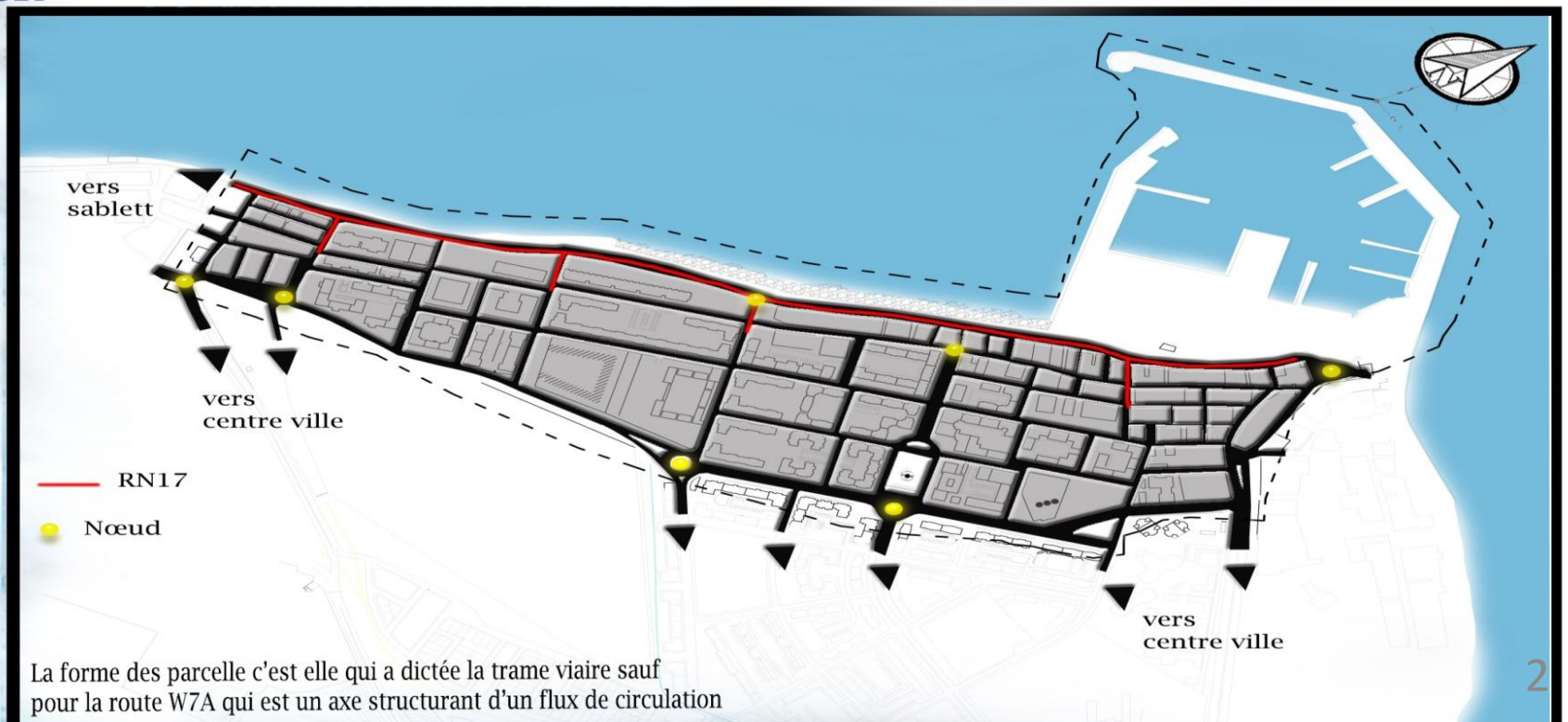


Analyse de site: front de mer Salamandre

Etat de lieu:

4-Trame viaire

Echelle:
1/2000



Synthèse :

Après une étude thématique :

- ❖ Il en ressort un programme qui se compose de plusieurs activités liées entre elles.
- ❖ Les principes d'organisation et les caractères architecturaux des équipements de ces complexes .
- ❖ Améliorer l'attractivité du projet par des structures qui fonctionnent toute l'année .

Regroupement de tous les éléments créant le bruit dans une seule zone et l'implantation de l'unité d'hébergement loin de l'unité d'animation suivant les vue panoramique.

Un programme de façon qu'il soit rentable durant toute l'année:

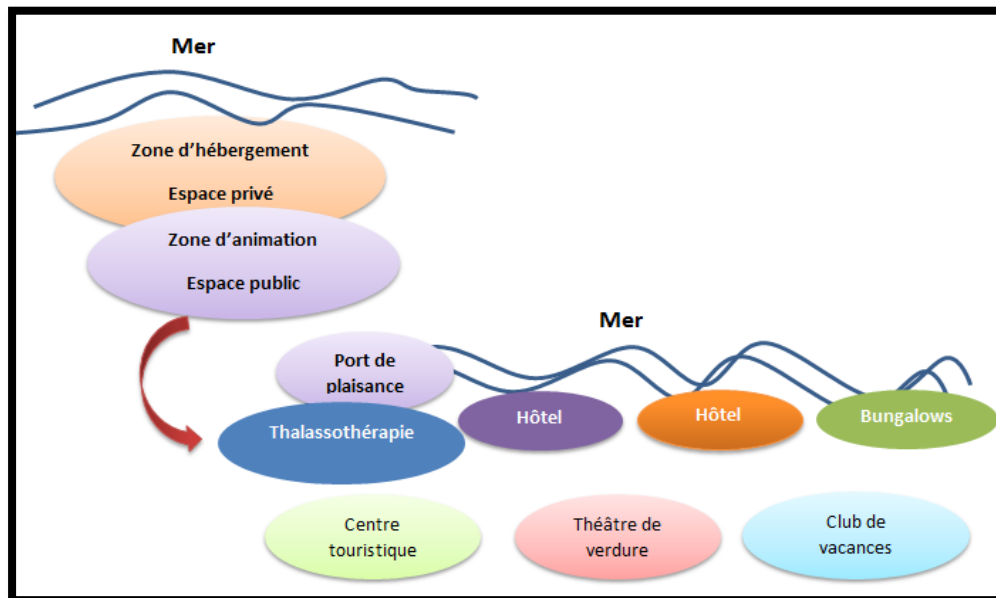


Figure 42 : programme urbain pour le projet

Chapitre III

(Présentation de site et analyse)

CHAPITRE III : Présentation de Site et Analyse

Introduction :

En Algérie, environ les deux tiers de la population sont concentrées sur le littoral qui ne représente que 4% du territoire. La bande côtière séduit d'emblée par la beauté de ses sites et recèle des atouts indéniables favorables à l'activité touristique. Depuis l'indépendance et contrairement aux autres pays du pourtour méditerranéen, l'Algérie n'a pas accordé au secteur du tourisme un rôle conséquent dans ses différents politiques de développement.

Si les zones côtières concentrent de nombreuses ressources et opportunités, elles sont aussi exposées aux pollutions, nuisances et autres dégradations résultant du développement des activités économiques. Il existe donc, une forte interaction entre les activités pratiquées sur la bande côtière et l'environnement.

C'est sur la base d'un constat critique et objectif par rapport à une urbanisation effrénée du littoral algérien que le choix de notre thème de recherche a été retenu. En effet celui ci se transforme et se dégrade ; chaque année dans le secteur qui nous est familier, tel que la corniche de Mostaganem, nous voyons une clôture supplémentaire, un début de lotissement quelques maisons nouvelles, quelques complexes touristiques incongrues sur sablettes et sur la partie encore naturelle, les voitures qui envahissent l'espace. D'où la nécessité d'un aménagement rationnel et respectueux qui concilie entre le développement nécessaire du littoral et l'impératif de protection des espaces sensibles.

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.

En effet, des plans d'aménagement côtiers ont été lancés à travers les 15 wilayas littorales que compte le pays et des commissariats nationaux du littoral ont été installés.

À partir du cas de la zone crique , nous avons dressé le constat de la situation actuelle et nous avons mis la lumière sur le décalage entre le discours des sphères politiques et la gestion concrète des acteurs locaux. En effet, l'urbanisation et l'aménagement non contrôlés du littoral sont le résultat d'insuffisance au niveau de la réglementation, à la mauvaise gestion des acteurs locaux et à l'inconscience des usagers.

Mots clés : Littoral, la crique, Environnement, Dégradation, Protection.

La Litturbanisation : Construire et aménager la ville sur le littoral

Mostaganem est une ville portuaire, le port est situé dans le golfe d'Arzew et doté d'une superficie de 68 ha et deux bassins. Il est traversé par un réseau de voies ferrées.

En 2011, l'entreprise publique de transport urbain de Mostaganem est entrée en service. Elle dessert le centre-ville de Mostaganem, les quartiers périphériques, à l'instar de la Salamandre et de Kharouba ainsi que les agglomérations de Mazagran et Sayada10. En 2012, une nouvelle gare routière « inter-wilaya » a été inaugurée, elle se situe sur la route nationale RN23 qui mène à Mesra et à la wilaya de Relizane RN11.

Un projet de tramway est en cours, le projet prévoit deux lignes (14,2 km), la première s'étend sur une distance de 12,2 km et va relier le pôle universitaire de Kharouba avec le Lycée Oukraf Mohamed à quelques mètres de la corniche de la Salamandre en passant par le centre ville, quant à la seconde qui s'étend sur 2 km, de l'ancienne gare SNTF au centre ville et qui va desservir les quartiers de Beymouth, Saint-Jules et la Cité-5-juillet-1962 en passant par l'avenue Benyahia Belkacem, afin de rejoindre la nouvelle gare routière à proximité de la première rocade.

Développement de la ville



Alors:

LA SALAMANDRE A ÉTÉ CRÉÉE DURANT LA PÉRIODE COLONIALE EN 1836, C'ÉTAIT LA PLAGE DE MOSTAGANEM, AVEC SES VILLAS QUI S'ÉTAIENT DES FALAISES JUSQU'À LA CRIQUE ALQUIER OU COULAIT UNE EAU DE SOURCE APPRÉCIÉE DES BAINEURS, L'ÉVOLUTION A TRAVERS LE TEMPS CETTE CHARMANTE PLAGE EST PASSÉE ÉSENTIELLEMENT PAR TROIS ÉTAPES.

- 1- P. COLONIALE
- 2- P. POSTE COLONIALE.
- 3- P. CONTEMPORAINE



Mais comment la salamandre a-t-elle évolué ?

La Litturbanisation : Construire et aménager la ville sur le littoral

La ville a évolué avec différents rythmes de croissance à cause des guerres qu'elle a connues ,On remarque que la ville s'est élargie de façon radioconcentrique et que sa 2eme partie d'élargissement mène en grande partie vers la zone du port (terrain d'intervention) qui veut dire que ce site avait une valeur importante « délaissée maintenant »

Il y a le port aussi qu'on voit s'agrandir avec l'élargissement de la ville .

La salamandre faisait partie de la commune de MAZAGRAN, puis à la demande des sec habitants, il fut annexé à la commune de MOSTA en 1906 .

On synthétise que :

la salamandre a était à l'origine une petite villégiature coloniale ou les gens passant leur coment de repos et de détente et après l'indépendance cette zone devenue une zone Délaissée et elle a perdu sa valeur comme étant une station balnéaire et devenu plus une zone urbaine après l'extension de la ville .



Figure 43 : Salamandre en vielle

La SONIC quel avenir ?

Durant les années soixante dix, l'Algérie a vu la création d'une entreprise publique, en l'occurrence la Société nationale des industries de la cellulose. A la faveur de cette réalisation, un appareil productif, dont la configuration est conçue à la fois pour satisfaire les besoins socioéconomiques du pays et favoriser l'utilisation des ressources naturelles locales telles que l'alfa, la paille, le bois et le vieux papier de récupération, a vu le jour. Quelques décennies après ces investissements, l'industrie du papier a connu une nette régression jusqu'à se caler au point mort. La SONIC, usine de cellulose et de pâte à papier, renommée plus tard CELPAP, a été implantée à Mostaganem dans les années soixante dix. Cette réalisation a été un choix d'abord politique qui s'inscrivait à l'époque dans un programme national d'industrialisation. La révolution industrielle de l'époque socialiste qui allait en paire avec la révolution agraire. Cette usine a été construite sur plus de cinquante hectares, à quelques mètres du rivage sans aucun système de protection des rejets industriels. Des années durant, les eaux industrielles usées sont rejetées dans la crique. Or, l'usine produisait de la cellulose blanchie au chlore, un élément hautement polluant. A plein régime, l'usine prélevait et rejetait des milliers de litres d'eau par jour. Après vingt ans d'exploitation, le complexe aurait ainsi déversé dans la mer des quantités inimaginables de mètres cubes de déchets industriels – chlore, sulfure, dioxine- dans le littoral et plus particulièrement dans la baie d'Arzew. Il est difficile de citer, sans oublier, toutes les industries que l'on peut incriminer dans la pollution des eaux. Signalons parmi les plus importantes et les plus dangereuses toutes les usines de produits chimiques et de matières colorantes, les usines de métallurgie, les usines de l'industrie textile, les usines de pâte à papier et de cellulose, les abattoirs et, d'une manière générale, toutes les usines établies à proximité des rivages. Il faut quand même signaler qu'à l'époque, cette usine était le principal pourvoyeur d'emplois dans la Wilaya mais elle posait un récurrent problème écologique. Comme il faut ajouter qu'aucun plan de conversion n'a été prévu pour faire face à ce cataclysme environnemental. Il y a eu, ici et là, des tentatives de dépollution de l'usine mais elles s'avéraient trop coûteuses avec le risque de ne pas résoudre le problème de la contamination dans sa totalité. Comme Mostaganem a fait partie de ces villes nées autour d'une mono- industrie polluante, elle en a fait les frais durant de longues années .

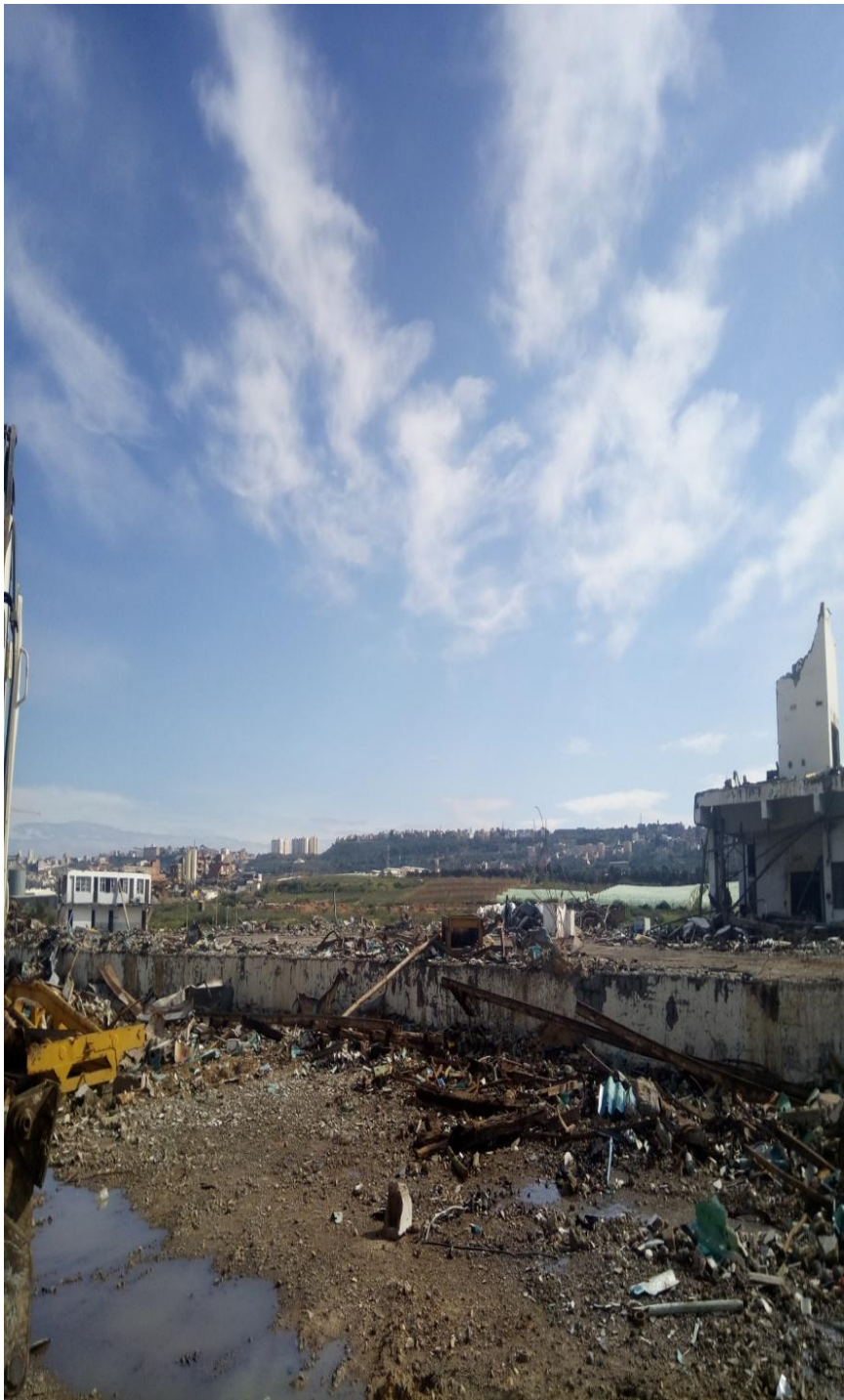


Figure 44 : Sonic quel Avenir ?

La Litturbanisation : Construire et aménager la ville sur le littoral

Cette usine de cellulose a couvé silencieusement, un des plus grands conflits environnementaux dans la région ouest du pays. La conjoncture économique du pays des années quatre vingt n'a fait qu'aggraver le fonctionnement industriel de cette structure. La SONIC a fini d'exister et le personnel reconverti ou remercié. A Mostaganem, sur les 54 hectares, ils restent les stigmates d'un fantôme métallique. On a eu vent que le site est devenu propriété du ministère de la Défense Nationale. En son état, il ne cadre pas avec la politique du développement touristique de la wilaya car il se trouve sur une des façades maritimes les plus visitées et il pose un problème. Approché, le wali sur la situation du démantèlement de cette usine, sa réponse allait dans la vision d'en faire un pôle urbain. C'est un choix qui s'inscrit dans la stratégie globale du développement local et de la modernité et particulièrement du chef lieu. Pour booster la localité, le wali n'a rien laissé au hasard. Les études urbanistiques ont toujours été son instrument privilégié. Que cet espace à franche façade maritime puisse devenir le pôle d'excellence de Mostaganem, c'est plus qu'une réussite. Le concept de développement durable vient se greffer à la vision de la protection de l'environnement et l'éco- efficacité débarrassant ainsi Mostaganem d'une tare environnementale qui a trop longtemps duré. Arriver à de tels objectifs valoriserait d'avantage les atouts de Mostaganem, il resterait donc à attendre les dividendes d'un tel choix.

Les travaux de démolition



I . Présentation de site

Notre aire d'étude se situe au Nord-Est de la ville de Mostaganem. Il occupe un emplacement géographique stratégique "à proximité de la mer et le centre-ville" Avec une distance de 1 Km du centre-ville de Mostaganem.

- Au Nord : Mer méditerranéenne.
- Au sud : CENTRE VILLE.
- Au EST : Oued.

1) Emplacement :

La Crique se trouve dans la partie Nord-Ouest de Mostaganem à 3 Km de centre-ville. C'est un terrain agricole comporte nombreux espaces verts et potagers, dans un environnement privilégié en bordure de la mer à 2 km du littoral. (Voir Figure N°01).

Ses limites naturelles sont constituées : au Nord et l'Ouest par la mer méditerranéenne et la salamandre, le port de pêche, au sud vers les sablettes et à l'est par le centre ville.

2) Accessibilité :

La crique bénéficie d'une bonne accessibilité, en effet il existe quatre accès majeurs à la zone d'étude :

Trois accès venant du centre-ville et le quatrième venant au mazagrane (boulevard du front de mer).

On a 4 accès majeur au site (fragment d'étude) :

- le premier qui vient du salamandre à partir de rond points de nouveau port .
- le deuxième vient des sablettes .
- le troisième passant par l'habitat collectif L.s.p et les habitation .
- Le quatrième vient de centre ville .



Figure 45 : la situation de la zone d'étude



Figure 46 : les accès a la zone

3) Vue :

Une vue ouverte vers la mer , Possibilité d'avoir une vue sur la ville , Possibilité d'avoir une vue générale du port par les étages supérieurs .

4).Délimitation :

Il est encadré au nord par la mer , au sud par la RN 11 et délimité à L'est par la salamandre et à L'ouest par les sablettes .

5) .Surface :

Il s'étire sur une bande d'une large moyenne de 3 km et 1 km de long , et couvre une surface d'environ 2,6 km ou 45 hectares , à une topographie orienté au nord-ouest .

1.1. La richesse naturelle :

- la vue panoramique
- la route national N 11
- Grand surface .
- Site remarquable

5- Etat de fait :

le 28/01/2018 on a visité notre terrain d'étude EX SONIC de Mostaganem – et on a remarqué que les travaux de démolition sont en cours au niveau de toute l'assiette et cela après la décision de monsieur le wali .

Le wali de Mostaganem devra présider aujourd'hui la cérémonie de signature du Protocole de la réception officielle de l'assiette de l'usine de l'ex-Sonic (Selpap et Soachlore), située à la crique, d'une superficie de plus de 45 hectares, qui a été affectée à la wilaya de Mostaganem dans le cadre de l'extension du nouveau pôle urbain d'une superficie globale de plus de 80 hectares. Après l'enlèvement du matériel et des équipements de la dite usine par la société Algérienne Acer, et la purification de l'assiette, un grand projet touristique est en vue pour booster le tourisme. Selon des informations, une étude serait en cours pour la réalisation d'un grand complexe touristique, sur le littoral de la crique. Pour ce faire, le wali de Mostaganem a invité quelques membres de la société civile pour partager la joie de la réception de l'assiette de cette usine à l'arrêt depuis plus d'une décennie et également participer par leur avis et propositions pour une bonne gérance de l'assiette récupérée.

II .ANALYSE TYPO-MORPHOLOGIQUE :

= ETAT DE FAIT (STRUCTURE URBAINE)

notre structure urbaine est organisée par les éléments suivants :

- Le boulevard – SALAMANDRE –
- LES CARREFOURS: NOTRE ZONE D'ETUDE CONTIENT 3 CARREFOURS QUI SONT LE RESULTATS D'INTERSECTION :
DE L'AXE STRUCTURANT DU PARCOURS AVEC D'AUTRE AXES
- L'ELEMENT NATUREL QUI EST LA MER .
- LE BATI quelque soit leur fonction
- une terrasse (espace de regroupement) au niveau de boulevard .
- plage a coté d'une crique
- activité du port .

- **Circulation:**

La zone de la salamandres possède 02 axes majeurs qui relient cette Agglomération avec la ville, ils sont caractérisés par une très forte fréquentation mécanique , ainsi qu'on y trouve plusieurs nœuds importants.

Circulation mécanique :

La c .mécanique est forte sur les quatre accès (limite de zone) circulation piétonne ,Le boulevard du front de mer est caractérisé par un flux piétonnier Fort surtout pendant la saison estivale et nous avons les perpendiculaire au front de mer qui servent par fois comme passage piétonnier.

Le stationnement :

On observe que l'espace de stationnement dans ce fragment n'est pas Bien traité ou organisé à cause de la terrasse existante , l' existence des activité oblige le conducteur de stationner (cafeteria..restaurant...alors pas d'un équipement ou aire pour ca .

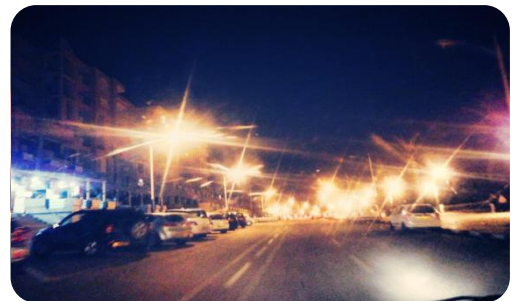


Figure 47 : stationnement en salamandre

- TRAME VIAIRE

IL EXISTE DEUX TYPES dominantes DE TRAME VIAIRE DANS L'Environnement immédiat Dans le site d'intervention :

- trame quadrillé : cette trame est obéissante à la forme de la voie Qui mène vers sablettes .
- trame linéaire : la résultat de l'obéissance à la morphologie du site
- système en boucle au niveau de rond point ...système en résille ..Système désobéissante.

Les rues :

C'est l'accès principal qui lie notre partie étudiée avec les autres sites voisins. (la plus large)

- OUEST (sablettes)
- boulevard (le port ou centre ville), EST
- NORD on a la mer et l'entrée au port de pêche
- SUD accéder aux habitations ou les commerces .

Les ruelles:

Elles sont raccordées aux rues ne permettant qu'une circulation mécanique vu le mauvais état des chaussées.

Piétonne :

Impasses:

Passage privé qui aboutit a un ensemble de maison.

Croisements:

- A 3 ou 4 branches localisées surtout dans les voies mécaniques.
- A 2 branches, dans les voies piétonnes.



La Litturbanisation : Construire et aménager la ville sur le littoral

TRAME parcellaire :

Dans la partie nord de la zone de la salamandre le découpage des parcelles est presque régulier totalement Et logique car il obéi à la trame viaire .

on remarque une différence au niveau des tailles à cause De changement de type d'habitats. Sachant que les irréguliers réservés pour les équipement si non ils sont des poches vides ou placettes .

les élévations des bâtis:

Dans l'environnement du sites les hauteurs varient entre RDC ET R+7 De RDC à R+3 Cette catégorie regroupe les habitations individuelles ainsi que les équipements tels que le lycée ,l'école fondamentale et la totalité de la cité administrative

De R+4 à R+7 cette catégorie concerne les habitation collectives



Figure 49 : élévations de bâtis

La Litturbanisation : Construire et aménager la ville sur le littoral

La zone d'étude est une zone résidentielle et commerciale (alimentation-gastronomie) Le quartier de l'ancien salamandre est caractériser par la concentration de l'habitation intégrée par le commerce et les équipement cet espace est un espace calme il est intégré dans un environnement dynamique(port de pêche) c.-à-d. qu'il ya une rupture spatial entre l'espace portuaire et l'environnement .

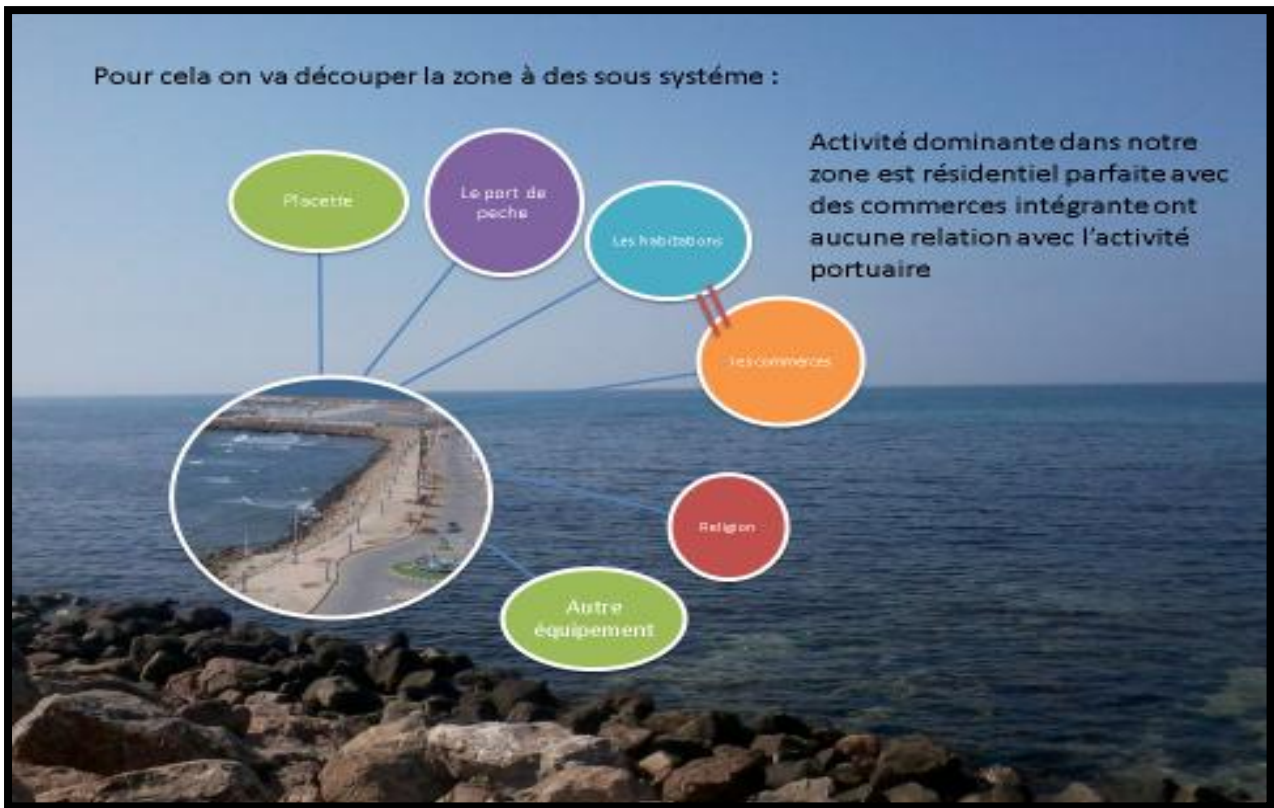


Figure 50 : système découpage de la zone

Typologie de l'habitat existant:



En trouve que au dessous les habitas collectif le commerce au bord du front de mer .

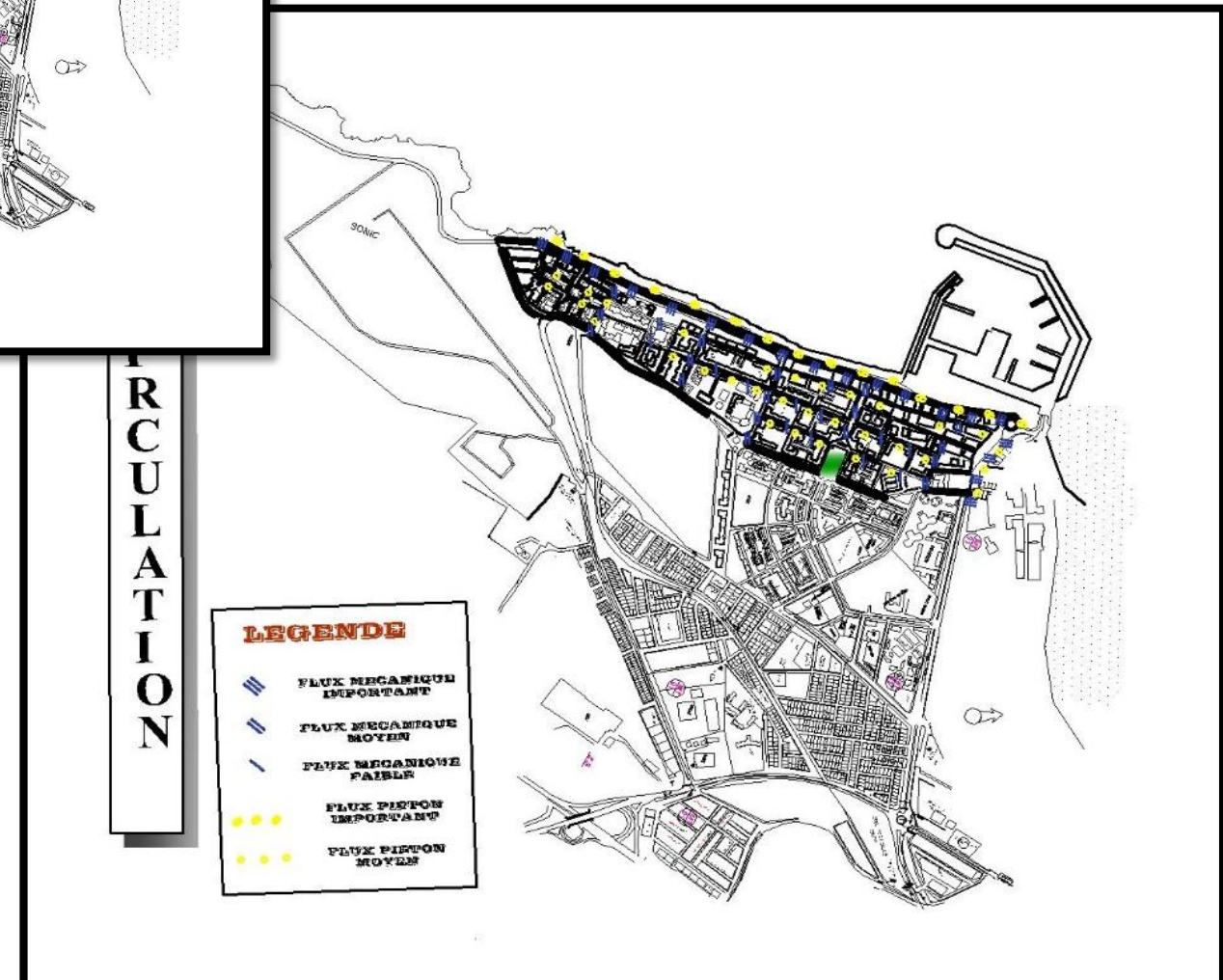
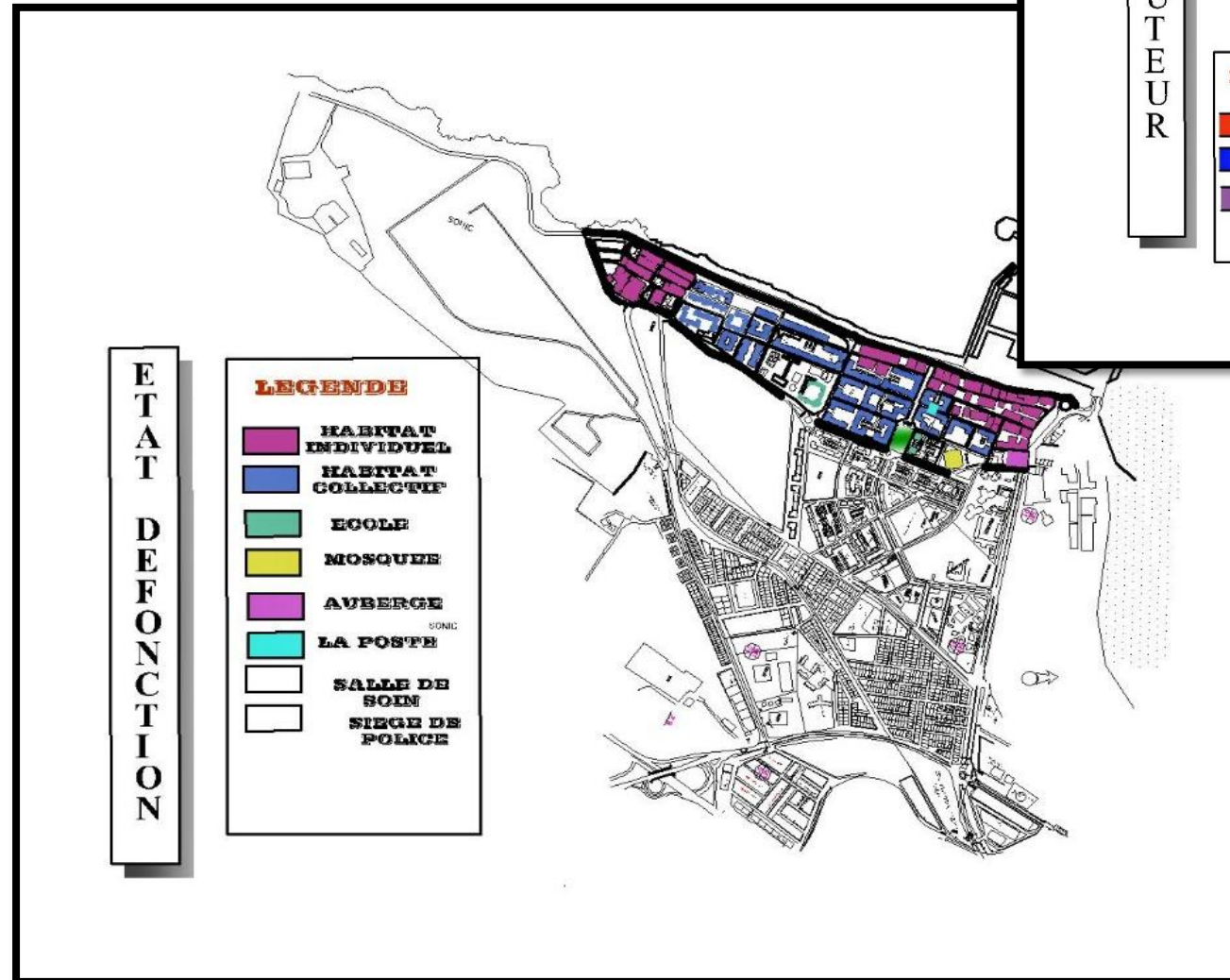
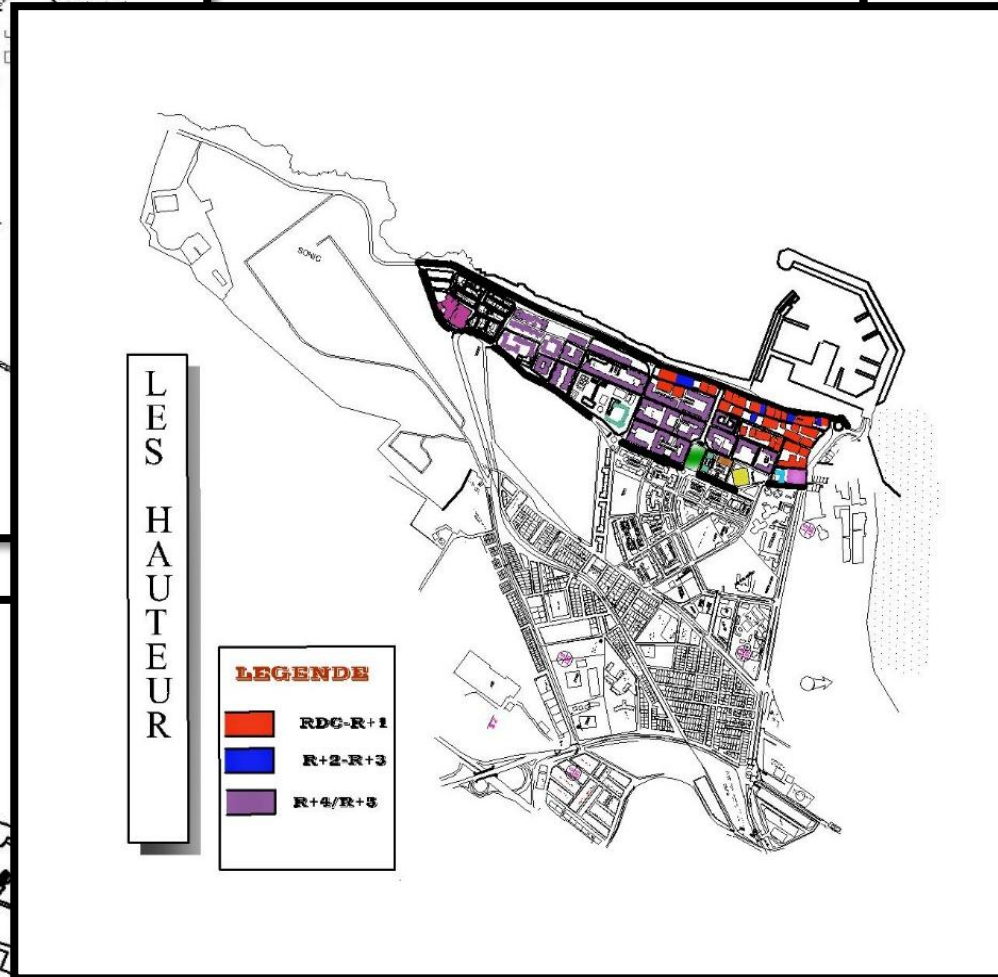
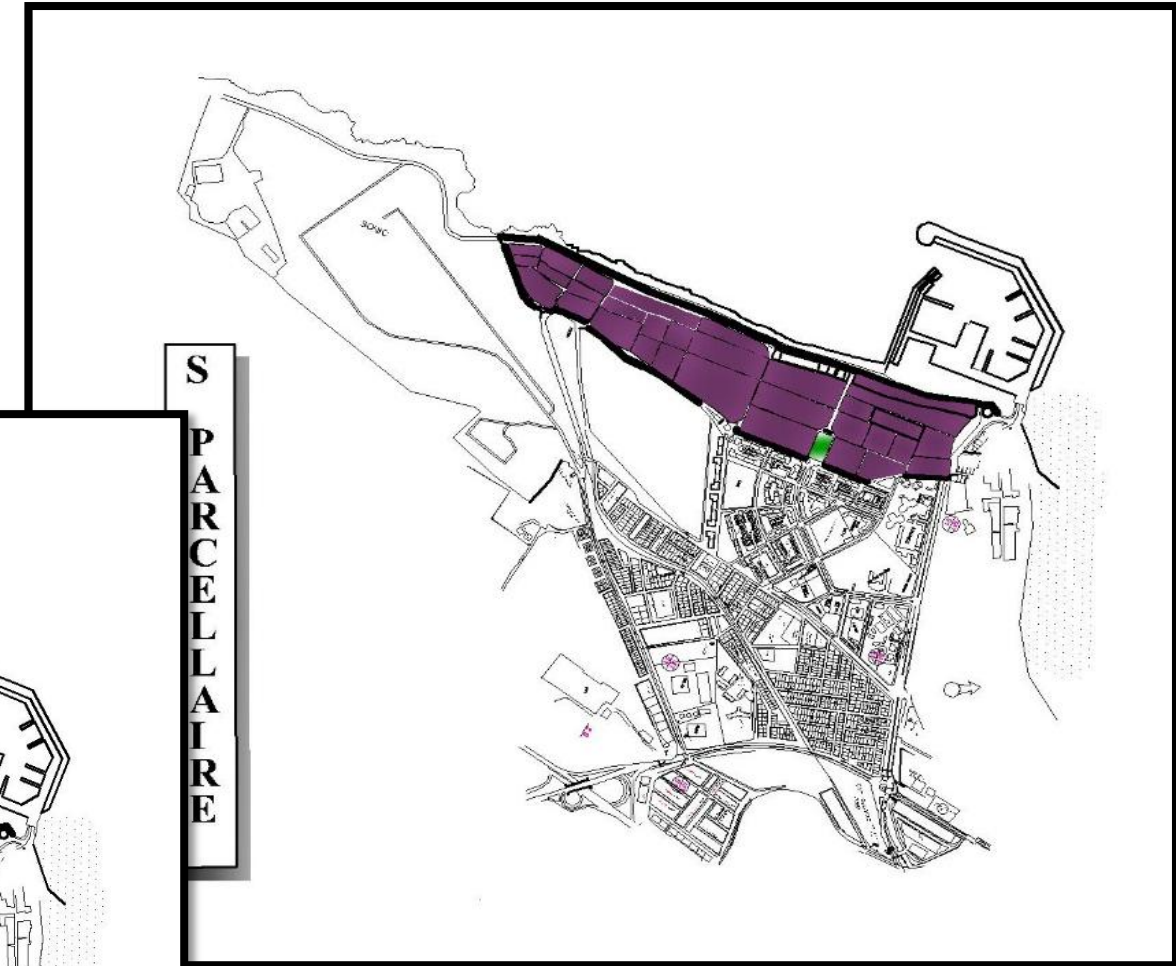
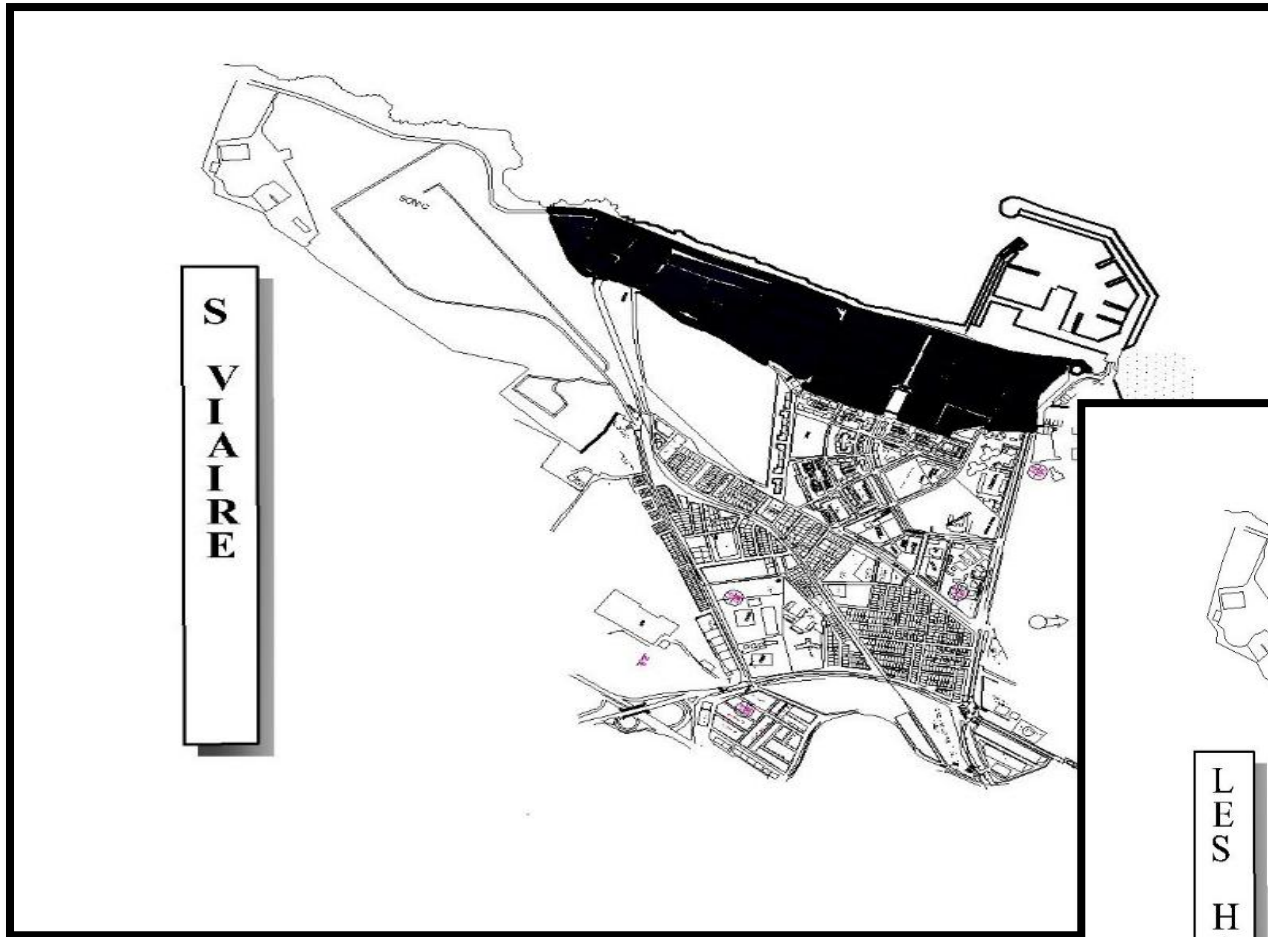
Habitat semi-collectif derrière habitat collectif que signifie que ne profite pas de la nature (la mer) et la vue panoramique .

Début de l'habitat individuelle est le début de la rupture entre la zone d'étude et salamandre .

La salamandre est une zone récemment urbanisé cela signifié que la majorité des édifices est nouveaux on y trouve que quelque maison individuelle sur le bord du front de mer qui son vétuste.

Les constructions de l'aire illustre un style contemporain dans toutes ces formes et matériaux on trouve une variation architecturale qui donne une vision d'une liberté archi .

Analyse Typo-morphologie



Analyse Architectural:

Style Architectural

Etude des Façades

Structure



FACADE URBAINE

La façade urbaine est obtenu par l'addition de plusieurs façade de parcelles.

La lecture de cette façade démontre sur le plan formel une hétérogénéité et une discontinuité du gabarit à cause de caractère individuel des bâtisses qui a crée un vide béant dans la composition urbaine .

chaque façade exprime un motif urbain d'un besoin d'expression personnel qui avait fait échouer la définition et la valeur de l'image de ce quartier ainsi qu'un alignement continu au boulevard .

Système constructif :

Système porteur :

Le système constructif utilisé dans la construction des bâtiments est poteau- poutre, des mur porteurs pour l' habitat collectif.

concerne les maisons individuels coloniale ,en briques rouge, béton armé ou en parpaing pour les constructions moderne .

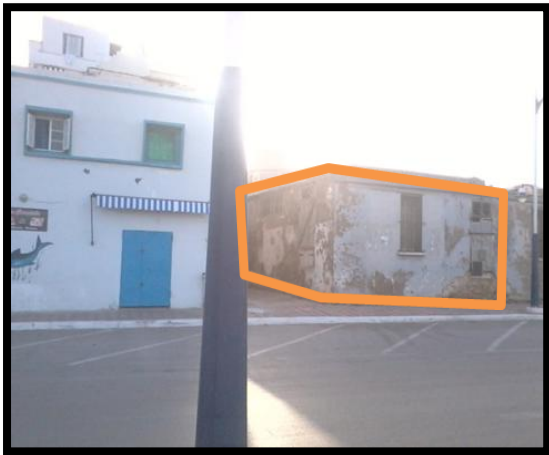


Figure 51: système constructif dans les bâtiments

Composition des façades:

Texture :

Certains immeubles présentent une texture lisse, alors que d'autre présente une texture ornémenté .



Figure 52 : texture des façades

La couleur :

Nous avons distingué des immeubles de couleur blanche et beige pour les tours et de couleurs différente pour les maisons individuelle.

Les formes :

- Les façades ont des formes géométriques simples : rectangulaire pour les fenêtres et les balcons.

La couleur beige

La forme

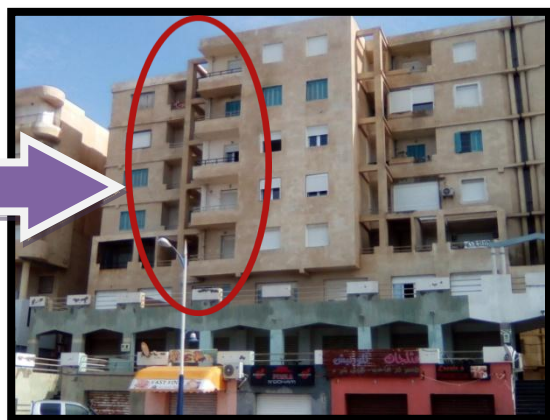
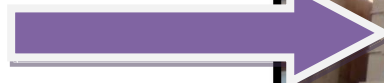


Figure 53 : la couleur et la forme des façades

Le mobilier urbain

Notre zone d'étude est équipée de plusieurs aménagement : bancs , panneaux publicitaire, poteaux , poubelle et plaques de circulation On peut dire qu'il ya quand même un manque de mobilier urbain surtout que notre zone est très fréquenté et l'élément qui manque le plus est la végétation et les bancs .



Les Poubelles



les Bancs



Revêtements



Palmiers et poteaux

Eclairage



Diagnostic



manque des équipements administratifs



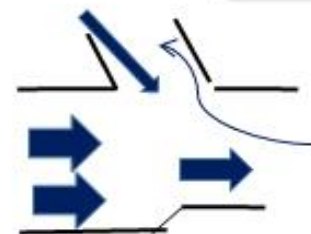
une rupture urbaine entre les nouvelles constructions et les anciennes



Début de la rupture



les édifices résidentiels en front de mer gâcher la vue panoramique sur la mer pour les habitants



une boulevard avec une seule direction, donc il faut tout un tour pour revenir au ce boulevard



absences des espaces de repos (espaces verts et loisirs) et de commerce.



manque de transport et des place de stations

Analyse paysagère



Vue sur quartier salamandre



Figure 54 : la vue de la zone vers salamandre

Vue panoramique sur littoral



Figure 55 : la vue de notre zone vers littoral

La Litturbanisation : Construire et aménager la ville sur le littoral



Cet élément est remarquable par sa hauteur on peut garder le même principe pour notre projet .



Une vue vers la ville

La Litturbanisation : Construire et aménager la ville sur le littoral



Continuité



Impasse



Vue vers station de tramway

L'habitat collectif



Rupture par rapport salamandre

Synthèse:

On a synthétisé à partir de l'analyse que la zone du crique de la salamandre est une zone délaissée coté qualité architecturale et l'état physique des constructions ,ainsi qu'il Ya un manque remarquable des équipements qui influes d'une façon négative sur l'animation du site ,et il Ya une rupture entre la salamandre et les sabelettes , en va résumé sur les points suivantes :

- L'absence des équipements qui propre à la notion de ce lieu.
- La plage non exploitée (étroite).
- les voies sont étroites.
- l'absence des esplanades, les aires des jeux, les parkings, les balcons pour les percées visuelles et les trottoirs pour la circulation piétonne.

En va noter les principes :

- Un programme qui donne une attractivité tout l'année .
- Création des habitations sur la mer dans un style des bungalows .
- Un centre de bien être et remis en forme .
- Donne une importance sut l'interface de la zone .
- Création des parc des loisirs .
- Faciliter la découverte par la promenade aux visiteurs.
- Créer une continuité paysagère entre la plage et l'environnement.
- Assurer une bonne accessibilité mécanique et piétonne vers la plage, ainsi que la création de parking, d'esplanades et des espaces verts pour l'ensemble du projet.

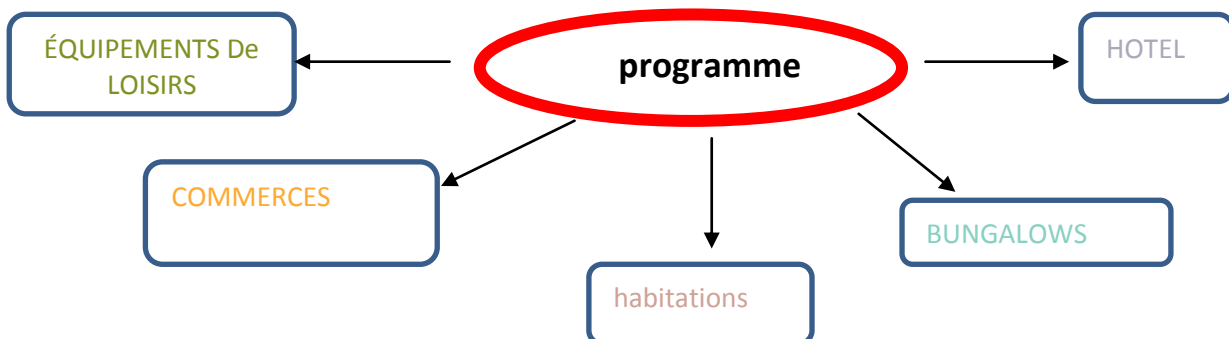


Figure 56 : le programme

La Litturbanisation : Construire et aménager la ville sur le littoral

But de projet :

Création d'un nouveau centre de la ville dans le quartier avec des équipements variés : gastronomie, habitation, commerce, hôtellerie ... un projet qui va gérer les problèmes de salamandre et qui va répondre aux exigences des habitants et assurer une attractivité durant toute l'année .

Zone de la vie
quotidienne

Zone de détente

Zone de tourisme

Habitations
+
Complexe
gastronomique
+
Immeuble de bureaux

Créer un cœur vert de
la ville

Attractivité et loisirs

Principal du Projet :

- Tour symbolique : une tour très bien remarquée depuis l'accès et l'autoroute.
- Centre d'affaire : un centre d'affaire animé par les activités du port.
- Restaurant du ciel : création d'un restaurant au dernier étage pour avoir une vue panoramique.



La Litturbanisation : Construire et aménager la ville sur le littoral

Habitation :

- . Intimité : organisation le long de la falaise loin du bruit de la route.
- . Vue : avoir une vue ouverte vers la mer .



Hôtel :

- . Offrir des services d'hôtellerie aux étrangers .
- . Séduire les touristes avec le paysage donné .

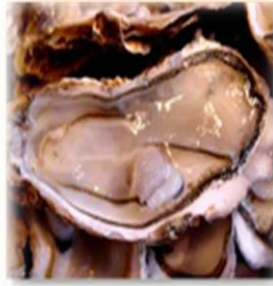


Complexe gastronomique :

- . Faire revivre la gastronomie marine.
- . Un complexe qui est en relation avec le port et les activités de pêche .
- . Expo de bateaux , galerie et magasins .



Harmonie



Transparence



Esthétique



Culture + temps

Espace + matériel

Oriental + occidental



Nature

Emotion

Inspiration



Humain + nature

Haute technologie

Harmonie

Chapitre IV

(Projet Final)

CHAPITRE IV : Projet Final

Introduction :

Le But de notre projet est la réalisation d'un ensemble de variété des équipements qui vont assurer un bien être et une attractivité durant toute l'année non seulement la saison estival .On a divisé notre terrain en 3 zones :

- Zone attractive .
- Zone de détente .
- Zone de la vie quotidienne .

Enfin cette délaissée urbaine riche va répondre aux besoins de la ville de Mostaganem en général et les visiteurs en particulier . La crique va assurer :

- Une harmonie ,transparence et esthétique .
- Espace matériel culture + temps .
- Transparence : nature ,émotion, inspiration .
- Esthétique : humain + nature haute technologie .

Projet d'aménagement :

L'approche morphologique :

Principe d'implantation :

La démarche de l'aménagement et de l'organisation s'appuie essentiellement sur les éléments forts, que l'on a conclu les potentialités à partir de cette zone. Ils en font sa spécificité tels que, la topographie et la situation du site .

La topographie du site :

Nous avons essayé de garder la même plâtre forme de ex-sonic et préservé même les hauteurs et les éléments de rappel .

Pour que les composantes de notre projet soient en harmonie entre eux, ainsi qu'avec le site et la nature , on a instauré un axe fictif est considéré comme un interface du projet . et se l'axe venet par sablette mènent a centre ville passant par partie de salamandre .

On a aussi tracé un autre axe qui est axe secondaire spécialisé de séparer entre la zone d'habitation et les équipements intermédiaire. (semi-privé) , et qui sert a accéder a la zone quotidienne ((habitation , les annexes administrative .

Ces axes sont des éléments structurants et articulateurs car c'est autour d'eux que s'articlent l'ensemble de notre projet d'aménagement.

Il faut prendre en compte l'aménagement des espaces extérieurs, qui ont une importance capitale dans l'animation et la détente, à cet effet on a profité de la vue panoramique sur la mer pour créer des terrasses en gradins sur la longueur de la plage, afin d'avoir plus de vues sur la mer , et crée des équipements attractives pour assurer la continuité fonctionnelle par rapport quartier salamandre (commerce ..etc.) .

La circulation (système circulatoire) :

1- Mécanique : selon l'importance et la valeur de la route **W7A** mènent de salamandre passant par notre projet et la plage dite crique venet de sablette qui influe sur l'interface de notre projet et sa bonne accessibilité , on a réaménagée et gérer cette voie et cela par agrandissement de la voie de même axe de salamandre et son aménagements ; cette voie est le lien numéro1 de notre projet avec quartier salamandre et sablette .

on a proposé une voie durable avec une largeur de 35m pour déférente catégories de la circulation mécanique à l'intérieur du projet qui divise notre projet en deux parties .

On a des voies secondaires avec une largeur de 12 m , qui est perpendiculaire de l'axe principale , qui nous donne permettre l'accès aux différents équipements .

2- Piétonne : pour ne pas limiter notre projet et d'après esprit de découverte de notre variété ; on a travailler sur la disponibilité sur plusieurs accès pied-temps, qui permettre d'aboutir l'ensemble des projets.

L'un des objectifs de cette mixités c'est favoriser le déplacement piétons assurer la bonne visite de quartier sans oublier la bonne exploitation de les différents vu sur le paysagère qui chartériser le quartier , A partir de cette point de vu ont créé cohabitation :

- Créé des voies piétons au cœur de quartier
- Elargir les trottoirs qui voient étroite a 3m minimum
- Créé des promenades pour favoriser le marché a pieds

Selon la mise en place de le centre gastronomie marine , musé aquatique , pêcherie , cafétéria et restaurant au bord de la mer avec une vu panoramique on a crée des placettes et des parcours qui relie les un avec les autres .

Description du plan de masse :

L'entrée du site est marquée par un projet d'attractivité, un grand parking pour les gens de la région et d'autres parkings pour chaque équipement (hôtel, aquaparc, showroom , centre gastronomie ...etc).Ils sont aménagés en plein air pour accueillir un grand nombre de véhicule.

D'après notre synthèse on a devisé notre terrain en 3 zones par des axes importants ;

- **Zone attractive** : en trouve sur cette zone les projets qui attire l'attention des visiteurs et passagers (centre gastronomie marine , musée aquatique , bungalows , pêcheurie , restaurant et cafétéria, placette) et cela considère comme assiduité fonctionnelle et architecturale .

Showroom , centre commercial sont des projet attirant .

- **Zone de détente** : cette zone contient des projets qui assure des bien être et divertissement et des détente , on a aménager l'aquarium et parc attraction de sorte qu'il sont assemblé dans une seule fragments .

Thalassothérapie , centre de santé , SPA , institut de beauté sont des projets communs qui se rassemble en eux .

Hôtel , lounge , cafétéria sont des équipements qui sert a garantir les servitudes de visiteurs et la tour pour faire rappelle a l'identité des lieux et joue rôle multifonctionnel .

Ce boulevard est aménagé par des restaurants, cafétéria, crèmerie, salle de soin, protection civil.....

- **Zone quotidienne** : sont des projets qui répond aux nécessité humaine ; réservé aux gens de régions (résidents) et aux visiteurs : - hébergements – club d'enfants – Complexe sportif .

Pour la façade qui donne sur la mer, nous essayons de créer plusieurs terrasses superposées.

Ce projet avec ses activités et espaces de rencontre assure l'attraction d'une clientèle sélective et permanente avec une ambiance qui renforce la dualité « architecture et paysage » et donne naissance à un espace agréable à vivre .

Programmation urbaine :

Nous avons élaboré un programme de façon qu'il soit rentable durant toute l'année :

Hébergement : _ 2 Hôtel

_ 11 bungalows.

_ Hébergements de vacances .

Santé : _ Centre de thalassothérapie .

Sport : _ Salle OMS .

_ Terrains de tennis, football, basket en plein air .

Loisir : _ Parc Attraction .

_ Club D'enfants .

_ Aquarium .

_ Musée aquatique .

Restauration : - Centre de gastronomie .

_ Restaurant d'hôtels , lounge .

_ Restaurant de centre aquatique et centre gastronomie.

_ Groupement restaurants et cafeterias

Commerce : _ Centre commercial .

_ Showroom .

_ Marché D'événements .

La Litturbanisation : Construire et aménager la ville sur le littoral

- Parkings:**
- _ Parking pour Thalassothérapie .
 - _ Parking d'hôtel .
 - _ Parking de Centre Gastronomie .
 - _ Parking de Centre Aquatique .
 - _ Parking de Parc Attraction et Aquarium .
 - _ Parking pour centre Commercial et Club D'Enfants .
 - _ Parking pour Showroom , Complexe Sportifs .

Annexes Administrative - 2 Tour (salle d'exposition , immeuble de bureaux , salle de conférence) .

Programme Surfacique :

| Programme | | Surface |
|--------------------------------|----------------------------|-----------------------------|
| Centre De bien être | - thalassothérapie | 3.770 m ² |
| | - institut de beauté | 1.900 m ² |
| | - centre de santé | 810 m ² |
| | - SPA | 660 m ² |
| Surface Total | | 7.140 m² |
| Musé aquatique | | 960 m ² |
| Hôtel +Lounge | - Hôtel | 11.900 m ² |
| | - Lounge | 400 m ² |
| Surface Total | | 12.300 m² |
| Showroom | | 2.300 m² |
| Club D'enfants | | 3.600 m² |
| Centre d'attraction | - Aquarium | 3.700 m ² |
| | - Parc attraction | 5.600 m ² |
| Surface Total | | 9.300 m² |
| Commerce | - Centre commercial | 3.500 m ² |
| | - Marché couvert | 3.400 m ² |
| Surface Total | | 6.900 m² |
| Hôtel | | 800 m² |
| Centre d'affaire | | 920 m² |
| Complexe Sportif | - Salle oms | 1.400 m ² |
| | - 2 Terrain de football | 1.900 m ² |
| | - 1 Terrain de tennis | 600 m ² |
| | - 3 Terrain de basket-ball | 1.900 m ² |
| Surface Total | | 5.800 m² |
| Restaurations | - Centre de gastronomie | 1.850 m ² |
| | - Cafétéria | 600 m ² |
| | - Pêcherie | 730 m ² |
| Surface Total | | 3.200 m² |
| Hébergement de vacances | | 3.000 m² |
| Bungalows | | 3.000 m² |

taux d'occupations du sol : **70 %**

Les Voiries :

| La voie | Largeur |
|-----------------|---------|
| Voie durable | 30 m |
| Voie principale | 12 m |
| Voie secondaire | 08 m |

Tableau 2 : largeur des voiries

Principe D'interventions :

Schéma de principe :

Afin d'aboutir à un aménagement idéal pour ce site et pour qu'il puisse accueillir les équipements qu'on veut y injecter on s'est intéressé à deux principes d'interventions .

1- Une partie pratique qui regroupe toutes les normes en vigueur pour ce type de projet varié et conforme le principe de la litturbanisation en prenant en considération les lois (littoral et servitudes qui conviennent à chaque type de relief du passage de ce site d'exceptions) .

2- Une partie métaphorique qui s'est inspiré de la richesse de la mer qui embellie le site avec une cohérence et une intégration parfaite au site .

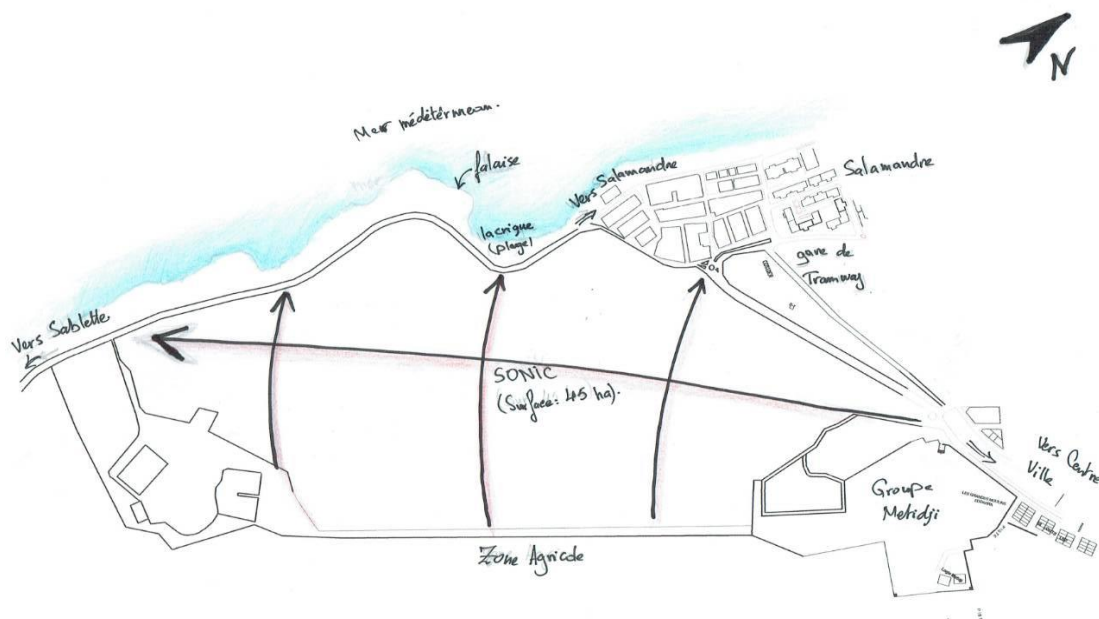


Figure 57 : Principe d'interventions

Etape 1 :

En premier lieu on a déterminé toutes les servitudes que nous sommes obligé de respecter :

- Nous avons agrandi la route principale car trop étroite pour accueillir le flux d'affluent estimé pour notre intervention .
- Nous avons défini l'interface qui est l'espace majeur et primordial pour le reste du projet .
- Nous avons créé des voies durable entre le site pour limité l'interface et le reste de la zone, et donne des accès facile pour les équipements .

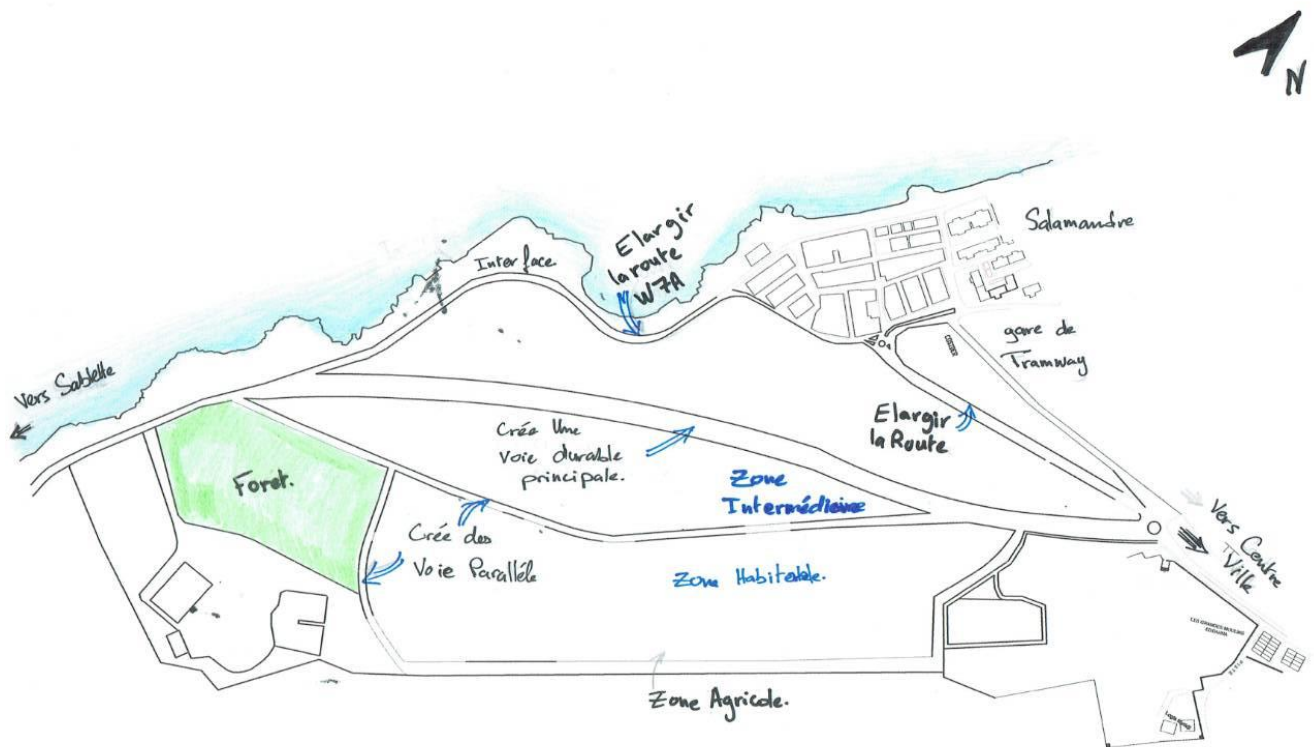


Figure 58 : Schéma de principe (étape 1)

Etape 2 :

Ces 3 axes ont divisé le site en 3 parties :

- La première partie : zone attractive qui est interface du site en face la mer (entre la mer et la route W7A) .
- la deuxième partie : la zone attractive aussi qui se trouve entre la route W7A et la voie durable créée.
- la troisième partie : la zone intermédiaire de la voie créée et la zone réservé a habiter et c'est une zone de détente et la vie quotidienne.

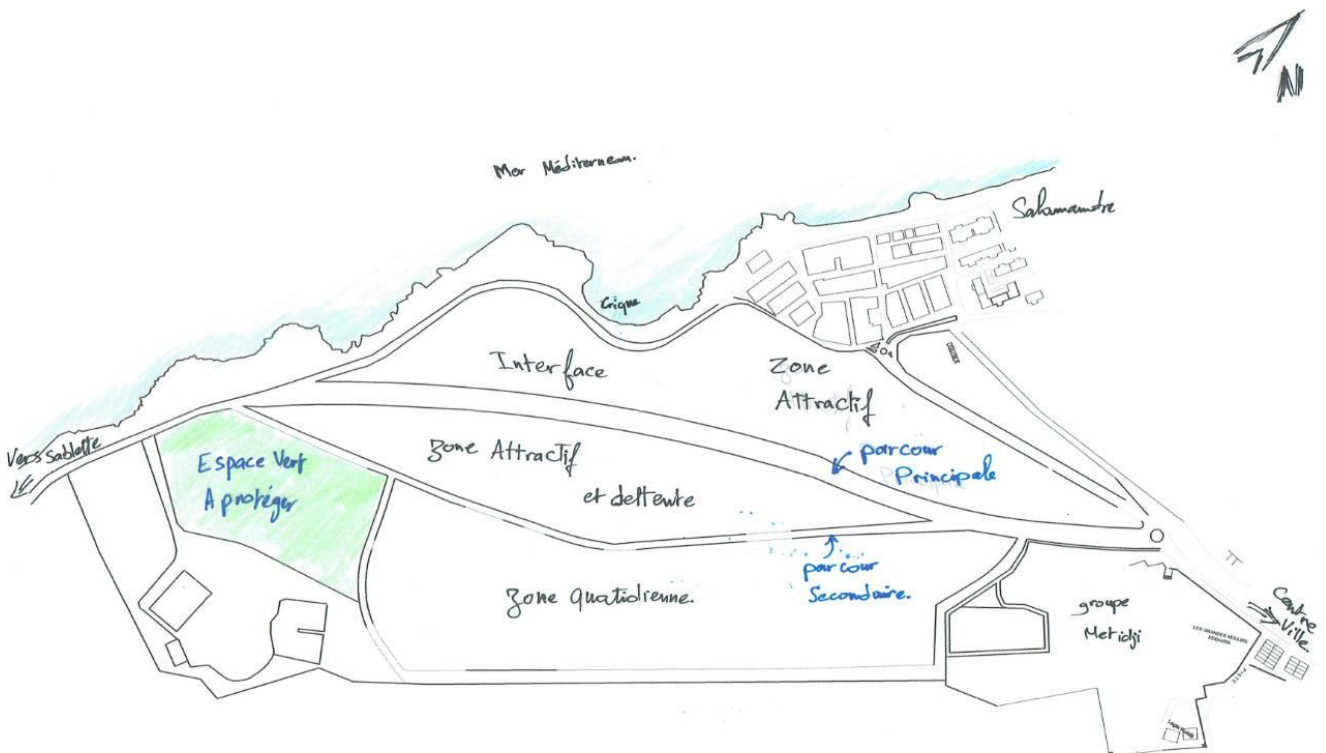


Figure 59 : Schéma de principe (étape 2)

Etape 3 :

On a suivi le trame de sablette et salamandre pour obtenir notre tracé urbain , limité notre territoire équipements et crée des accès mécanique er pied-temps pour chaque équipements .

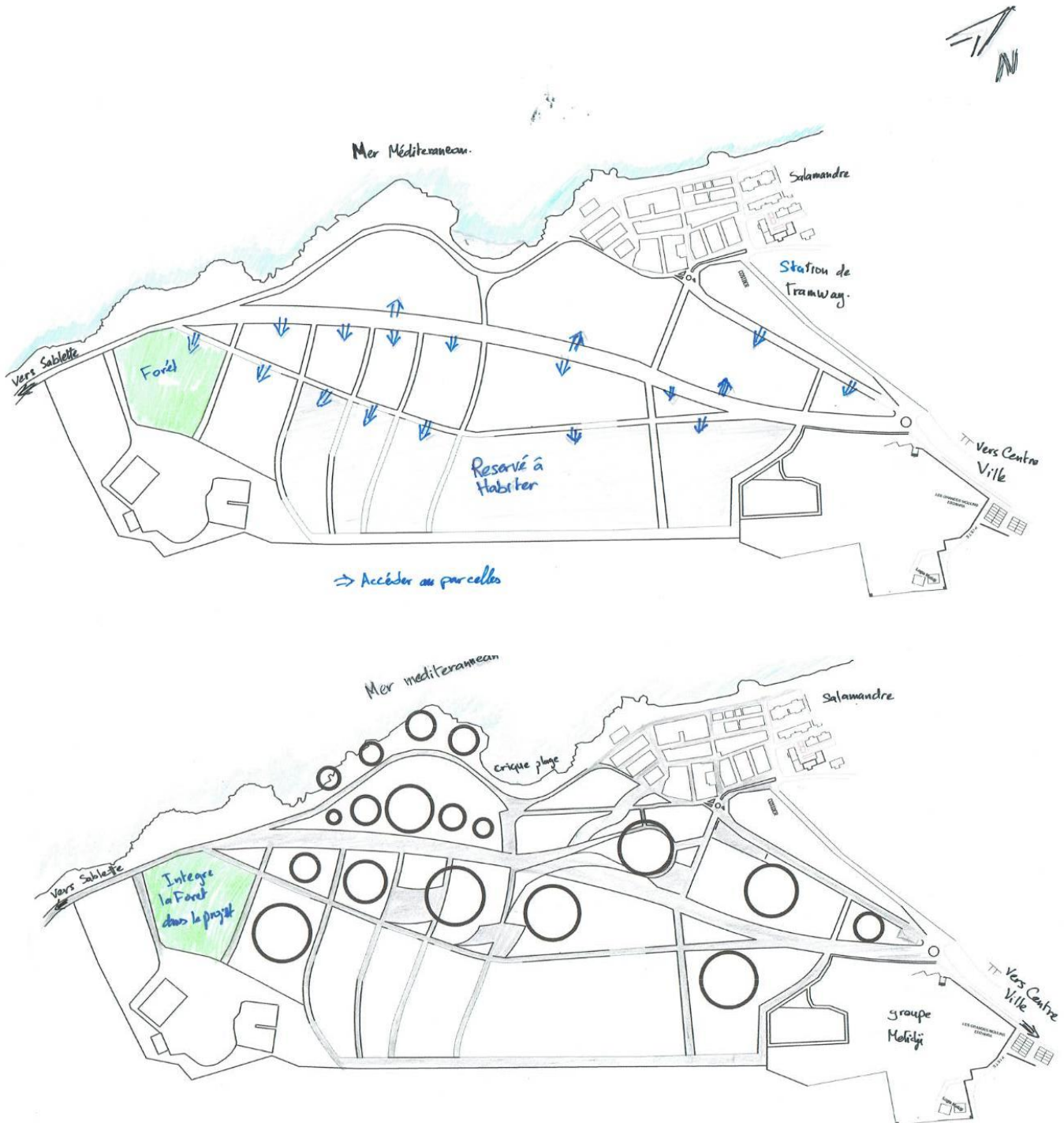


Figure 60 : Schéma de principe (étape 3)

Etape 4 :

Après avoir déterminé les parcours intérieurs on a mis en place un programme pour les équipements et les activités qu'ils offrent que l'on veut insérer que leur emplacement dans le plan de masse.

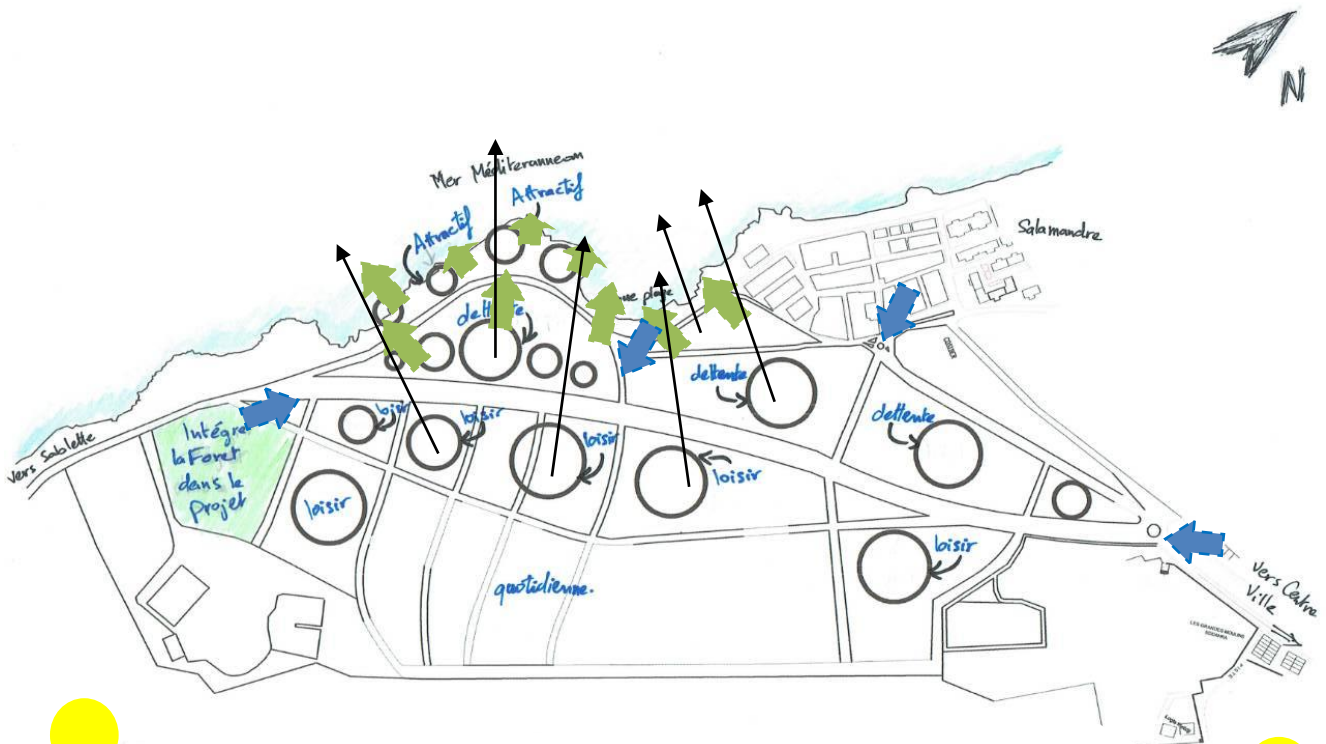


Figure 61 : Schéma de projection

Légende :

- | | | | |
|---|---|---|------------------|
| → | Percé visuel | ➡ | accès au terrain |
| ⤵ | Relation entre les différents activités | ➡ | vue panoramique |
| ● | Ensoleillement | | |

Projet architectural :

Introduction :

Les loisirs et zone de détente prennent une importance de plus en plus grande dans notre société, le surmenage de la vie « moderne » rend indispensable la détente, la crée des pôles distraction et le divertissement. Savoir ce distraire, c'est développer de nouveaux concepts de loisir et d'animation pour que les citoyens profitent pleinement des potentialités de leur pays afin de créer des pôles d'attractions bénéfiques à l'ensemble de la société

L'aspiration des populations citadines à se détendre, à pratiquer des activités de loisir individuel, familial ou collectif, notamment pour compenser les contraintes de la vie urbaine et du travail, s'affirme de plus en plus

Par ailleurs, l'augmentation progressive de la durée du temps libre, le développement de la pratique des horaires souples, en multipliant les occasions de loisir quotidiens sur les lieux de vie ou à proximité immédiate, devraient constituer un facteur d'amplification durable cette aspiration.

La définition de loisir en plein air:

Selon la commission de tourisme de France

« Le loisir est un espace animé à l'ensemble de la population, c'est un équipement qui offre à ses usagers les possibilités d'expressions les plus variées, permettant la détente et la pratique d'activité sportives, culturelles, de plein air et de loisir dans un cadre naturel »

Selon DUMAZEDIER¹ :

« Le loisir est' un ensemble d'occupations auxquelles l'individu peut s'adonner de plein Gré apte d'être dégage de ses obligations professionnelles, familiales ou sociales, soit pour se reposer, pour se divertir ou pour développer de façon désintéressé son information et sa formation ».

La définition de loisir du sociologue « DUMAZEDIER » et la plus courante, elle dégage trois fonctions majeures du loisir :

1- Sociologue français (1915-2002), un pionnier de la sociologie du loisir

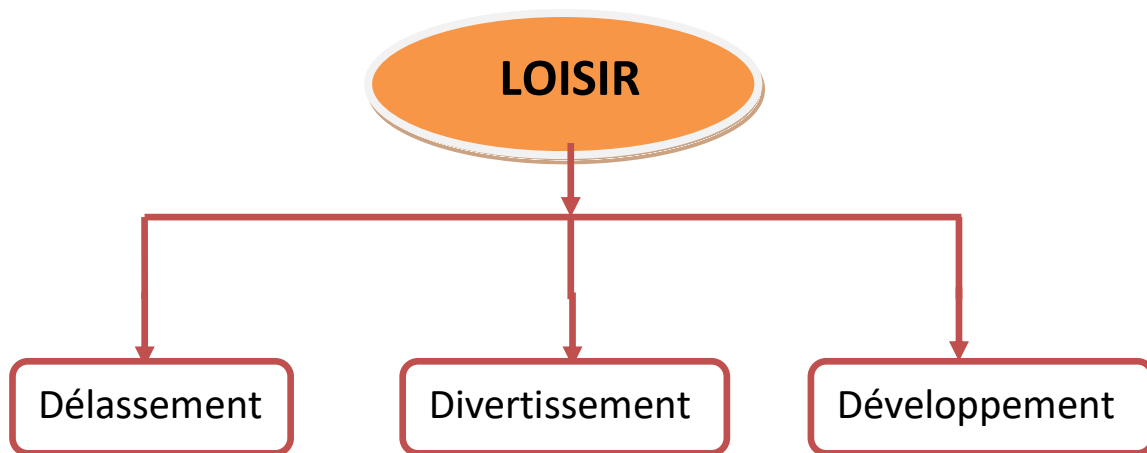


Figure 62 : Schéma de loisir (les composants)

Délassement : pour délivrer l'homme de la fatigue :

Loisir de repos, de silence, oisiveté, des occupations sans but défini, sans objectif impératif.

Divertissement : pour délivrer l'homme de l'ennui :

Loisir d'évasion, de dépassement, du changement et de la recherche où donner libre cours à son imagination

Développement : pour délivrer l'homme de l'automatisme de la pensée et du conformisme de l'action quotidienne :

Loisir de la culture du corps et de l'esprit, épanouissement de la personnalité.

L'ouverture de l'espace de loisir collectif répond sans aucun doute à la demande la plus importante de loisir de plein air, aussi bien par la quantité des activités qu'il est possible d'y pratiquer que par la satisfaction de nombreuses motivations sociales, équilibrage de la vie urbaine, contacte entre individus, accès à l'espace naturel.

Principe de composition :

« L'architecture est un fait d'art, un phénomène d'émotion e dehors des questions de construction, la construction c'est pour tenir, l'architecture c'est émouvoir »¹.

Pour que ce projet a caractère ludique et relaxant s'inscrit parfaitement sur le site, tout en étant intimement lié a un respect profond pour la nature.

L'architecture organique, fluide et intégrée avec des couleurs, structures, et matériaux inspirés de la nature, semblent être a même de renforcer la beauté naturelle du lieu.

Nous avons adapté une géométrie qui repose essentiellement sur des formes éclatées qui donnent au projet un aspect dynamique.

Pour enrichir le programme et répondre aux attentes des usagés aménagements des piscines en plein air, des airs des jeux et des espaces verts...

On a des principes a respecter :

Les façades :

Les façades sont entièrement vitrées dans le coté ouest permettant de jouir du soleil et assurent un contact visuel avec l'environnement et un éclairage naturel bien répartis et généreux. De grandes ouvertures pour donner au bâti un effet de transparence.

Les éléments architectoniques :

Eau : c'est un élément essentiel et créateur d'ambiance, elle apporte de la fraîcheur .

L'aménagement est renforcé par des piscines et des bassins d'eau .

Végétation : en ce qui concerne l'espace vert, nous avons introduit des espaces dans l'ensemble de notre aménagement y compris l foret, tout cela pour créer un microclimat, et assurer ainsi une réelle détente grâce à la promenade.

Couleurs : l'architecture se présente sous forme fluide avec des couleurs naturelles , Cet ouvrage architectural est déterminé par sa forme et l'apparence de ses surfaces selon une texture et une couleur propre.

Valoriser le paysage

Permis les objectif de renouvellement urbain c la valorisation de paysage urbain surtout dans le cas d'un quartier paysagère pour l'intégration de nature dans un milieu urbain et dans ce cas on :

- Création des terrasses ver la mers et oued
- Amélioré la qualité visuelle paysagère et environnementale du quartier
- Assurer la mixité social pour le quartier
- Créé la cohérence urbain
- Fixé et assurer le stationnement pour la bonne gestion de quartier

Immobilier urbain

Les immobiliers urbains sont très importants dans un aménagement de quartier surtout un quartier qui représente l'image d'accueil de la ville

a.1 Les bancs urbains

Installé dans les espaces publics le plus souvent dans les parcs et les jardins ou le long des avenues

Le banc public s'est imposé comme un équipement urbain incontournable des collectivités

Les bancs utilisés sont construits avec du bois.



Figure 63 : les bancs urbains

a.2 Les potelets

Les potelets sont utilisés pour la protection des piétons.

a.3 Les arbres : Élément naturel qui sert à protéger de vent, apporter l'ombre, garder une vue, absorber les bruits et sauver l'environnement en lutte contre le changement climatique en stockant du CO₂.

Les arbres utilisés dans cette zone sont des arbres qui s'adaptent au climat méditerranéen et qui résistent à la contrainte climatique (vent et humidité).



Figure 64 : les arbres

a.4 Les pistes piétonnes : Assurer le déplacement à pied et la protection contre les véhicules pour la bonne vie du quartier.

a.5 Les terrasses urbaines : Terrasses sont des balcons théâtraux

échelle urbaine pour favoriser le paysage urbain ou le paysage

où l'homme joue le rôle d'un spectateur et l'homme est un spectateur.

- Les aménagements

- Les espaces verts
- La placette
- Les voies piétons
- Les terrasses
- Promenades
- Commerce proximité aux pieds d'immeubles

Les projets :

- Centre de Thalassothérapie

Le Centre de thalasso peut être considéré comme un élément qui a été intégré au site pour des raisons de rentabilité et d'attractivité car il permet une activité durant toute l'année .

Du point de vue architectural , on considère que sa façade qui a une vue sur la mer permet une homogénéité globale .

Une toiture tendue donne une forme totale qui regroupe les différents composants du volume , ce volume de 4 entités , la 1^{ère} Centrale en forme unique qui pointe la mer pour attirer l'œil tant dit que les autres en forme de croissant entourent le volume centrale tout en gardant les propriétés de chaque partie .

un éclairage zénithal est de chef-lieu des deux unités en croissants ainsi que des façades intelligentes assurent la qualité durable de projet .

le projet compose des entités :

- Centre principale de thalasso.
- Institut de beauté.
- SPA.
- Centre de santé.

Vues du Projet :



Figure 65 : vue du thalassothérapie

- Hôtel

Situé à l'entrée est de notre site ou commerce la magnifique promenade, l'hôtel a une présence imposante face à la splendeur de la mer, avec sa forme composée de divers éléments de formes basiques de toute donne une forme métaphorique d'une pince de crabe, on y retrouve des façades intelligentes qui servent à recycler l'air et le soleil avec quelques toitures végétales et une parfaite gestion de l'eau pluviale et usées.

Ces différentes réflexions servent à garantir la durabilité et la haute qualité environnementale de notre projet.

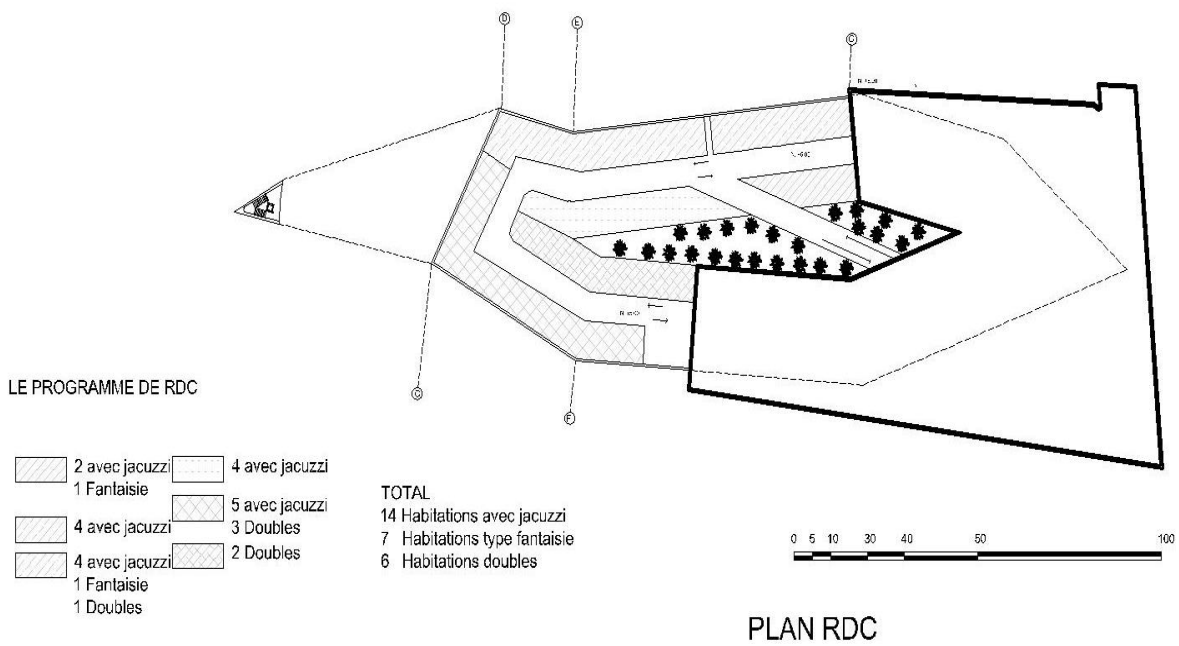
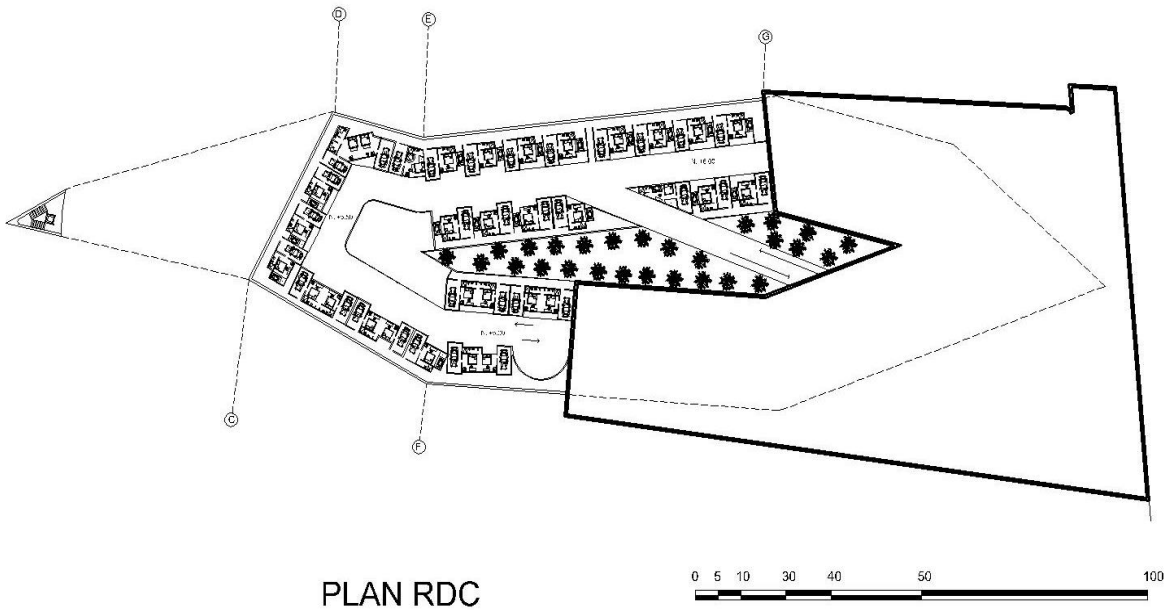
Vues du Projet :

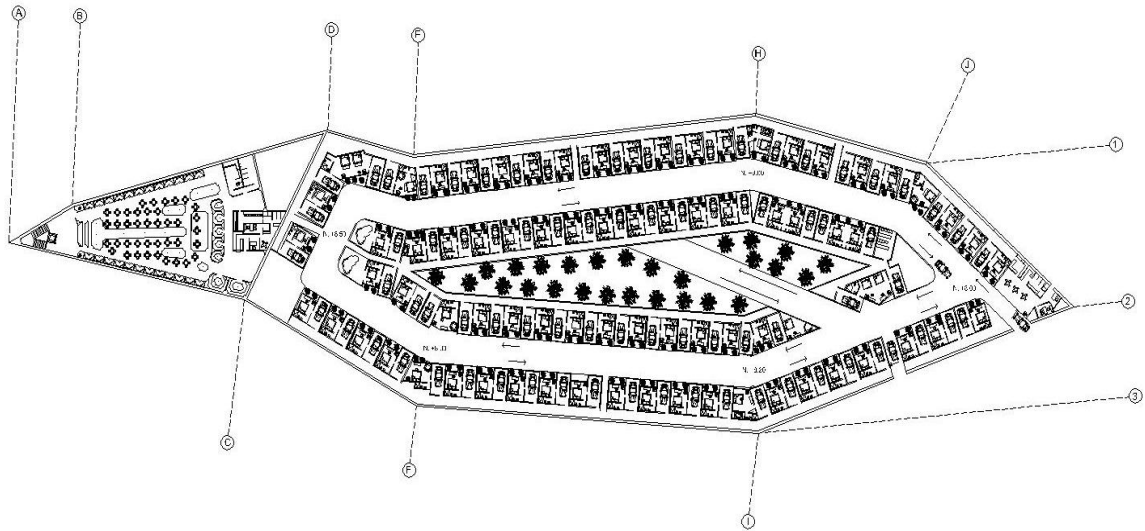


Figure 66 : vue du hôtel

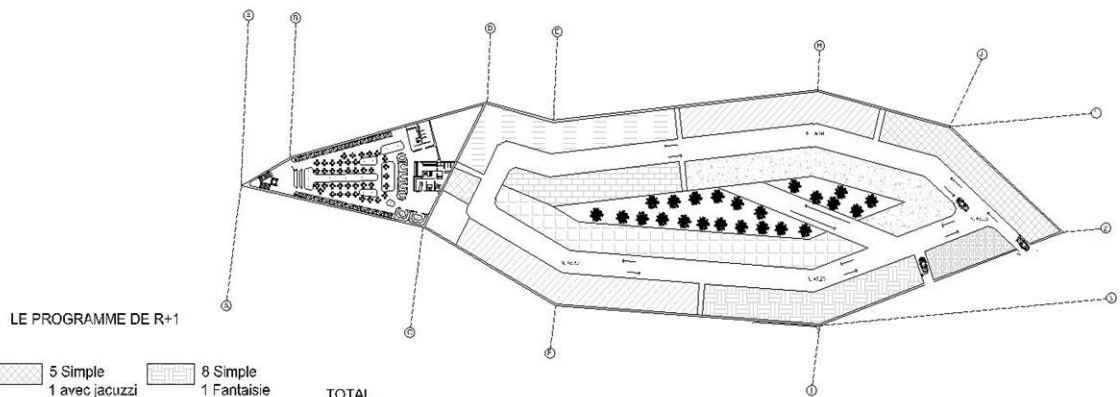
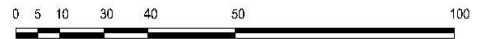
Projet détaillé :

Les plans





PLAN R+1

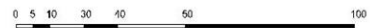


LE PROGRAMME DE R+1

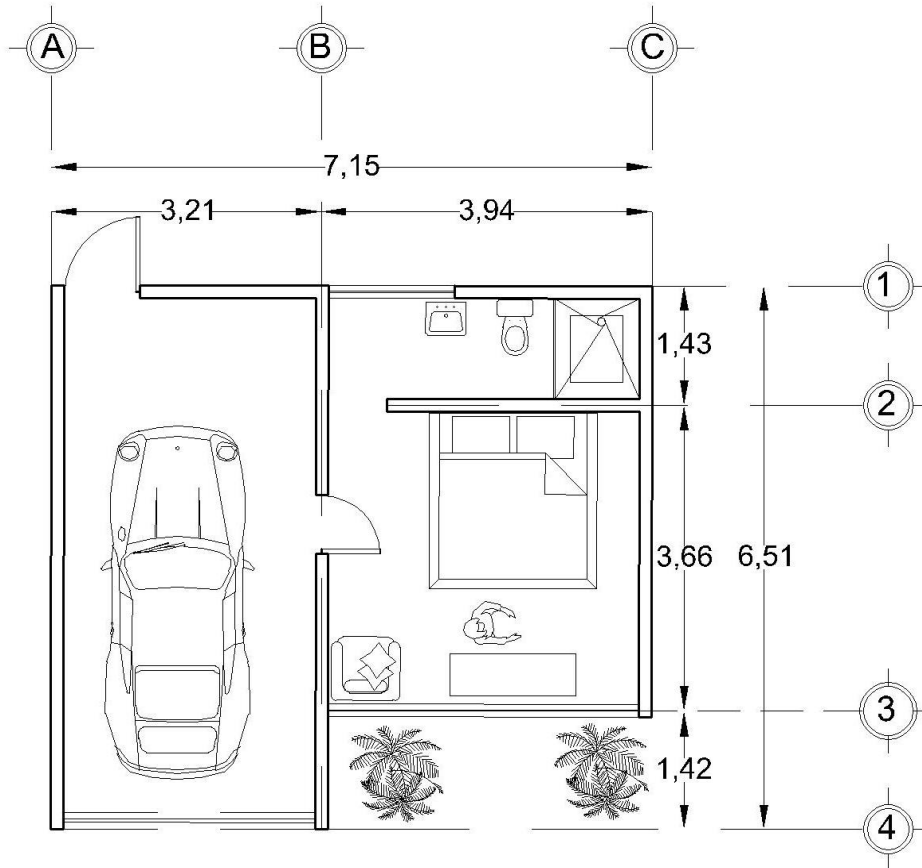
| | | | |
|--|----------------------------|--|------------------------------------|
| | 5 Simple 1 avec jacuzzi | | 8 Simple 1 Fantaisie |
| | 7 simple 1 fantaisie | | 3 Simple |
| | 6 Simple 1 Fantaisie | | 5 Simple 3 Doubles |
| | 1 Double | | 5 Simple 1 Jacuzzi 1 piscine |
| | 1 Simple | | 9 Simple 1 avec jacuzzi |

TOTAL

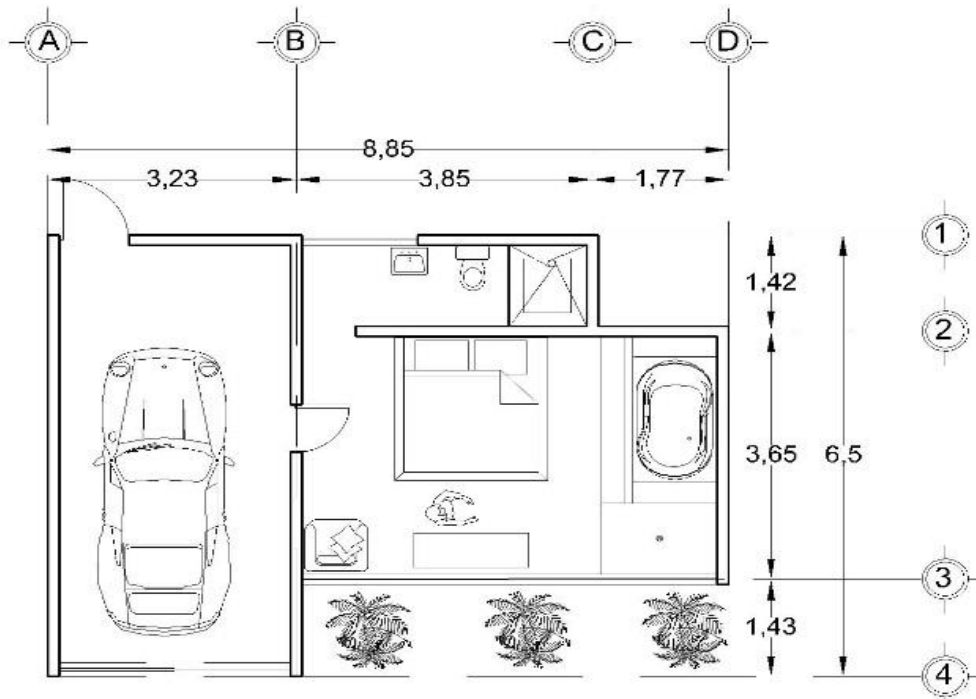
| | |
|--|-------------------------------|
| | 60 Habitaciones simple |
| | 4 Habitaciones avec jacuzzi |
| | 3 Habitaciones type fantaisie |
| | 4 Habitaciones doubles |
| | 2 Habitaciones avec piscine |
| | 12 Simple |
| | 1 Jacuzzi |
| | 1 piscine |



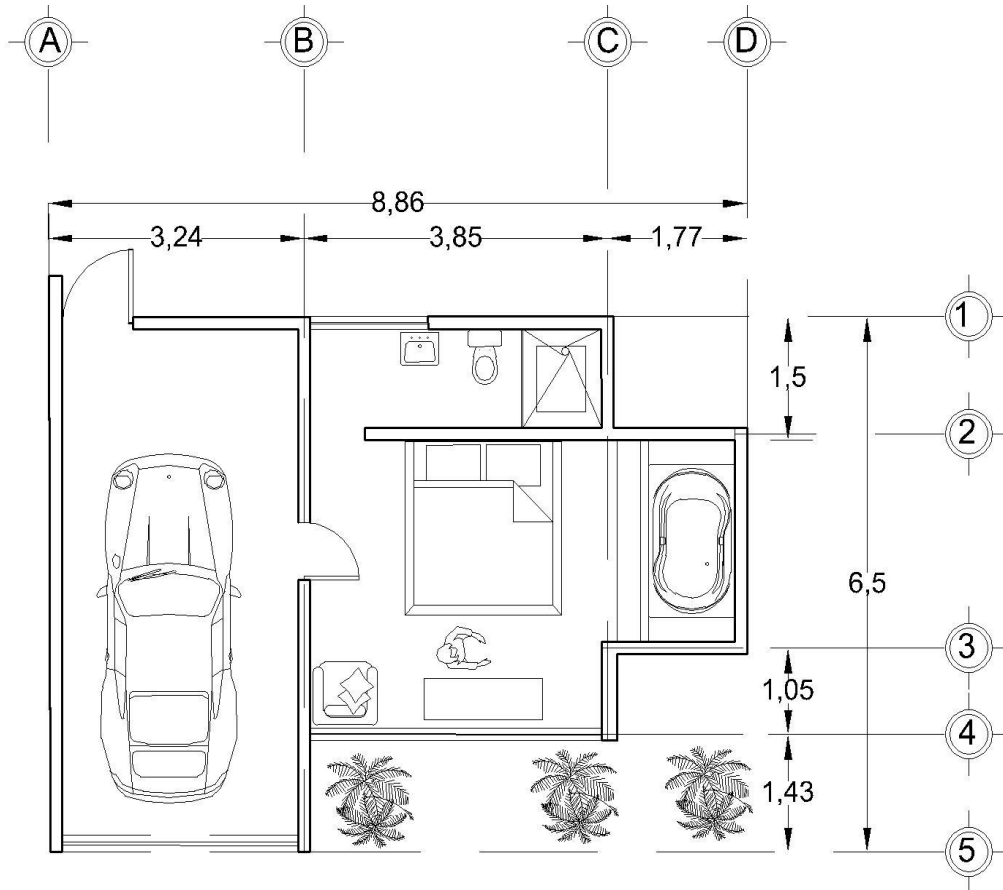
PLAN R+1



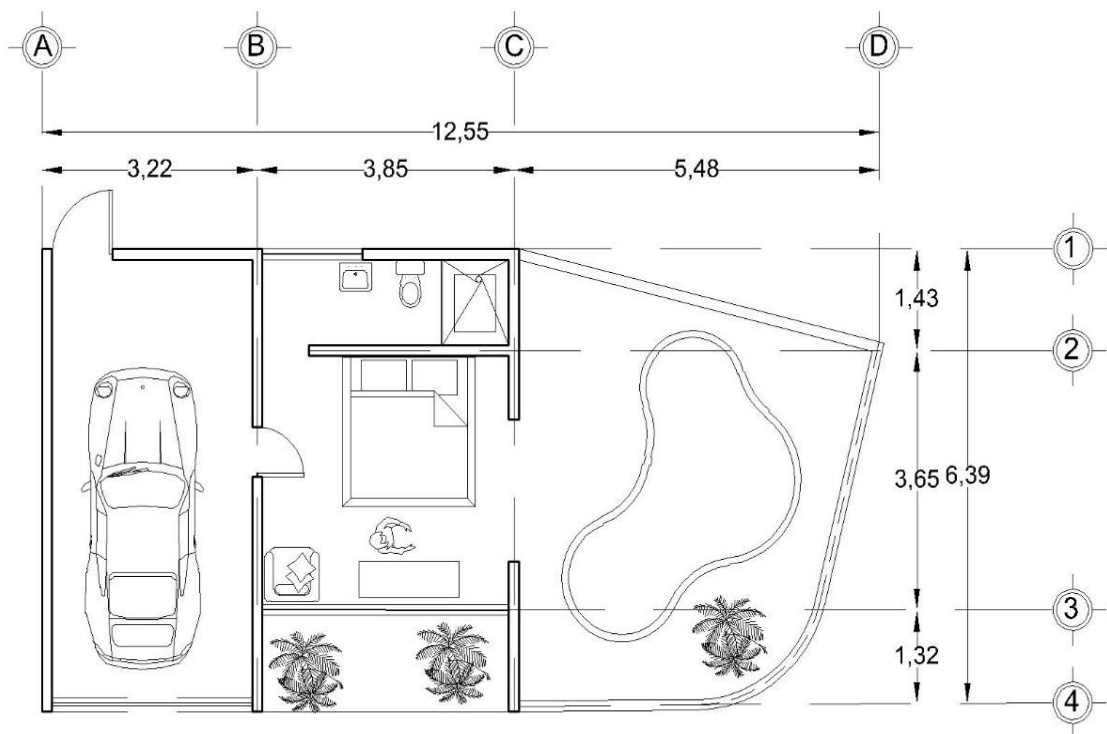
HABITATION SIMPLE
 Aire: 41.30 m²



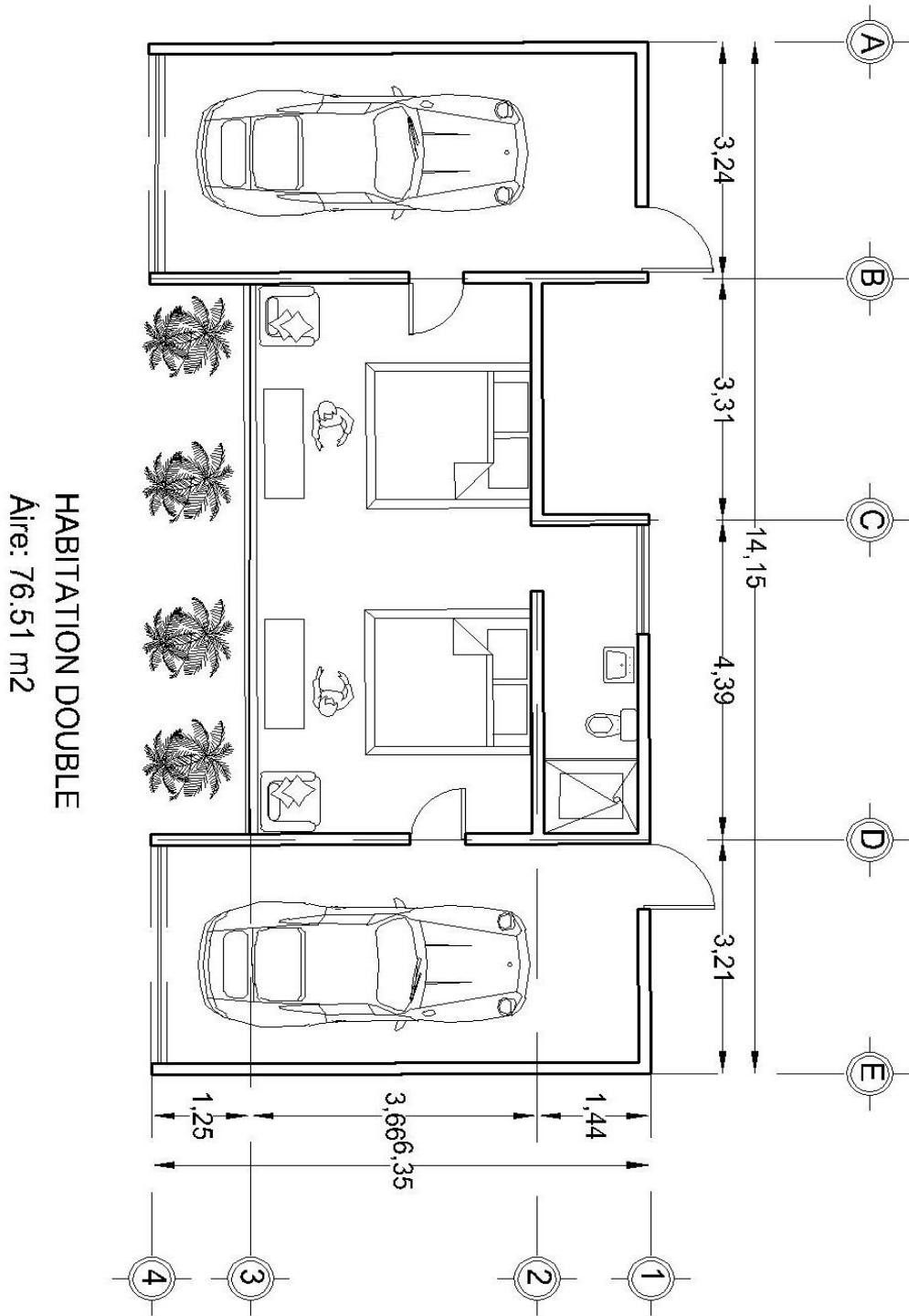
HABITATION TYPE
 FANTAISIE
 Aire: 47.73 m²



HABITATION AVEC JACUZZI
Aire: 46.12 m²



HABITATION AVEC BASSIN
Aire: 69.60 m²



- Centre de Gastronomie

La gastronomie est un ensemble de connaissances et de pratiques concernant l'alimentation, lorsqu'il n'est plus indispensable d'avoir faim pour manger. Le mot se prête à de nombreuses définitions et à des acceptions qui s'avèrent être bien souvent contradictoires.

Un **complexe gastronomique** est un complexe qui cherche à mettre la gastronomie à l'honneur : plats de qualité, cave honorable, accueil attentif, service soigné et cadre agréable.

La caractéristique principale des restaurants qualifiés de « gastronomiques » consiste à proposer des menus variés spécialisés à tous ce qui marin, selon la complexité et ou la valeur des plats proposés. Ce genre de restaurant propose en général un menu avec plat de viande et plat de poisson. Aussi, le cadre intérieur de l'établissement, l'espace entre les convives doit respecter certaines règles.

- Pêcherie et restaurants :

Notre quartier reconnu longtemps par la pratique de pêche Par leur habitant et le vend de poisson Donc l'implantation de la pêcherie elle est essentiellement , Pour assurer une forte robustesse avec la mer Par leur emplacement qui visible remarquable Pour la connaissance de l'identité de la ville Au matière repas traditionnel par les défèrent poisson .

Vues du Projet :



Figure 67 : vue du centre gastronomie

- Bungalows

Nous avons mise en place deux types de bungalows le 1^{ère} qui est en RDC avec une emprise au sol plus grande que le deuxième, il y aura 8 unités de ce type-là qui aura un petit bout de verdure .

Le deuxième type ce trouve en 6 unités, il est en RDC avec une terrasse enrobé dans la structure mécanique qui joue tend têt un rôle de structure pour ceux prêchés et tend têt une rôle de relais pour assurer la continuité visuel de l'unité des bungalows , ils seront doté de panneaux photovoltaïques sur la toiture .

Chaque des bungalows forment un tout suivent le parcours général des points d'eau et des coins de verdure dynamise l'espace et assure le respect de l'écologie dans cette partie .

Vues du Projet :



Figure 69 : vue du bungalows

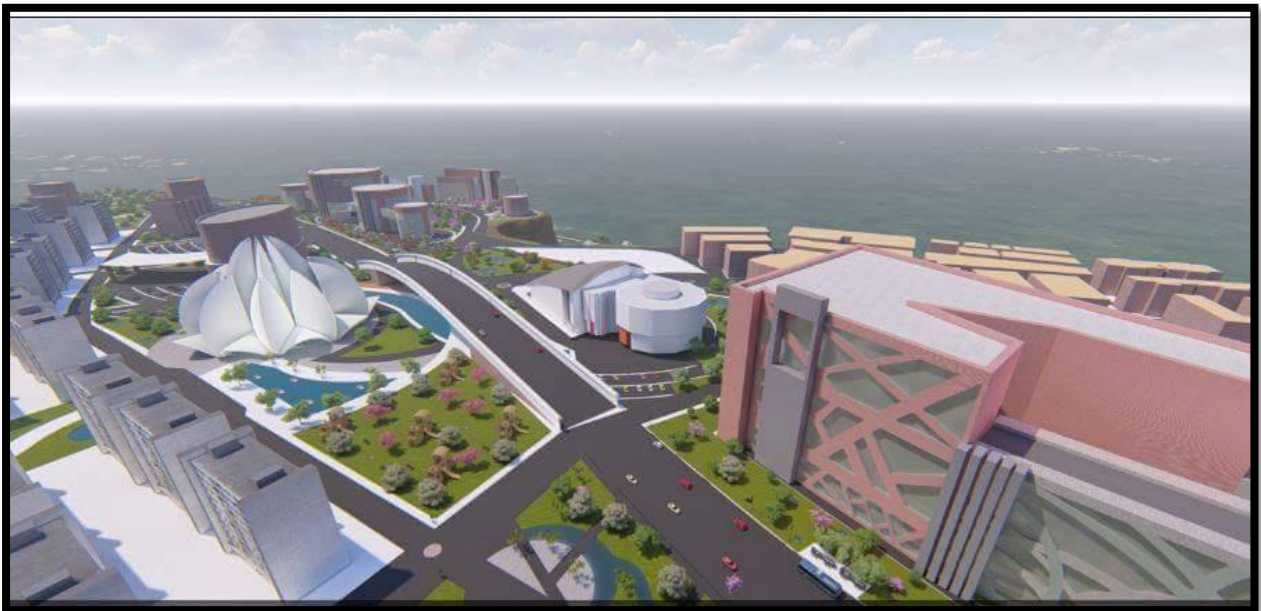
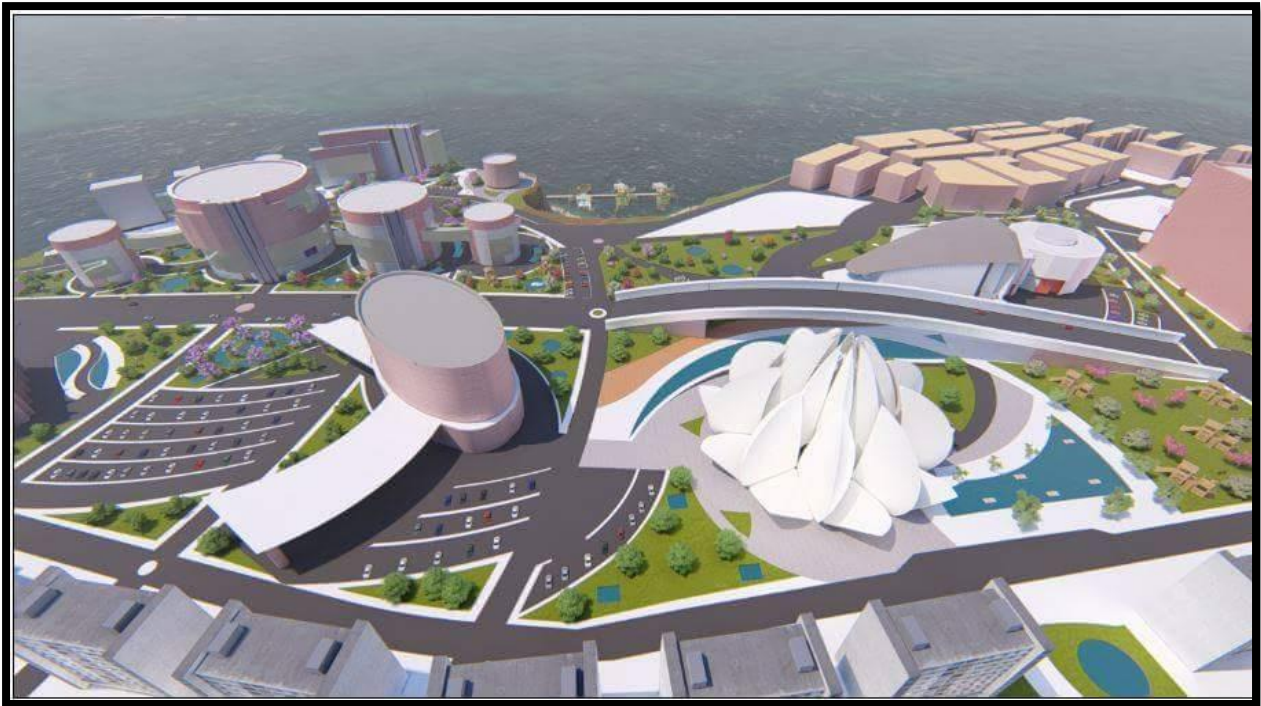


Figure 69 : intérieur du site



Conclusion Général

SUR la côte provençale, après des décennies d'urbanisation intense, les années 90 ont été celles de la « *revanche de l'environnement sur le bétonnage* ». En effet, l'extension des périmètres de protection de la nature et, surtout, la mise en œuvre de la loi Littoral ont rendu durablement inconstructible la quasi-totalité des espaces naturels côtiers.

Ce nouveau cadre juridique a bouleversé la géographie des espaces littoraux. Ce bouleversement touche en premier lieu à l'organisation spatiale des territoires côtiers. En contenant l'extension urbaine, le dispositif pro-environnemental a presque figé les modes d'occupation du sol. On pourrait presque parler de « révolution » pour des espaces caractérisés depuis des décennies par la rapidité et l'intensité des transformations. En second lieu, ce bouleversement affecte le fonctionnement des sociétés locales. Avec l'effondrement du potentiel de constructibilité, les communes sont passées brutalement d'un modèle de développement économique « quantitatif », basé sur une croissance touristique et urbanistique rapide, à modèle « qualitatif », cherchant à optimiser le bâti existant.

Pour bien saisir l'ampleur, les enjeux et les difficultés de ce « *tournant géographique* », il nous a paru intéressant de partir d'une analyse spatiale du territoire des communes littorales. Tout d'abord une analyse des espaces urbanisés, illustrant bien les dérives du processus d'urbanisation antérieur et l'inertie du modèle de développement « quantitatif » évoqué précédemment. Puis une analyse des espaces naturels, montrant l'ampleur mais aussi la vulnérabilité d'un dispositif de protection qui menace des intérêts économiques majeurs.

La loi Littoral, en instaurant une inconstructibilité large et durable, a bouleversé la géographie des territoires littoraux. Mais à moyen terme, si elle conserve son efficacité, elle sera porteuse de changements profonds et impérieux. En premier lieu, elle va enfin permettre de stopper l'artificialisation et la densification d'un littoral dont beaucoup s'accordent à dire qu'il est depuis longtemps saturé et ses paysages bien assez dégradés. En second lieu, le blocage du foncier littoral va accélérer le déversement urbain vers l'arrière-pays. On peut y voir un rééquilibrage du territoire régional qui demande lui aussi à être maîtrisé, mais que nul n'avait jusqu'alors réussi à mettre en œuvre.

L'issue de cette recherche, l'urbanisation du littoral apparaît sous un angle nouveau : celui de ses interactions avec le paysage et, plus particulièrement, avec la vue sur la mer. Dans le cadre de notre étude, cette dernière ne correspond pas seulement à une image, un paysage, un souvenir de vacance ou un rêve de voyage. Appréhendée en termes de visibilité de la mer sur le territoire côtier, elle est aussi une information que l'on peut dorénavant produire et analyser pour caractériser les espaces littoraux. En s'intéressant aux interactions entre la vue sur mer et l'urbanisation côtière, notre étude, en effet, a défini les principes de construction d'une cartographie de la visibilité de la mer sur la partie terrestre du littoral et réalisé plusieurs applications sur la Côte d'Azur et le Ponant ligure. Ces développements ont permis de démontrer deux idées importantes concernant les dynamiques territoriales en zone côtière. La première est que l'urbanisation du littoral est influencée par les caractéristiques du paysage et, en particulier, par la vue sur mer, composante fondamentale de ce dernier. La seconde est qu'il faut envisager de gérer l'espace côtier - et donc l'urbanisation dont il fait l'objet - en fonction d'une connaissance de la visibilité de la mer sur le territoire littoral. En d'autres termes, nous avons apporté des éléments nouveaux et pertinents pour améliorer la connaissance du processus d'urbanisation sur le littoral et aider à une planification avisée des territoires côtiers. Nous allons en discuter.

La Litturbanisation : Construire et aménager la ville sur le littoral

Comme il se doit à la fin de toute recherche, il convient de procéder à une analyse rétrospective du travail accompli. Cette discussion abordera dans un premier temps l'hypothèse de départ, ainsi que les résultats obtenus. Dans un second temps, la démarche méthodologique suivie et les techniques utilisées seront évoquées. Il sera alors possible d'envisager les perspectives de recherche qu'il nous semble utile de promouvoir, tout comme les possibilités d'applications opérationnelles qu'il conviendrait d'encourager.

**Bibliographie
et
tables des figures**

Bibliographie

livres et Mémoires :

- Conseil de développement de la Loire Atlantique, et Patrick Pottier. « Problématique et enjeux de l'urbanisation du littoral. L'espace littoral de la Loire-Atlantique ». Cahier du littoral, Cahier du Conseil de développement de Loire-Atlantique, no 10 (s. d.).
- France, Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale, et Christine Bouyer. Construire ensemble un développement équilibré du littoral. Paris: La Documentation française, 2004.
- Extrait du livre « Mostaganem et ses environs » de monsieur Louis Thireau, qui fut maire en 1912.
- Forte concentration de population sur la frange côtière.
 - Augmentation rapide de la population (1,7% en 2001) et sa moyenne d'âge (34% de la population à moins de 14ans) qui perturbera la consommation d'espace à long terme.
 - L'attractivité résidentielle, économique et touristique du littoral s'est fortement accélérée dans les dernières décennies. La population des communes littorales s'est par exemple accrue de 530.000 habitants depuis 1986.
- Le□vy, Jacques, and Michel Lussault, eds. Dictionnaire de La Géographie. Paris: Belin, 2003 .
- Bonnot, Yvon. "Pour Une Politique Globale et Cohérente Du Littoral En France." Rapport au Premier ministre. collection Des Rapports Officiels, Novembre 27, 1995.
- Bavoux, Jean-Jacques. Les littoraux français. Collection U Série Géographie 346. Paris: Colin, 1997.
- Ministère de l'Ecologie et Développement Durable et de l'Energie. "Etat Des Lieux 'Mer et Littoral'. Rapport Final-October 2014." [en ligne] Accessed March 17, 2016.
- Merckelbagh, Alain, et Louis Le Pensec. Et si le littoral allait jusqu'à la mer ! Versailles: Quæ,
- A. Guilcher, professeur à l'université du Québec, auteur de l'ouvrage morphologie littorale et sous marine.1995.
- On parle de « **Dune hydraulique** » ou **Dunes sous-marines** : pour désigner les dunes formées sur les fonds marins par les courants sous-marins, généralement dans des détroits. Ces milieux abritent des espèces particulières qui peuvent en Europe justifier une protection dans le cadre du réseau écologique paneuropéen et du réseau Natura 2000 en mer, par exemple dans le pas de Calais.
- Corbin Alain, « *l'homme et son rapport au rivage* », Le Territoires du vide, 1990, p.165.

- Direction Général de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction. « Planifier l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral ». Ministère de l'Environnement de l'Energie et de la Mer, Juillet 2006.
- HERVIAUX, Odette, Jean BIZET, et Commission du développement durable. « Plaidoyer pour une décentralisation de la loi Littoral : un retour aux origines ». Paris: Sénat, 21 janvier 2014.
- Direction Général de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction. « Planifier l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral ». Ministère de l'Environnement de l'Energie et de la Mer, Juillet 2006.
- Gélard, Patrice. « L'application de la "loi littoral" : pour une mutualisation de l'aménagement du territoire ». rapport d'information n°421. Paris: Sénat, 21 juillet 2004.
- « Urbanisation — Géo confluences » [archive], sur geoconfluences.ens-lyon.fr (consulté le 17 octobre 2017) .
- Jean-Pierre Paulet, Géographie urbaine, Armand Colin, 2009 20 p. (ISBN 9782200355722), p.101-102 .
- Laurent CHALARD, Gérard-François DUMONT (2007). « Territoires français : le renforcement de la « para-urbanisation » et de la « litturbanisation » ». *Population & Avenir*. N°682. Mars-Avril 2007. Pages 14-16.
- Fougnie, Sébastien. « L'intégration géographique comme mode d'interprétation de l'évolution des stations balnéaires ». *Norois. Environnement, aménagement, société*, no 206 (1 mars 2008): 73 89. doi:10.4000/norois.1139.

Site web :

- <https://fr.wikipedia.org/wiki/Littoral> .
- <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Littoral,13677.html>.
- <https://www.senat.fr/rap/r13-297/r13-2971.pdf> .
- <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Littoral,13677.html>.
- <https://www.senat.fr/rap/r03-421/r03-421.html>
- [http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Rapport - Etat des lieux mer et littoral cle76f2cb.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Rapport_-_Etat_des_lieux_mer_et_littoral_cle76f2cb.pdf).

Doucement :

- PDAU de la wilaya de Mostaganem .

Citations des Architectes :

- CORBUSIER : Architecte et urbaniste français .
- DUMAZERIER : Sociologue français (1915-2002), un pionnier de la sociologie du loisir .

Tables des figures

- Format A4 :

| | |
|---|----|
| - Figure 1 : Problématique | 3 |
| - Figure 2 : la carte de Mostaganem (salamandre) | 6 |
| - Figure 3 : les travaux de démolition sur la zone , prise par trinôme | 7 |
| - Figure 4 : Façade urbain de la zone ; prise par trinôme | 8 |
| - Figure 5 : Schéma représente la relation | 11 |
| - Figure 6 : les différentes parties du chapitre III. | 12 |
| - Figure 7 : Carte conceptuelle montre les différents niveaux de lecture..... | 12 |
| - Figure 8 : la compositions de la thèse..... | 14 |
| - Figure 9 : <i>Profil transversal type d'une plage, Source : Paskoff, 1993</i> | 22 |
| - Figure10 : Types de plages. Source : Saffache, 2003..... | 23 |
| - Figure11 : Les falaises d'Etretat, en France..... | 26 |
| - Figure12 : Schéma d'organisation de la pêche côtière, entièrement littorale, inspiré du village de fonte de telha, cote de Caparica, au sud de l'embouchure de Tage (Portugal)..... | 28 |
| - Figure13, impact de la pêche de grande envergure sur le littoral..... | 29 |
| - Figure 14 : Caractéristiques des extension d'urbanisation..... | 35 |
| - Figure15 : Extension de l'urbanisation..... | 36 |
| - Figure 16 : Extension limitée de l'urbanisation | 37 |
| - Figure 17 : clés de détermination des espaces proches du rivage | 38 |
| - Figure 18 : Les coupures d'urbanisation..... | 39 |
| - Figure 19: la situation de la grotte-motte | 52 |
| - Figure 20 : ancien grotte-motte | 53 |
| - Figure 21 : la grotte-motte aujourd'hui | 53 |
| - Figure 22 : ancienne la grotte-motte | 54 |
| - Figure 23 : Plan de masse de la grotte-motte | 55 |
| - Figure 24 : Les édifices de projets | 56 |
| - Figure 25 : les pyramides | 57 |
| - Figure 26 : les pyramides | 58 |
| - Figure 27 : les façades urbains de projet | 58 |

| | |
|---|-----|
| - Figure 28 :Façade urbain | 58 |
| - Figure 29 : les différents mobiliers urbains | 59 |
| - Figure 30 : la situation de la casa marina | 60 |
| - Figure 31 : interface de la casa | 60 |
| - Figure 32 : plan de masse de la casa marina | 60 |
| - Figure 33 : programme et plan de masse | 61 |
| - Figure 34 : plan de masse de la casa | 61 |
| - Figure 35 : centre commercial | 61 |
| - Figure 36 : la zone portuaire Tanger ville | 62 |
| - Figure 37 : les dimensions urbaines | 63 |
| - Figure 38 : Tanger ville aujourd'hui | 64 |
| - Figure 39 : situation de salamandre | 65 |
| - Figure 40 : les places de stationnement | 66 |
| - Figure 41 : la trame vairé | 66 |
| - Figure 42 : programme urbain pour le projet | 70 |
| - Figure 43 : Salamandre en vielle | 74 |
| - Figure 44 : Sonic quel Avenir ? | 75 |
| - Figure 45 : la situation de la zone d'étude | 78 |
| - Figure 46 : les accès a la zone | 78 |
| - Figure 47 : stationnement en salamandre | 80 |
| - Figure 48 : hiérarchisation des voies d'accès | 81 |
| - Figure 49 : élévations de bâtis | 82 |
| - Figure 50 : système découpage de la zone | 83 |
| - Figure 51: système constructif dans les bâtiments | 87 |
| - Figure 52 : texture des façades | 88 |
| - Figure 53 : la couleur et la forme des façades | 88 |
| - Figure 54 : la vue de la zone vers salamandre | 92 |
| - Figure 55 : la vue de notre zone vers littoral..... | 92 |
| - Figure 56 : le programme..... | 95 |
| - Figure 57 : Principe d'interventions | 107 |
| - Figure 58 : Schéma de principe (étape 1) | 108 |
| - Figure 59 : Schéma de principe (étape 2) | 109 |
| - Figure 60 : Schéma de principe (étape 3) | 110 |
| - Figure 61 : Schéma de projection | 111 |

| | |
|---|-----|
| - Figure 62 : Schéma de loisir (les composants) | 113 |
| - Figure 63 : les bancs urbaines | 115 |
| - Figure 64 : les arbres | 115 |
| - Figure 65 : vue du thalassothérapie | 116 |
| - Figure 66 : vue du hôtel | 117 |
| - Figure 67 : vue du centre gastronomie | 123 |
| - Figure 68 : vue du bungalows | 124 |
| - Figure 69 : intérieur du site | 125 |

Format A3 :

| | |
|------------------------------------|-------|
| - le Pdau | 9 |
| - thématique salamandre | 68-69 |
| - Photo de démolition | 77 |
| - Analyse typo-morphologique | 85 |
| - plan de masse 3d | 126 |

les tableaux :

| | |
|--|-----|
| - Tableau 1 : programme surfacique du projet | 106 |
| - Tableau 2 : largeur des voiries | 107 |