



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique
جامعة عبد الحميد ابن باديس مستغانم
Université Abdelhamid Ibn Badis de Mostaganem
كلية العلوم و التكنولوجيا
Faculté des Sciences et de la Technologie



MEMOIRE DE FIN D'ETUDE DE
MASTER ACADEMIQUE

Filière : Architecture

Spécialité : Habitat et projet urbain

Thème

Retournement de la ville de Mostaganem vers la mer et la
touristification du fragment de sablettes , cas d'étude : Essai de mise en
valeur de la crique en port de plaisance

Présenté par :

Melle. Belhadj Ahlem

Soutenu le 01/05 / 2016

Devant le jury composé de :

Président : Mr. BENSOUA

Examineur : Mme BENHAMMOU

Examineur : Mlle HAJIJ

Promoteur : Mr. DJERADI

Année Universitaire: 2015 / 2016



INTRODUCTION GENERALE

Pays à façade maritime, l'Algérie n'a pas échappé au phénomène séculaire, Constate Au niveau mondiale en général et en méditerranée en particulier de concentration des hommes et des activités sur les régions littorales. Ce phénomène se manifeste à travers l'importance des établissements humains et des activités économiques sur la frange littorale mais aussi et surtout à travers les dommages qui en résultent sur le milieu et ses ressources.


Devant cette situation de dégradation continue de cet espace stratégique du territoire national et le spectre perceptible de situation irréversible, il s'est avéré urgent de poser les fondements d'une stratégie opérationnelle et active du littoral capable d'inverser la tendance actuelle et cela dans une approche intégrée et une optique de développement durable. La loi n° 02-02 du 05 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral, est le premier jalon de cette stratégie.

Elle constitue l'instrument privilégié de mise en œuvre de la stratégie nationale de protection du littoral et de valorisation de ses ressources. C'est dans cette stratégie que s'inscrit notre approche.



I. AU FIL DES CONSTATS...

- A. Le front de l'eau : mer/ville**
- B. Le front de mer : ville /mer**
- C. La zone au fil de l'eau " Cas des Sablettes « constat »**
- D. Définition des concepts touristification**



Il s'agit dans cette partie de décrire clairement et précisément la situation qui interpelle, et d'expliquer ce qui définit et caractérise notre problème

A. Le front de l'eau : mer/ville

1. La façade maritime :

La ville est reliée à la mer, cette relation est concrétisée est matérialisée par une façade maritime.

Mostaganem offre une façade maritime à enjeux multiformes, qui constitue un élément de grande influence sur l'appréciation et la perception de l'image de la ville. Toutefois la ville ne profite absolument pas de ça façade. Cette dernière est étudiée à la loupe à travers un reportage photographique réalisé grâce à une promenade en mer.

Sur une bande côtière qui alterne rivages rocheux, plages sablonneuses et zones humides depuis « la zone des Sablottes » jusqu'à la plage de sidi Mejdoub passant par la Salamandre, la façade maritime est complètement défigurée, dégradée et peu lisible, la mauvaise qualité du bâti et des espaces extérieurs offre une image négative de la zone. L'espace est mal planifié, impacté par des ruptures urbaines et visuelles fortes et est occupé de manière anarchique : où des logements sociaux ont été réalisés presque pied dans l'eau sans aucune qualité architecturale, de l'extérieur on est frappé également par l'existence des ponctualités industrielles périurbaines, des constructions vétustes et des maisons en ruine... qui viennent briser le paysage urbain et provoquer une rupture de l'harmonie du Front de mer et sa continuité.

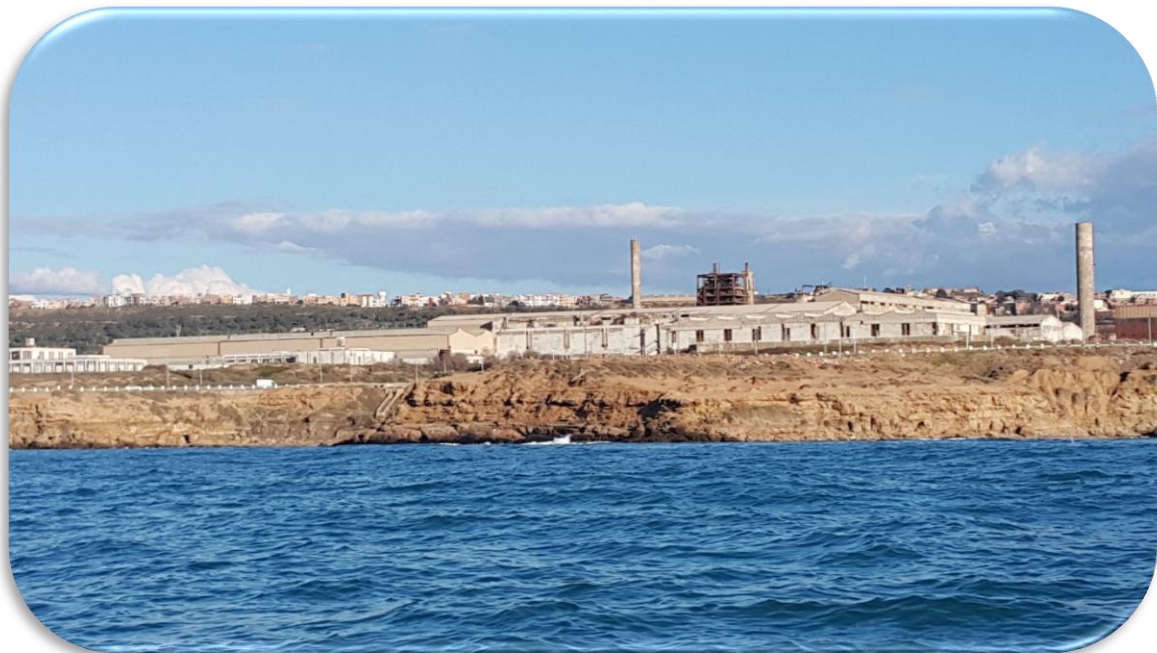


FIGURE 2: LA FAÇADE DES INFRASTRUCTURES INDUSTRIELLES. SOURCE : AUTEUR 2016



FIGURE 1: LA FAÇADE "DES SABLETTES". SOURCE: AUTEUR 2016

B. Le front de mer : ville /mer

« L'eau dans la ville est comme une respiration, la première résultante de ses habitants »¹

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

1. Selon la fonction :

Cette frange du littoral qui s'étend de la salamandre jusqu'à « la zone des Sablettes » connaît une véritable rupture d'ordre fonctionnel, qui ne fait qu'aggraver une relation fragile entre la ville et la mer.

La zone de salamandre est une zone animée, dynamique et attractive toute l'année par des activités commerciales et touristique et de loisirs tout au long de sa promenade maritime avec un front de mer bien aménagé pour accueillir les citoyens et les touristes, sans oublier son port de plaisance qui constitue également un point de convergence et d'ouverture sur la mer. Ceux-ci peuvent être positifs, par l'apport d'une valeur ajoutée, économique, technique, sociale ou culturelle à cette zone.

Toutefois dans « la zone des Sablettes », la présence d'industries et de multiples collecteurs de rejets au bord de la mer, crée des conflits d'usage et empêche l'émergence des activités de loisirs et de tourisme balnéaire. Certains terrains sont mêmes restés abandonnés, ou mal occupés et tout espace d'accueil ou de divertissement ne répondant à aucune règle pouvant favoriser un tourisme local ou constituer un attrait pour un tel site balnéaire.

¹ Thierry Paquot, 2009, p. 149.



FIGURE 3: LOCAUX COMMERCIAUX DES SABLETTES, SOURCE : AUTEUR 2016

2. Selon la forme :

Le front de mer s'étendit progressivement mais avec une discontinuité structurelle majeure dans l'étalement urbain reflétant bien les contraintes liées au site.

Nous apercevons, d'une part, que les nouvelles pratiques et les nouvelles images à salamandre se construisent très nettement en rupture par rapport à la densité et la configuration depuis la zone de la crique vers les Sablettes, où il est remarqué une rupture physique qui s'opère et se traduit par un tissu urbain dense qui se réduit, et une organisation de l'espace qui s'affaiblit ; d'autre part, nous signalons en particulier que cette discontinuité est aussi présente avec la morphologie du tissu. Capter au plus près, ce dernier représente des formes hybrides comprises entre la pente et le plat, le haut et le bas, le naturelle et l'anthropique présentant ainsi un relief très particulier.

3. Selon la perception :

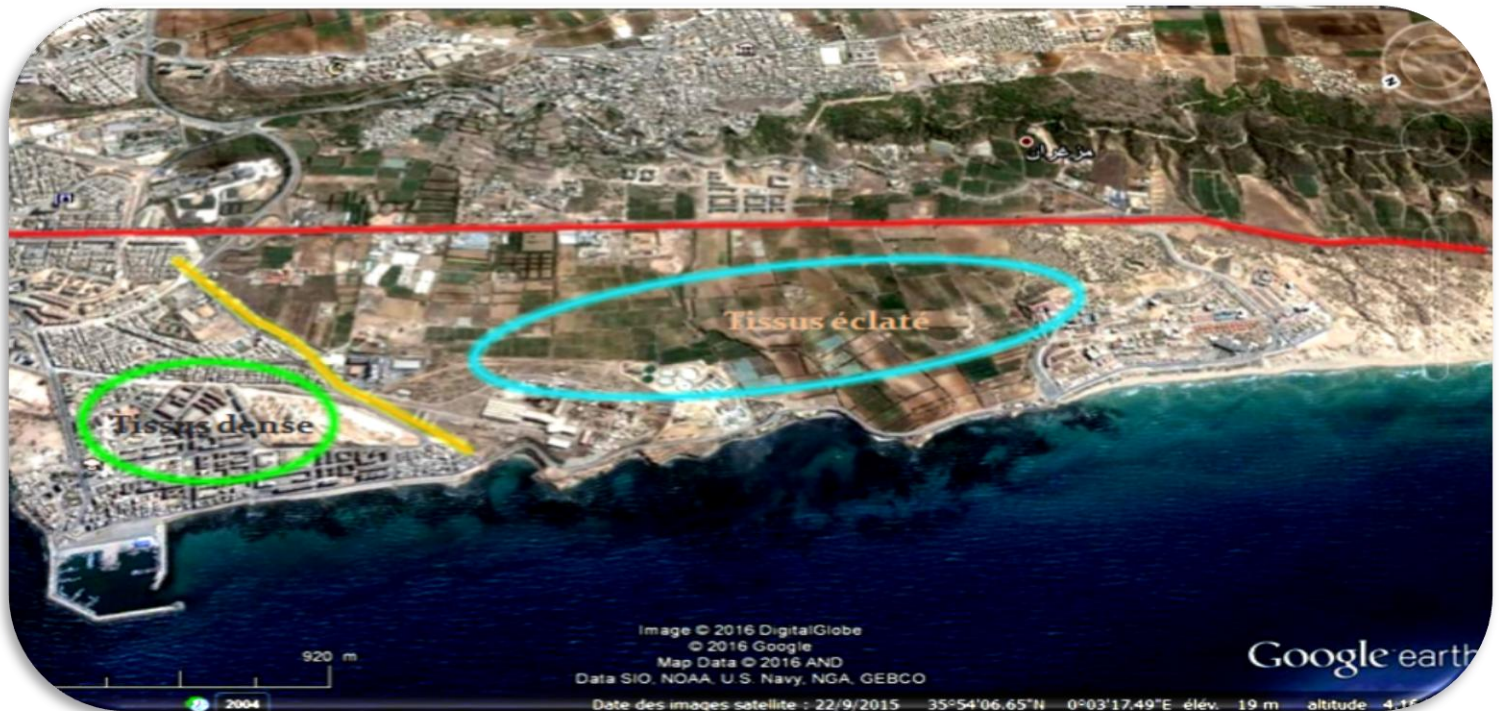


FIGURE 4: CARTE SATELLITAIRE MONTRANT LA DENSITE SU TISSU URBAIN, SOURCE : GOOGLE EARTH 2016

« Un espace ne s'adresse pas seulement à l'œil, mais concerne le corps entier et ne peut, sous peine de réduction, être traité dans le seul cadre d'une esthétique de la vision : l'espace de notre quotidienneté n'est pas vu d'avion, mais vécu à ras de terre. L'approche du tout visuel méconnaît par ailleurs le fait, et c'est plus gênant, qu'un espace urbain ne peut ainsi être perçu d'un coup, mais seulement dans la successivité de séquences fragmentaires, au gré du temps et des parcours. »²

Le front de mer semble être une vitrine urbaine pour la ville de Mostaganem. Ce type de figure construit l'image d'une ville maritime, il est le produit de perceptions qui se trouvent parfois confirmées et qui peuvent être un enjeu touristique. Réjouissant d'un paysage naturel riche en biodiversités, il représente néanmoins une rupture paysagère le fil de son parcours.

La Salamandre est considérée comme un lieu d'activité incessante, rythmé par des actes humains. L'aménagement de sa promenade maritime tout au long de son front de mer a instauré de nouvelles trajectoires, de nouvelles façons de se déplacer et d'appréhender l'espace. Ces parcours jouent un rôle considérable dans la perception de l'espace urbain. Ils déterminent en partie les rapports entre les individus et l'espace qu'ils traversent, Ce sont aussi ces parcours qui, en se croisant, se recroisant ou en s'éloignant l'un de l'autre font ressortir, émerger et

² François Choay (1985)

retrouver les chemins du dialogue et donner plus de profondeur sensorielle à une scénographie nouvelle de cet espace urbain partagé. Cependant c'est essentiellement à partir de la "crique" en allant vers les "Sablettes", que le panorama changerait, et donnerait l'impression que l'urbanisme se ruralise progressivement. Du fait de sa position d'entre-deux, la zone des « Sablettes » suscite des perceptions multiples, ambiguës, et parfois même indécise. Cependant, chaque espace peut aussi connaître des changements épisodiques, relatifs au passage des saisons ou au degré de luminosité, lesquels induisent différentes émotions pour le citoyen.



FIGURE 5: LE FRONT DE MER DES SABLETTES. SOURCE : AUTEUR 2016



FIGURE 6: LE FRONT DE MER DE "LA ZONE DES SABLETTES ». SOURCE : AUTEUR 2016

C. La zone au fil de l'eau « Cas des Sablettes »

La côte « des Sablettes » Est bordée de plages et de dunes vives sur presque toute sa longueur et s'appuie sur un riche arrière-plan agricole, cependant cette zone connaît Plusieurs problèmes sont à noter parmi eux :

- Dans un espace convoité et fragile, on remarque la présence des terrains de grande valeur, délaissés et sujets à de grands enjeux où l'industrie exerce une suprématie due à son poids économique. Cette situation inconfortable conduit à la dégradation de l'environnement apparaît par une dynamique perturbée, une biodiversité en régression et un paysage naturel artificialisé.

- En outre l'existante des implantations anarchiques tout au long de la côte ouest, diminuent de la qualité urbaine et engendre une mauvaise exploitation du potentiel foncier, ce qui causent des problèmes urbains et réduisent l'importance de ce site balnéaire, sans oublier la dégradation du cadre bâti ponctuée d'incohérences architecturales, et une façade maritime abîmée, ruinée, qui offre un contraste qui marque un laisser-aller inqualifiable et indescriptible.

■ Un diagnostic sur une situation s'est imposé, par lequel on a affirmé la carence des structures touristiques de grand standing mise à part les structures hôtelières des professions libérales et des pétroliers de la Sonatrach, et qui sont insuffisantes pour un tel site balnéaire plus particulièrement dans la période estivale. Ceci crée un déséquilibre économique et fonctionnel.

■ L'extraction du sable des dunes et des plages pour les besoins de construction ce qui dégrade le sol et par la suite le paysage naturel.

■ En matière de transport, l'absence de services de transport reste donc un obstacle majeur au développement de « La zone des Sablettes », il y'aura donc une contrainte supplémentaire liée à la disponibilité des moyens de transport collectif afin de desservir cette cote littorale.

■ Selon la loi 02-02 du 05/02/2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral nous avons constaté les points suivants :

- ❖ L'existence des bâtis inclus dans la bande inconstructible de 300 m (l'article 18)
- ❖ La présence des infrastructures industrielles au niveau du littoral (article 04, Alinéa 3).
- ❖ Des espaces désaffectés ou mal exploités (article 06)
- ❖ Des voies carrossables nouvelles parallèles au rivage dans la bande de 800 m (l'article 16, alinéa 1).
- ❖ Une urbanisation non-conforme aux dispositions d'un schéma de cohérence territoriale ou d'un schéma d'aménagement régional ou compatible avec celles d'un schéma de mise en valeur de la mer. (Article 04)
- ❖ Urbanisation désobéissante aux orientations de cette loi et non respectueuse à l'écosystème. (Article 02 et 04)
- ❖ L'extension longitudinale du périmètre urbanisé proches du rivage. (L'article 12)
- ❖ Une dégradation importante due à l'extraction non autorisée du sable et à la fréquentation anarchique des plages (article 07)



FIGURE 7: LES INFRASTRUCTURES INDUSTRIELLES, SOURCE : AUTEUR 2016

D. Définition des concepts :

Avant de débiter notre étude qui vise l'objectif du retournement de la ville vers son littoral, nous allons prélever cette première partie par une démarche en exposant différents concepts : **retournement**, **littoral**, **littoraux et ville**, **littoralité**, **touristification**. Puis nous exposerons notre problématique dans la deuxième partie suivie par les méthodes de la recherche.

Le retournement : Le retour de la ville vers la mer signifie qu'il y a eu rupture ou plutôt conflit ou relation conflictuelle ou encore des moments de tension, qui se sont traduits spatialement et socialement et se sont manifestés d'une manière très poussée dans des zones plus que d'autres. Ces mêmes espaces de conflit, de tension et de forte manipulation subissent un rapport de force qu'exercent les différents acteurs socio- économiques.

Littoral : Zone sinueuse où s'établit le contact entre la mer ou un lac et la terre. (Le terme a un sens plus large que rivage et côte, qui désignent respectivement les domaines du littoral soumis directement ou indirectement à l'action de la mer.)³

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

-les versants de collines et montagnes, visibles de la mer et n'étant pas séparés du rivage par une plaine littorale.

- les plains littoraux de moins de trois kilomètres (3km) de profondeur à partir des plus hautes eaux maritimes

-l'intégralité des massifs forestiers ;

-les terres à vocation agricoles

- l'intégralité des zones humides et leurs rivages dont une partie se situe sur le littoral à partir des plus hautes eaux maritimes tel que défini ci-dessus.

-les sites présentant un caractère paysagers culturel ou historique »⁴

Touristification : la touristification d'un espace exprime à la fois que cet espace est (ou a été) le théâtre d'un certain développement touristique, en expansion physique (bâti) et économique (revenus nouveaux), mais aussi que cet espace est (ou a été) touristique, dans une certaine mesure, comme résultat de ce processus 5 .

La touristification est un néologisme employé pour désigner l'intensité du phénomène touristique sur un territoire d'accueil. Le touriste est un acteur du tourisme le plus important dans la touristification d'un lieu.


La touristification entraîne une déclinaison de la ville sous divers chapitres, et sous catégories avec l'apparition de nouvelles destinations : les périphéries des grandes villes qui se sont débarrassées de leur image lépreuse et deviennent des terrains de jeu de l'insolite et de la découverte.

L'accumulation d'offre d'équipements d'accueil (aéroports, hébergements, centres de congrès, parc à thèmes, enclaves touristiques- quartiers anciens, quartiers d'art, quartiers ethniques, quartiers commerciaux, quartiers de divertissements) sont une condition majeure pour la touristification urbaine (Cazes & Potier, 1996).ce processus conduit à modifier le regard

³Dictionnaire la rousse

⁴La loi n°02-02 relative à la protection et à la valorisation du littoral du 05 Février 2002

⁵ Tourisme et souci de l'autre : en hommage à George Cazes.



sur les villes et fait émerger de nouvelles formes urbaines comme les comptoirs, les complexes hôteliers fermés, les îles hôtels, les enclaves et quartiers touristiques .

Littoralité : Par littoralité, on entend le degré d'attraction des littoraux, et la mesure de ce degré, en terme, de population, d'emplois, de production.⁶

La littoralisation est un processus ancien, mais qui a pris une dimension importante et mondiale depuis la seconde partie du 20eme siècle, elle consiste en :

- Une migration des populations vers les littoraux, pour les richesses halieutiques, ou encore l'ouverture sur la mondialisation, plus aisé qu'à l'intérieur des pays ;
- La maritimisation de l'économie, qui a accompagné le développement des transports maritimes inter continentaux et des grands ports maritimes.

⁶ Livre : littoraux espace de vie, André Gamblin (1998) p209



II. AU FIL DE L'INTERROGATION :

- A. La ville et le littoral**
- B. Les objectifs.**
- C. Les hypothèses.**
- D. La carte heuristique.**

A. La ville et le littoral :

Au cours du temps, la plupart des villes se sont développées en rapport à l'eau, que ce soit le long d'une côte littoral, le long d'une rivière ou d'un lac. Ces villes assurent l'articulation entre ce qui se passe sur terre et ce qui se passe sur ou sous la mer.

Le Havre, Barcelone, Casablanca, autant de villes qui ont toujours su composer avec l'eau, Mostaganem quant à elle, n'a pas noué de relation intime avec la mer. Elle a été embrassée par des sites balnéaires, mais qui se révéla très difficile à maîtriser. Désireuse à maintes reprises de dissenter avec son littoral, elle ne trouva pas les moyens de les aborder et choisit le plus souvent de garder ses distances.

Jusqu'à aujourd'hui, Mostaganem n'a jamais été une ville qui a tissé de puissants liens avec la mer. Dans le champ du retournement de la ville vers la mer, le choix de « la zone des Sablettes » comme objet d'étude n'est pas le fruit d'un hasard, puisqu'elle représente la limite entre la ville et le littoral et non pas la ville le port, elle constitue aussi le meilleur exemple qui reflète ce rapport antinomique de rupture et d'absence de dialogue malgré les conditions de touristification qu'elle offre.

Cette côte littorale débouche sur des modalités fortes différentes d'occupation de l'espace, elle repose sur des modes d'utilisation variée comme les places de fait de nature qui doit être surtout évalué en fonction des pratiques et en tenant compte des progrès technologique, qui peuvent surmonter les différentes contraintes. Il faudrait admettre aussi d'autres paramètres pouvant affecter la notoriété des plages, état granulométrique, la qualité des eaux de baignade, la propreté des plages interviennent également, et de plus en plus, les pollutions peuvent avoir un impact catastrophique sur la fréquentation touristique. Cependant cette bande n'a pas connu des véritables actions de touristification, sa richesse naturelle, sa fragilité et vulnérabilité environnementale font de cet espace une zone appelée à être protégée. Pour ce là une loi a été promulgué, la loi 02-02 du 05/02/2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral, sur cette base juridique nous avons constaté que la zone d'étude ne respecte absolument pas ses directives concernant l'existence des infrastructures industrielles inclut dans la bande des 300m, des espaces désaffectés ou mal exploités et urbanisation désobéissante aux orientations de cette loi et non respectueuse à l'écosystème.

La littoralité ne s'accroît pas à la taille de la ville qui créer une dissociation entre ville/mer c'est ce que Mostaganem connaît aujourd'hui comme problème. Le littoral doit être rendu à la population ; il représente l'identité de la ville et nourrit son image. Afin de renforcer la relation entre la ville et son littorale et mise en tourisme selon le critère de touristification,

un mouvement de « retour vers la mer », est aujourd'hui recherché tout en respectant le cadre juridique. Ce travail s'intéresse donc à la problématique de recherche fixé par **La question de départ** suivante :

Quels scénarii pour le retournement de Mostaganem vers la mer d'une part et la touristification de son littoral d'autre part ?

Nous sommes dans l'obligation de nous interroger sur la politique d'aménagement à suivre, les moyens à mettre en œuvre et les outils à utiliser pour atteindre le résultat escompté pour une politique touristique basée sur l'exploitation des ressources environnementales et culturelles. En partant de là, d'autres questions peuvent être dérivées :

I. À l'échelle du littoral :

- De quelle manière peut-on recentré la ville sur son littoral ?
- Quels sont les critères de la touristification du littoral ?
- Quelles sont les procédures et les actions qu'on peut appliquer pour aboutir à un réaménagement conforme aux instructions de la loi 02.02 ?
- Comment valoriser et préserver la biodiversité du littoral tout en améliorant la qualité du paysage urbain ?

II. À l'échelle de la route N°11 :

- Comment proposer une nouvelle entrée de ville qui mêle les infrastructures ville et le paysage ?

III. À l'échelle du boulevard :

- Quel traitement de structuration du boulevard pour la mise en relation de la ville avec cette bande de terre ?

B. Les objectifs :

Notre travail est conçu dans le but d'apporter des éléments de réponse à la problématique tout en équilibrant entre la ville et la mer, la cohésion et l'attractivité, le développement et la durabilité, la tradition et la modernité, la mobilité et la proximité, pour permettre de diversifier les pratiques touristiques et de faire participer d'avantage les résidents à exercer une certaine pédagogie sur cette intime relation entre la terre et l'eau suivant les axes ci-dessous :

- I.* **Axe éco-Aménagement** : Un modèle de l'écologie spatial et paysagère qui a pour objectif de comprendre les relations entre les fonctionnements écologiques et la structure et l'organisation des paysages. Il prend en compte explicitement les relations spatiales entre les éléments du paysage, l'histoire et les activités humaines.
- II.* **Axe de Touristification** : Un programme d'aménagement, de développement et de mise en tourisme du littoral qui exprime un processus et une démarche Pour atteindre un niveau de fréquentation touristique plus élevé.
- III.* **Axe de littoralité** : mettre en évidence le caractère attractif des littoraux sur l'armature urbaine et en rééquilibrent le réseau urbain.
- IV.* **Axe écosystème** : Un modèle d'écologie environnemental qui vise à détecter, analyser et combattre les dysfonctionnements éventuels d'un écosystème.
- V.* **Axe écodéveloppement** : Un modèle éco-socio-économique vise à favoriser une économie prospère, novatrice, éco-efficace, en faveur du développement durable.

Axe éco-Aménagement

Un modèle de l'écologie spatial et paysagère (En se référant à l'exemple de Casablanca, le Havre et Barcelone)

- Revaloriser la façade maritime
- Structurer et valoriser le boulevard et l'entrée de la ville.
- Création de nouveau mode de déplacement ; pistes cyclable
- L'amélioration des conditions du transport et de circulation
- La piétonisation de l'espace.

Axe de Touristification

- Un modèle de mise en tourisme (selon le cas de Havre)
- La touristification du littoral.
- La revalorisation et la préservation du patrimoine culturel local
- La reconquête du front de mer.
- Réflexion sur les pratiques de la plage et de loisir suivant les grandes aires culturelles.
- Diversité des activités de sport nautiques.

Axe de littoralité

Un modèle d'attractivité (En se basant sur l'aménagement de Barcelone, le Havre et Casablanca)

- Retourner le dynamisme de la ville vers le littoral.
- Améliorer le cadre de vie pour une meilleure attractivité du littoral.
- Revalorisation de la zone d'étude en respectant les réglementations de la loi relative à la protection du littoral

Axe écosystème

Un modèle d'écologie environnemental (selon l'exemple de Benidorm)

- Développer un maillage vert cohérent de continuité écologique
- Protection des ressources littoral
- Restaurer les écosystèmes verts.
- Protéger et sauvegarder les dunes littorales

Axe éco développements

Un modèle éco-socio-économique (selon le cas de Barcelone)

- Variations des espaces publics
- Ecartement des infrastructures industrielles en dehors la zone du littoral
- Conserver les terrains agricoles

C. Les hypothèses :

Comme réponse à la question de départ citer bien avant qui est « *Quels scénarii pour Le retournement de Mostaganem vers la mer* » ? Nos réflexions s'inscrivent dans cette stratégie générale de création d'un lien entre ville et littoral en prenant en compte les restrictions que la situation impose. Les solutions s'articulent autour de la problématique de la limite qui devient le lieu de la mixité, de la juxtaposition d'entités aux logiques différentes, etc... Il s'agit alors de voir comment on occupe la limite et quels sont les potentiels que ce type de lieu peut offrir, Pour cela, nous avons formulé les hypothèses suivantes :

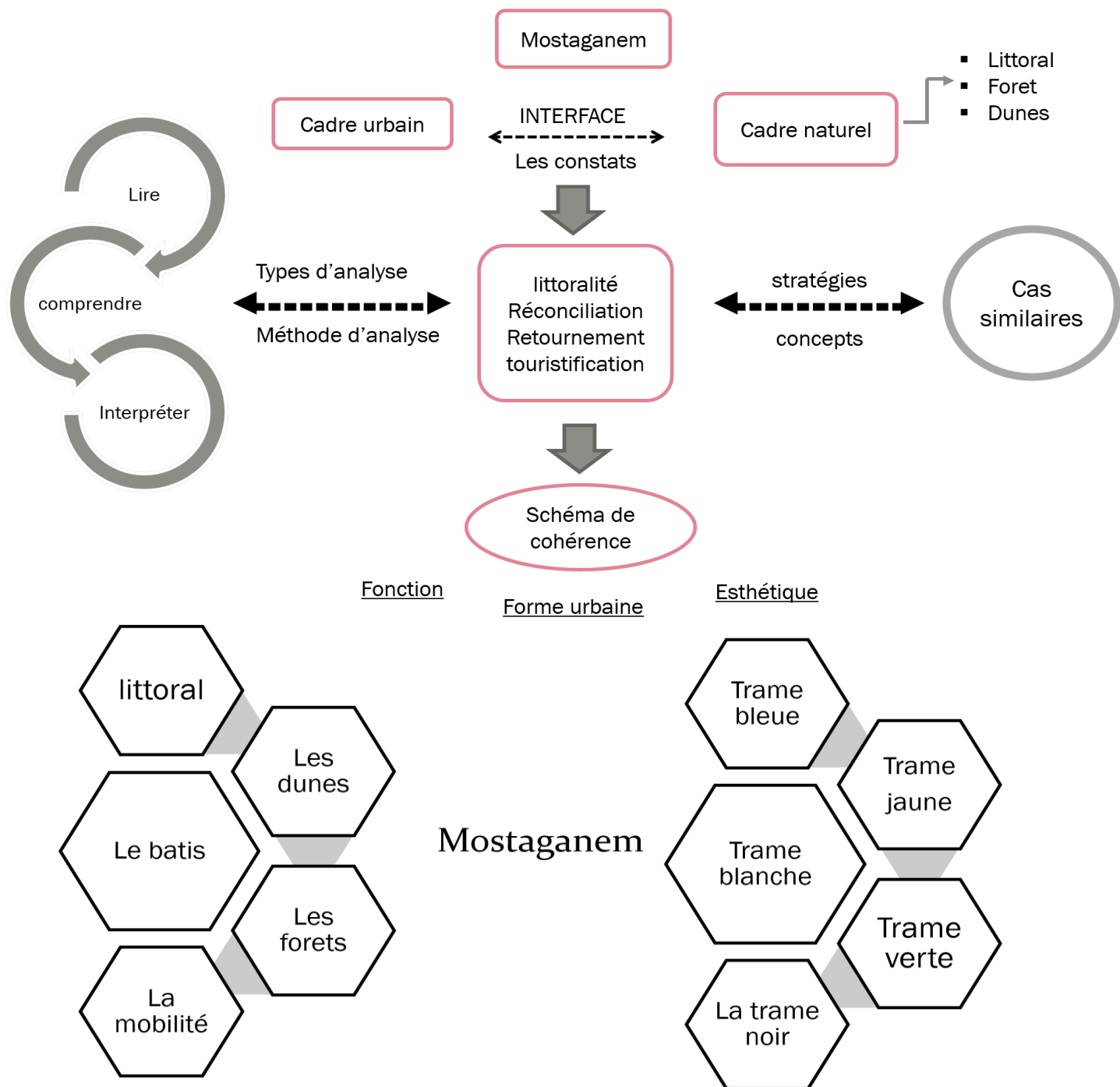
- La valorisation du littoral y compris ses ressources se fait grâce à une coordination des différents plans du schéma de cohérence, ainsi par la création de projets porteurs du développement, tel que la création d'un circuit touristique pour le littoral de la ville.

- La gestion de l'aire d'étude tel est le cas pour « la ville de Barcelone » dépend de la mise en place des programmes d'aménagement qui s'orientent vers une nature culturelle, didactique et ludique, ainsi la touristification du littoral par le tourisme spirituel, naturel et culturel qui vont être accompagnés par une sensibilisation à travers l'utilisation durable des espaces littoraux.

- Le réaménagement de l'interface du centre et du littoral apparaît aussi comme un moyen de recentrer et de polariser la ville pour contrebalancer l'effet de l'étalement urbain et une dispersion des flux « la Casablanca marina » est un bel exemple qui exprime cette recentralisation de la ville sur son littoral. Ce réaménagement de l'interface peut permettre aussi de faire émerger une nouvelle centralité, concentrant de nouvelles fonctions et correspondant mieux aux nouvelles dimensions urbaines qui instaurent le principe de continuité pour lutter contre le mitage et gérer l'espace de manière économe.

- L'amélioration de la qualité du paysage urbain dépend de l'aménagement de la bande des 300 mètres, d'une meilleure utilisation de l'espace avec des formes urbaines plus appropriées qui suscitent l'envie de promenade et permettent la découverte ou la redécouverte de nos richesses intérieures.

D. La carte heuristique :





III. Au fil du temps et de l'espace :

A. La situation urbaine hier

B. La situation urbaine aujourd'hui

C. Critères de délimitations de l'espace.

A. La situation urbaine hier

a) Histoire de la ville :

L'origine de la ville de Mostaganem est ambiguë, cependant son histoire est ancienne⁷, *L'étude du passé n'est pas la contemplation d'une chose morte, le passé est un monde immense dont l'immobilité superficielle cache des profondeurs ou le destin s'agite encore*⁸.

" Pour que notre condition d'homme nous inspire quelque modesties, il n'est pas nécessaire de fixer nos regards sur le ciel étoilé, il suffit de contempler les civilisations des milliers d'années avant nous, qui avons-nous atteignirent la grandeur et qui périrent avant nous "⁹, reconnaître les civilisations qui imposèrent à leur peuple une culture et mode de vie adapté à leurs besoins¹⁰. Savoir la passé de la ville permet de ressortir les évènements historiques qui furent à l'origine de l'évolution sociale, urbaine et architecturale de Mostaganem depuis ses origines à l'arrivée des colons¹¹, ainsi facilité de repérer l'appartenance de chaque édifice historique, sa raison et sa logique constructive, car *dans l'ombre mouvante, ont découvert parfois des sources de lumière qui remontent à la surface du monde vivant*².

Durant la période préhistorique, comme est le cas dans les villes du nord, Mostaganem a connu une sédentarisation humaine, cet indice de stabilité est dû aux témoignages existants jusqu'à nos jours et perceptible dans plusieurs régions tel que Kharouba et Fornaka à travers les traces de l'âge de la pierre taillée en silex durant cette période¹².

Pendant l'antiquité, la ville témoigne l'arrivée des phéniciens et des romains malgré la rareté des archives, on trouve quelques sites archéologiques contenant les traces de ces civilisations.

Après la domination berbère, les arabes furent les maîtres du VII^{ème} au XVI^{ème} siècle avec l'arrivée des Almoravides XXI^{ème} siècle, les Almohades XXII^{ème} siècle, puis les

⁷ L.Yamani 1991.

⁸ Duc de levis, Mitepoix

⁹ C.w.ceram

¹⁰ A.Bettoutia 2013

¹¹ Z.Maaraf 2012

¹² A.Beljousi 2006

Mérinides et Banou-Hilal appelé les M'halls XVIème siècle, le moment où les ottomans se sont installés à Mostaganem et ont lutté les trois tentatives des espagnoles pour occuper cette ville ¹³.

Mostaganem est resté une ville islamique depuis l'occupation ottomane jusqu'à la colonisation française qui a apporté des changements profonds dans la vie sociale de la ville qui fut la plus importante du beylik de l'Ouest vers la fin du 18ème siècle¹⁴

b) Urbanisme et architecture de la ville

L'importance de la ville de Mostaganem a fait que cette dernière est hautement considérée par la présence des vestiges et des monuments historiques qui témoignent et confirment le rôle qu'a joué la ville et sa région à travers les siècles et les civilisations ¹⁵.

Avant d'entamer la phase consacrée à l'étude des monuments historiques de la ville, on opte de donner un aperçu sur l'organisation de son système urbain et sa répartition dans le but de comprendre le mécanisme d'emplacement des édifices dans l'espace urbain actuel.

La ville constitue un élément d'un réseau urbain, son plan et en quelque sorte le résumé de son histoire¹⁶, et chaque phase de l'histoire apporte sa contribution à l'organisation et à l'extension spatiale de la ville en fonction des différentes compréhensions de l'espace naturel et des objectifs visés

L'histoire de la ville algérienne avant l'indépendance est marquée par deux grandes périodes, précoloniale de dominance ottomane qui viennent défendre et lutter contre les espagnols suite à la demande des musulmans du pays, et période coloniale s'étalait de 1830 à 1962¹⁷

D'après *Marius Bernard* : "encore au milieu des jardins est enfermée dans l'enceinte d'une longue muraille, deux villes s'épaulent un ravin, l'une ancienne, d'autre récente, ce sont Mostaganem à l'Ouest et Matmore à l'Est, encore deux quartiers l'un arabe et en ruine, l'autre français et ennuyeux¹⁸.

¹³ L.Yamani 1991

¹⁴ M.Bodin

¹⁵ Z.Maaraf 2012

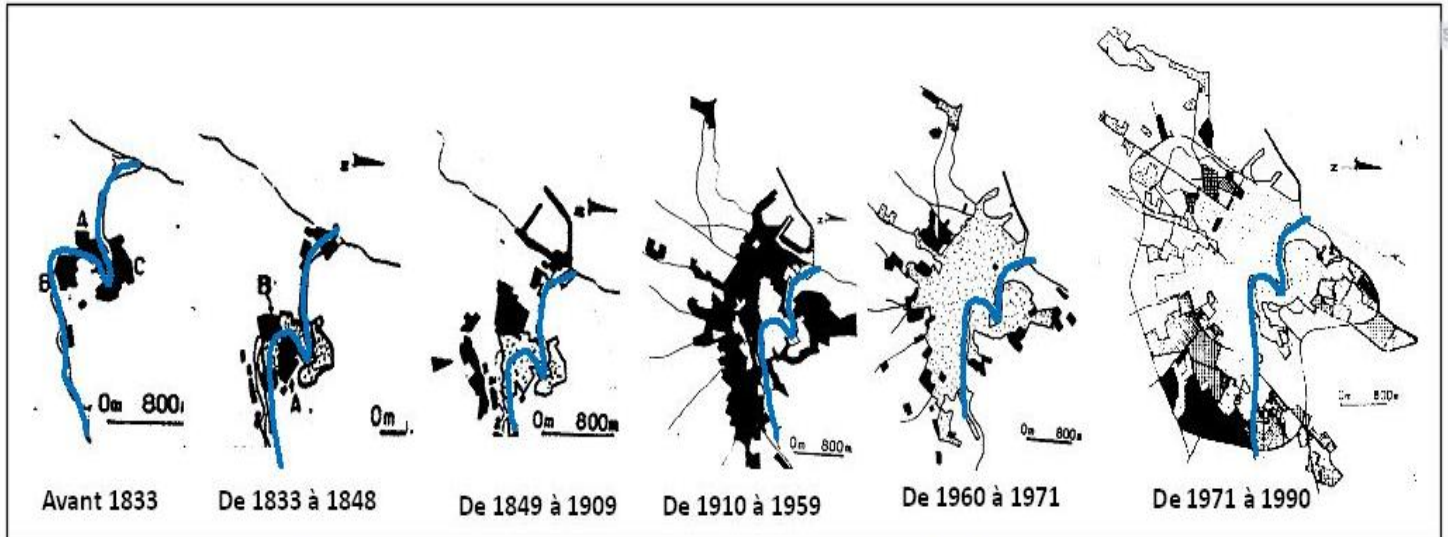
¹⁶ J.B.Garnier 1963

¹⁷ L.Yamani 1991

¹⁸ M.Belhamissi 2004

c) La Composition du Plan de la ville

La ville est composée par la juxtaposition de plusieurs éléments pour constituer des espaces qui changent de formes et de dimensions selon les besoins. Ainsi, sont constituées des ruelles étroites et tortueuses qui changent continuellement de largeurs et de directions.



-Croissance urbaine - Cas de la ville de Mostaganem-

Les photos aériennes de Mostaganem révèlent certains principes et logiques de localisation et de croissance pour chaque période de son histoire.

La ville précoloniale, attenante à l'Oued Aïn-Sefra, occupe un site protégé par une topographie élevée. Elle dominait l'environnement et favorisait ainsi une position de défense et de contrôle du secteur ouest.

L'oued constituait en même temps pour les habitants, une ressource d'eau pour irriguer les jardins et actionner les moulins.

La topologie de l'ensemble est significative de l'expression d'un modèle d'intégration aux données physiques du site. Se compose de trois quartiers et de quelques constructions appelées El-Arsa. Ces types d'implantation qui adhèrent aux propriétés morphologiques du site initial, se traduisent par des configurations toponymiques expressives.

Au fur et à mesure que la ville prend forme, on observe l'apparition de plusieurs quartiers (La marine, La pépinière, Beymouth et Saint-Jules) autour du centre colonial, offrant aux ingénieurs et bâtisseurs français en Algérie l'opportunité d'expérimenter des techniques et des dispositifs urbanistiques nouveaux. C'est la période des orientalismes qui ont laissé des traces visibles dans la conception des projets architecturaux.

d) L'histoire du littoral de la ville :

Au cours du temps, la plupart des villes se sont développées en rapport à l'eau, que ce soit le long d'une côte (quel meilleur exemple que le pourtour méditerranéen), le long d'une rivière (le Caire, Rome autrefois, New York et New Delhi) ou d'un lac (Tenochtitlan, un grand nombre de villes suisses). Une lecture de la carte du monde relève la présence de cités à proximité d'un plan d'eau. Cependant chacune de ces villes développent un rapport différent à son cours ou plan d'eau.

De part et d'autre de la ville, se dessinent les nouveaux paysages que sont les trois grandes périphéries. Au sud-est, une variété fonctionnelle se répartit comprenant des zones d'activités, des zones d'habitat, le complexe sportif et le premier noyau de l'université. Le boulevard limitant cet ensemble est un passage obligé pour les véhicules en provenance du marché de gros Souk Ellil.

Ce dynamisme d'échanges quotidiens surtout nocturnes, crée une atmosphère de flux mécaniques importants par la provenance de véhicules des autres wilayas du territoire national.

Au nord-est, l'ambiance est complètement différente avec des cités dortoirs sans équipements de première nécessité et de grands projets dont la fonction dépasse l'échelle de la périphérie. Cette différenciation socio-spatiale équivoque accentue davantage la marginalisation de cette situation déjà détachée de la ville par des barrières physiques.

Elle se réduit manifestement en une zone de grands équipements à vocation régionale, à proximité d'une zone d'hébergement pour une catégorie démunie et de petits fonctionnaires.

La périphérie sud-ouest qui s'étend jusqu'au Salamandre sans discontinuité est mieux lotie en matière d'équipements, de services et d'aménagements ainsi qu'en voiries, trottoirs et espaces verts. Lieu de résidence d'une composante sociale aisée (professions libérales, cadres et commerçants) ; elle se caractérise par une forte circulation mécanique et piétonne aux alentours du siège de la wilaya, du tribunal, de la gare routière et de la station de taxis extra urbains. Drainant quotidiennement un nombre important d'usagers, elle constitue actuellement une centralité en évolution.

- Sa diversité fonctionnelle en fait une aire d'attraction aux rythmes journaliers et hebdomadaires où l'on perçoit une animation incessante jusqu'au Salamandre. Elle

concerne apparemment des personnes aisées fréquentant ses équipements ludiques tels que restaurants, cafés et crèmeries.

- Durant la période estivale, elle joue un rôle d'espace de transition vers la grande plage des Sablettes, à quelques kilomètres de la ville. La projection d'un pôle d'excellence le long du littoral comportant des parcs, un complexe sportif et d'autres grands équipements de loisir, prolongera certainement vers l'ouest, le rayon d'influence de cette périphérie.
- Cet atout à priori prometteur, présente cependant le désagrément d'affaiblir la zone de Kharouba préalablement exclue de cet ensemble en mutation¹⁹.

B. La situation urbaine aujourd'hui :

Mostaganem, une grande ville, aujourd'hui ! Chef-lieu d'une wilaya qui compte parmi les plus importantes de l'Algérie. La ville est bâtie en amphithéâtre, assise sur une roche sablonneuse de laquelle des couches de pouzzolanes (terre volcanique rougeâtre siliceuse) ont été découvertes²⁰.

Le plateau sur lequel s'élève Mostaganem s'étend sur plus de 1400 km² et ne dépasse pas guère 105 mètre d'altitude. Le climat de la ville se caractérise par la douceur de sa température d'une moyenne annuelle de 17 C° ,grâce à l'influence de la mer et la position géographique de la ville .Affirmant que l'étude du climat est une condition primordiale pour fonder et déployer les villes puisqu'il participe dans l'organisation de ses voies , ses maisons ainsi il commande le choix des matériaux de construction de ses bâtiments²¹, et de là c'est un facteur agissant sur l'organisation urbaine en donnant à la ville son cachet identitaire.

¹⁹ L. ABADIE, 1999

²⁰ M, Belhamissi 2004

²¹ A.Beljousi 2006

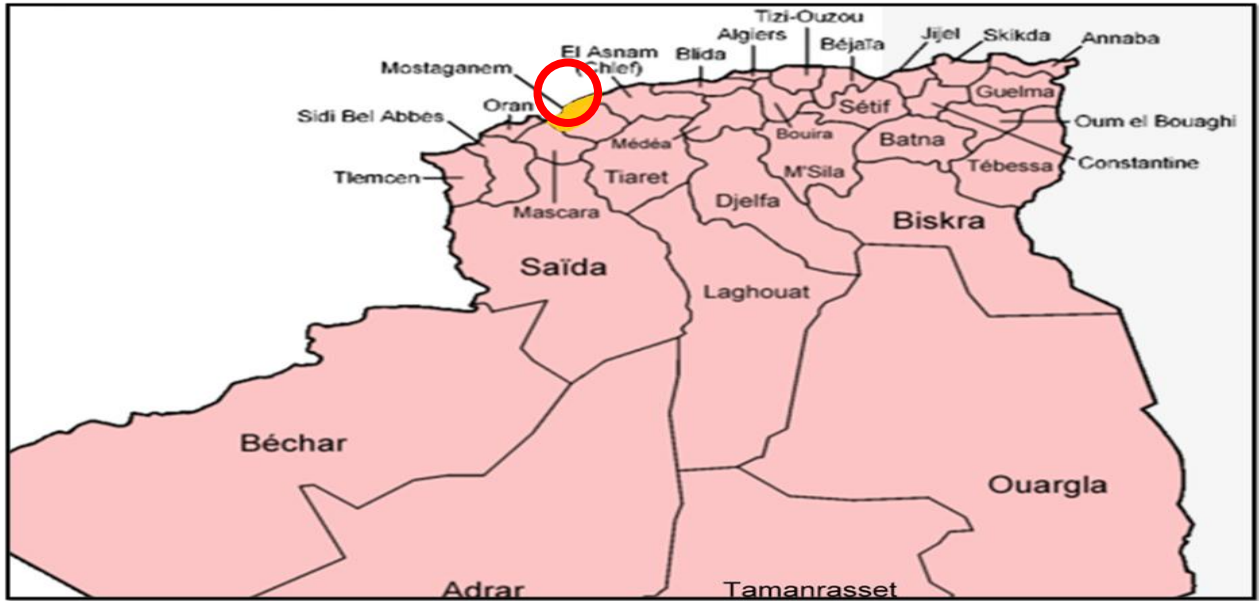


FIGURE 8: LOCALISATION DE LA VILLE DE MOSTAGANEM

Mostaganem, comme Alger, Tlemcen ou Bougie, évoque elle aussi les grands évènements qui ont bouleversé le Maghreb central dans le passé ,avec la résistance à l’envahissement ,et l’effort de l’homme pour dominer la nature et exploiter ses richesses²² La position de la ville et les richesses naturelles parmi les facteurs qui ont aidé l’homme à la sédentarisation , en essayant de découvrir , d’exploiter et de participer à l’évolution et au développement de la région depuis la période préhistoire , passant par la période antique et islamique jusqu’au temps contemporains , en laissant des chef d’œuvres témoignaient leurs passage en ville. Et nous allons par la suite voir la chronologie historique de la ville.

Présentation de l’aire d’étude :

Notre aire d’étude se situe dans la bande littorale coté nord-ouest de Mostaganem, bien dégagé bien desservi mécaniquement, elle rentre dans le cadre d’extension future de la ville approuvé par le P.D.A.U, elle s’étend sur une superficie de 350 Ha.

En se basant sur son ouvrage « **l’image de la cité** » Kévin lynch nous fournit des outils intéressants pour déterminer notre contexte d’étude, parmi ces points à étudier il y'a les limites qui sont présenté dans ce cas par des voies et le boulevard et des limites naturelles mer et talweg.

²² M.Belhamissi 2004

C. Critères de délimitations de l'espace :



FIGURE 12: CARTE DES VOIES LIMITANT NOTRE ZONE D'ETUDE. SOURCE : GOOGLE EARTH 2016

La légende :

● : La route nationale N°11 ● : Le boulevard de Salamandre ● : La voie W7A



FIGURE 11: LA VOIE W7A



FIGURE 9: LE BOULEVARD DE SALAMANDRE



FIGURE 10: LA ROUTE NATIONALE N°11



FIGURE 13: LA CARTE DES NŒUDS DANS NOTRE ZONE D'ETUDE SOURCE : GOOGLE-EARTH 2016

La légende : ● Nœuds mineurs ● Nœuds mineurs



FIGURE 14: LES POINTS DE REPERES QUI MARQUENT NOTRE ZONE D'ETUDE. SOURCE : GOOGLE EARTH 2016

La légende : ★ L'orolait/Metidji/la Crique/Station d'essence Naftal/ Hôtel de sonatrach/ La gendarmerie



FIGURE 15: CARTE SATELLITAIRE QUI MONTRE LES QUARTIERS. SOURCE : GOOGLE EARTH 2016

La légende : La salamandre Les Sablettes



FIGURE 16: CARTE DE DELIMITATION DE NOTRE ZONE D'ETUDE. SOURCE : GOOGLE EARTH 2016

La légende : la mer méditerranée le talweg
 Le boulevard de salamandre La route nationale N°11



IV. AU FIL DES IDEES ET DE L'ETAT DE L'ART :

A. Instruments de revalorisation du littoral

B. Cas similaires.

A. Instruments de revalorisation du littoral :

a) 1. La législation du littoral :

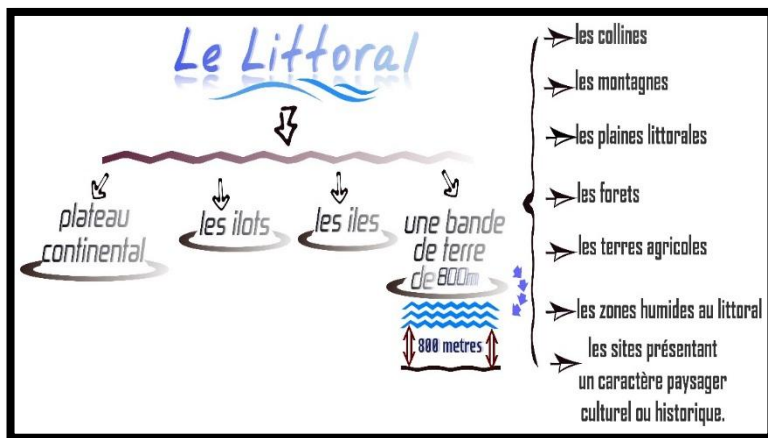
Le désir de maîtriser la gestion des espaces littoraux en Algérie est récent. La loi 90-29 du 1er décembre 1990 relative à l'aménagement et à l'urbanisme est le premier texte ayant défini l'espace littoral dans le Chapitre IV « dispositions particulières applicables à certaines parties du territoire ». (Article 43 -44 -45) ainsi que La loi 02-02 du 5 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral a pour objet l'élaboration et la mise en œuvre d'une politique nationale spécifique d'aménagement et de protection du littoral.

LOI N° 02-02 RELATIVE A LA PROTECTION ET A LA VALORISATION DU LITTORAL

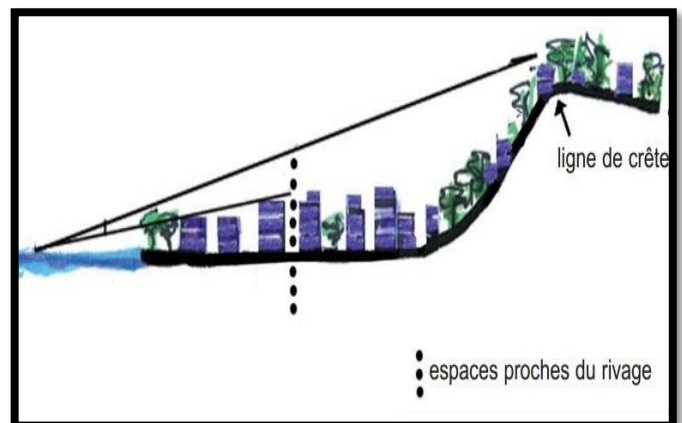
Art .01



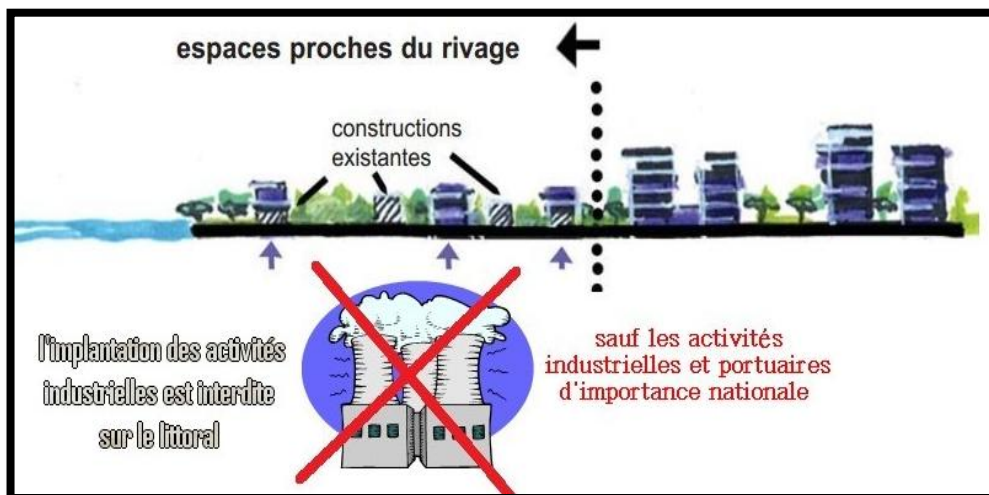
Art. 07 et 08



Art. 13



Art. 15



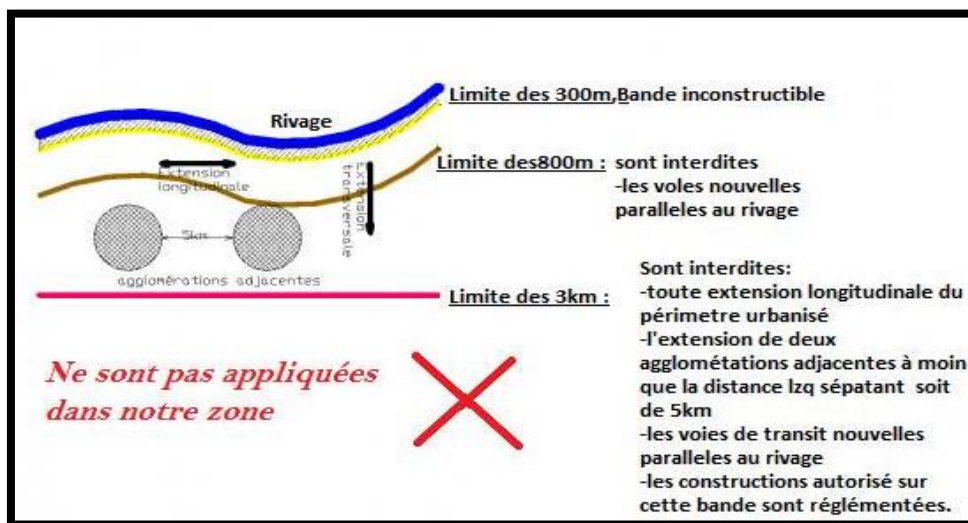
La loi délimite trois bandes dans le littoral tel que défini à l'article 7, dans lesquelles sont édictées des restrictions relatives à l'urbanisation (voir figure 1) :

La bande 1 est la bande inconstructible des 100 mètres instaurée par la loi 90-29, dont la largeur peut atteindre 300 mètres à partir du rivage pour des motifs liés au caractère sensible du milieu côtier. Cette bande inclut le rivage naturel dans lequel sont interdits la circulation et le stationnement des véhicules (sauf les véhicules de service, de sécurité, de secours, d'entretien ou de nettoyage des plages). Les conditions et les modalités d'extension de cette zone et d'autorisation des activités permises sont fixées par voie réglementaire ;

Dans la bande 2, d'une largeur de 800 mètres, sont interdites les voies carrossables nouvelles parallèles au rivage (alinéa 1 de l'article 16). Toutefois, en raison de contraintes

topographiques de configuration des lieux ou de besoins des activités exigeant la proximité immédiate de la mer, il peut être fait exception à cette disposition ;

Quant à la bande 3, dont la largeur est de 3 kilomètres, y sont interdites : toute extension longitudinale du périmètre urbanisé, c'est-à-dire toute extension parallèle au rivage ; l'extension de deux agglomérations adjacentes situées sur le littoral à moins que la distance les séparant soit de 5 kilomètres au moins ; les voies de transit nouvelles parallèles au rivage. Les constructions et les occupations du sol directement liées aux fonctions des activités économiques autorisées par les instruments d'urbanisme dans cette bande des 3 kilomètres sont réglementées.



La loi 02-02 du 5 février 2002 innove dans la mesure où elle revalorise une dimension naturaliste des espaces côtiers. Elle ne définit pas précisément « un aménagement du littoral », elle montre plutôt que la protection et la valorisation contribuent de façon générale à l'aménagement, un aménagement qui rompt avec l'idée répandue jusqu'alors que l'aménagement signifie équiper plus, construire plus. L'aménagement du littoral n'est plus inscrit dans une logique productiviste, mais plutôt dans la perspective du développement durable.

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

L'implication de tous est parfaitement mise en exergue dans le chapitre 1 de la loi qui porte sur les principes fondamentaux. Il est clairement défini que l'ensemble implique la coordination des actions entre l'état, les collectivités territoriales, les organisations et les

associations qui doivent œuvrer dans le domaine, dans une perspective de développement durable. Ceci représente certainement un des objectifs de la Gestion intégrée du littoral.



FIGURE 17: LA CARTE INDIQUANT LES LIMITES

C. Les cas similaires :

Pour traiter cette problématique on va se baser sur une étude comparative afin de voir ce que d'autres pays font ailleurs pour l'aménagement urbain du littoral, en matière de tourisme environnemental.

Plusieurs villes balnéaires ont décidé d'élaborer un tableau de bord des différentes actions à mener pour l'ouverture de la ville sur la mer et la reconquête de la façade maritime.

Le choix de l'étude du cas du Casablanca, du Barcelone et du Havre est dicté par les ressemblances et les similitudes avec la ville de Mostaganem comme on le verra par la suite.

Casablanca Marina au Maroc :

▪ Fiche technique :

-Situation du projet : au cœur de la ville de Casablanca.

-Année de réalisation : 2006, toujours en cours de réalisation.

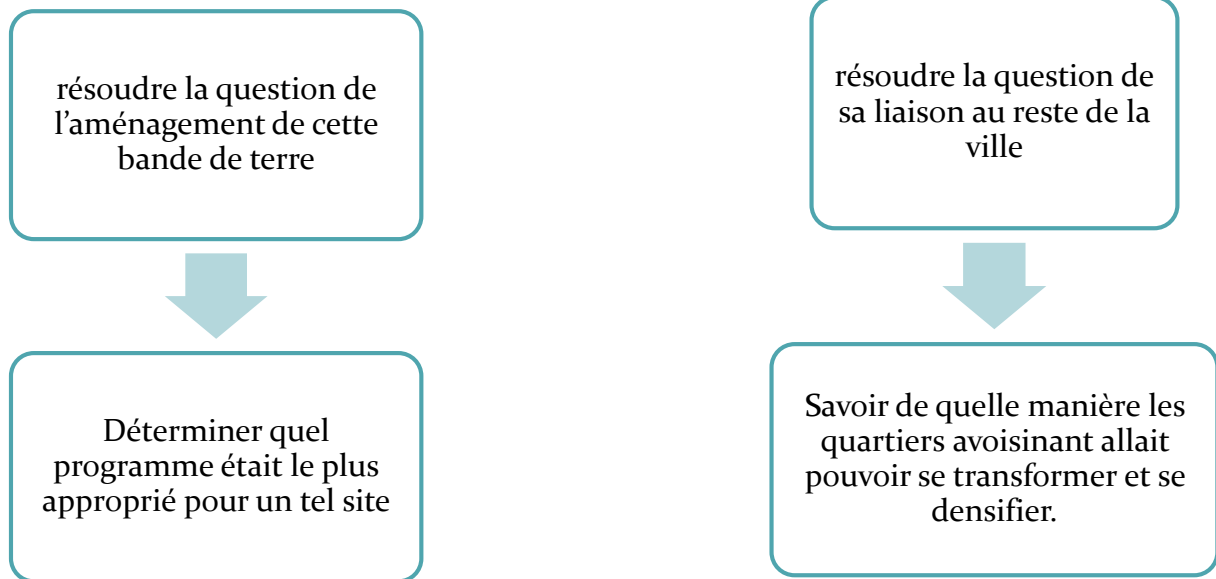
-Réalisateur du projet : le groupe CDG -Surface d'intervention : 26 H



FIGURE 18: PHOTO SATELLITAIRE DE SITE DU PROJET.
SOURCE : GOOGLE EARTH 2010

Malgré sa position sur le littoral méditerranéen Casablanca tourne le dos à son océan, laissant ainsi de nombreuses friches le long du littoral. C'est sur l'aménagement d'une longue bande de terre de 1.5 km que porte le projet.

- **Les enjeux :** Ce projet s'est fixé pour objectif :



En effet, le littoral de Casablanca ne compte aucuns espaces de ce type. Il est soit dédié à la baignade, soit occupé par des infrastructures portuaires interdites au public.



FIGURE 19: PHOTOS DES DIFFERENTES VUES DU SITE. SOURCE : PROJET DE CASA-MARINA 2010

▪ Objectif du projet :

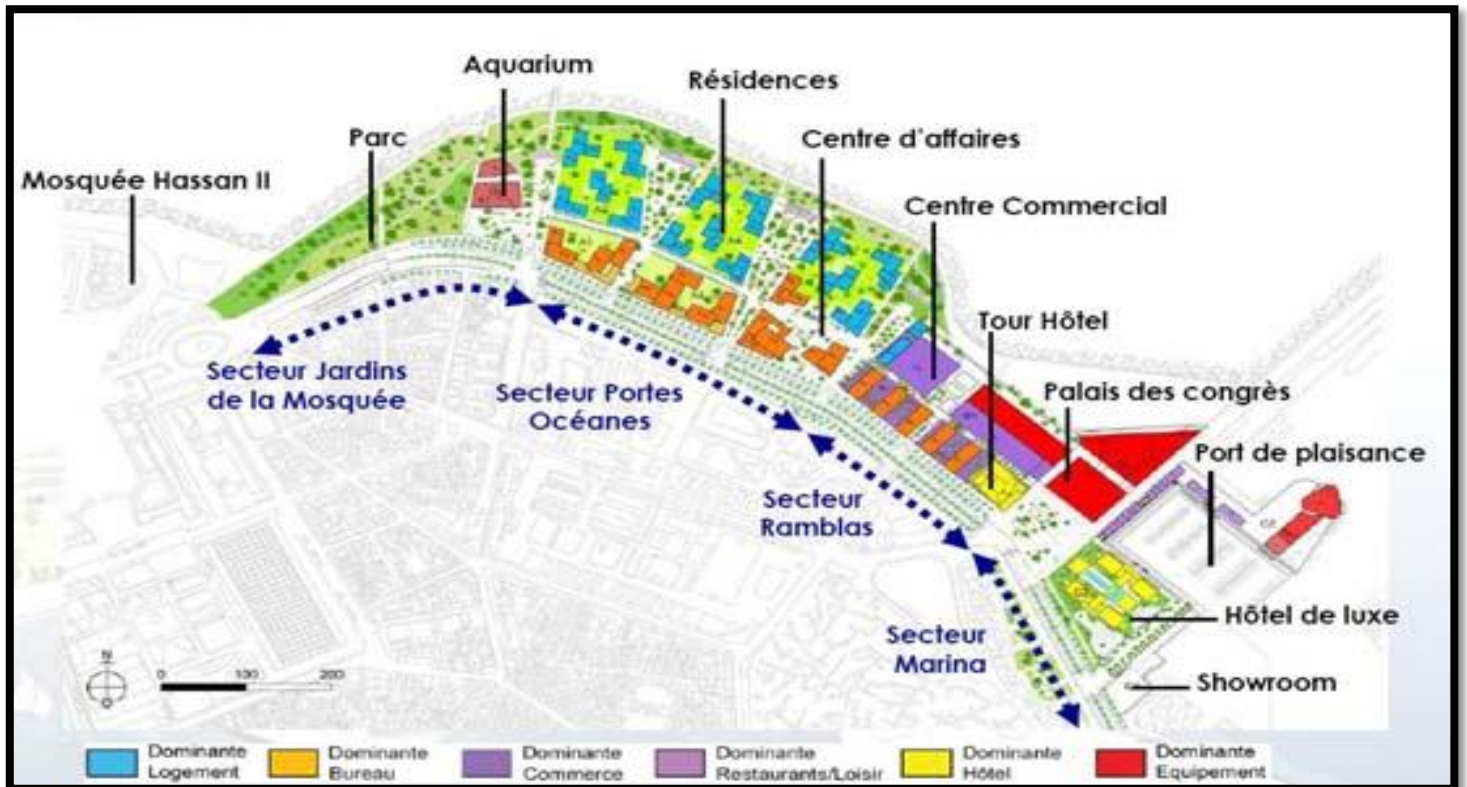
- L'ambition était de créer un environnement renforçant une imagibilité claire et cohérente.
- Offrir un espace structuré qui répond aux besoins des citoyens.
- Améliorer la qualité du paysage urbain en créant une nouvelle image urbaine le long de l'axe Khatab A.E.K. avec la projection des équipements et l'injection d'un jardin à l'échelle de la ville.
- Créer une architecture intégrée au climat local.
- L'injection des espaces piétons.

A. Renforcer l'attractivité de la ville et d'améliorer le cadre de vie des habitants :

Casablanca marina est structuré en 4 secteurs à vocations distinctes :



Dans le parc, un musée de la mer enrichit l'offre en équipements culturels de la ville, à vocation à la fois didactique et à la fois ludique il permettrait de dynamiser un littoral encore mal exploité.



B. Création des perspectives urbaines :

La construction se fait principalement en hauteur, en profondeur mais pas en surface au sol. Et cela dans le but de dégager des perspectives et offrir des ouvertures visuelles donnant sur l'océan. Ainsi avoir une continuité entre l'interface ville/mer.

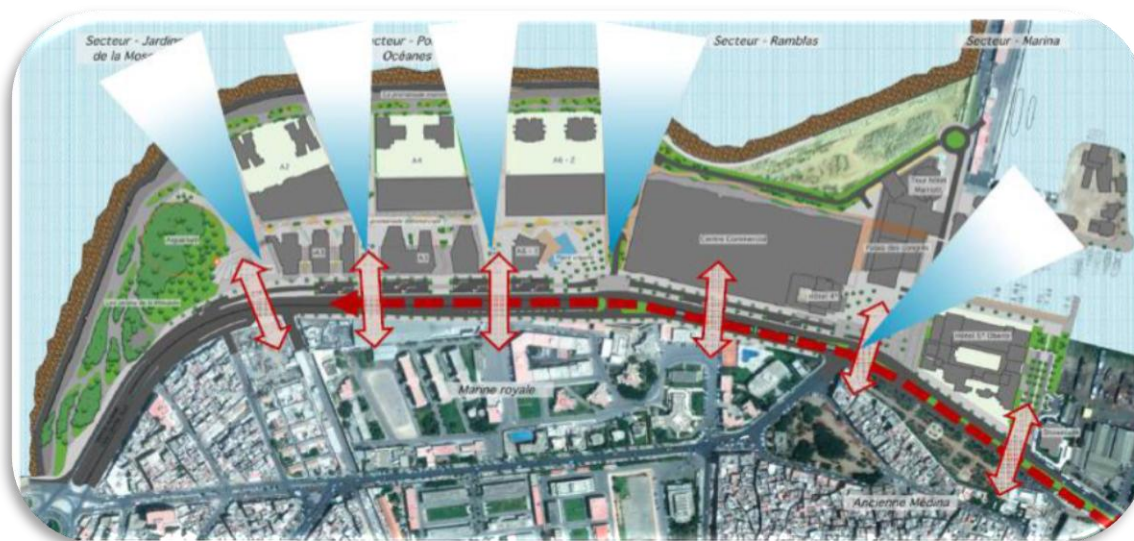


FIGURE 20: PHOTO SATELLITAIRE DES PERSPECTIVES DEGAGEES VERS LA MER. SOURCE : GOOGLE EARTH 2015

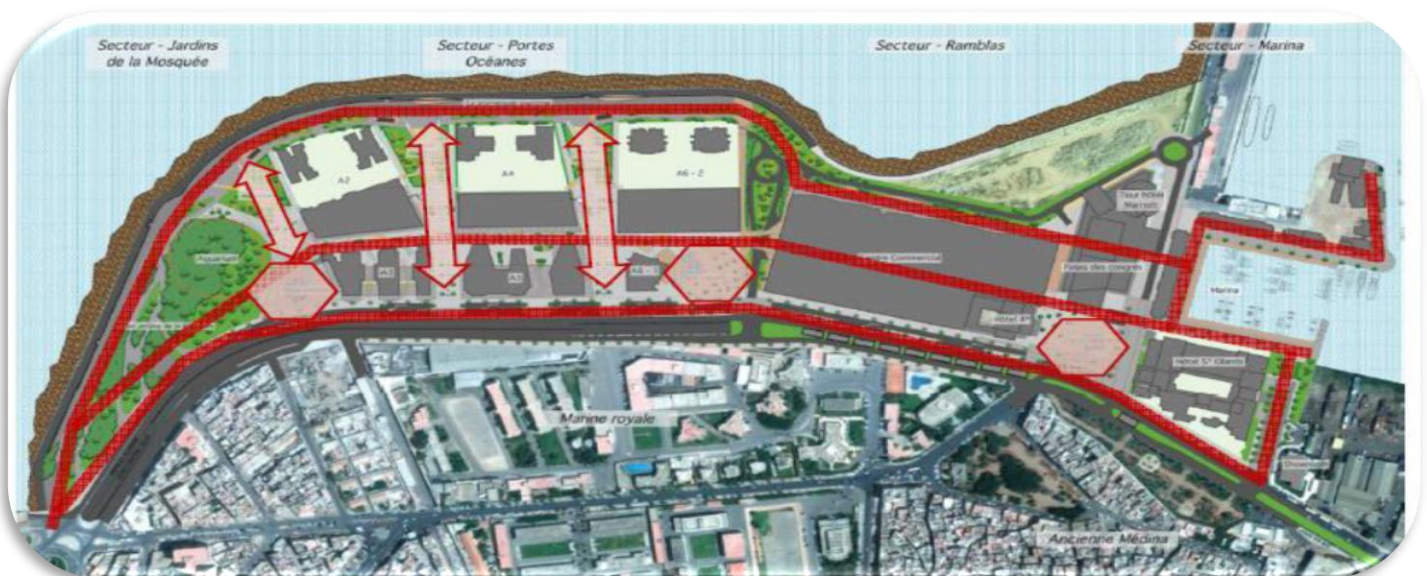
C. Crée une architecture intégrée au climat local :

En améliorant la qualité architecturale de la ville qui contribuera à l'amélioration de l'environnement voisin dont le port de Casablanca et l'ancienne médina. (Conception moderne et des matériaux innovants.

En renforçant le reboisement régional et le développement d'une ceinture verte le long du littoral " prédominance du vert pour compléter le bleu de la mer "

D. Variations des espaces publics et la piétonisation de l'espace :

Le projet accorde une importance toute particulière aux espaces verts et technologies écologiques, puisque les deux tiers de la superficie globale y sont dédiés, soit plus de 17 hectares



**FIGURE 21: PHOTO SATELLITAIRE DES ESPACES PUBLICS ET LES PROMENADES.
SOURCE : GOOGLE EARTH 2015**

Le parking ainsi que toute la circulation sur le site seront pour l'essentiel souterrains. Seuls les circuits pour les livraisons et les interventions d'urgence sont prévus à la surface. Et donc la circulation sera entièrement piétonne.

Le projet offre également une promenade sur une longueur d'un kilomètre et demi sur la cote du littoral

Le Havre :

Une ville du Nord-Ouest de la France, classée le 15 juillet 2005 comme patrimoine mondial de l'humanité.



FIGURE 22: PHOTO AERIENNE DES QUARTIERS SUD ET LE PORT DE « LE HAVRE » SOURCE : ASSOCIATION INTERNATIONALE VILLES, PORTS 2003

La ville à élaborer un projet urbain qui s'inscrit dans le cadre de l'agenda 21 ainsi que :

- L'aménagement de sa côte
- La reconcentration de la ville sur son port.
- L'intégration du port dans le centre-ville.

Le Havre, ville attirante Les grands projets Havrais et l'affirmation de la centralité urbaine s'inscrivent dans une perspective qui consiste à :

a) **Renforcer l'attractivité du littoral** : Ceci sera complété par divers projets et actions

- Le développement des activités commerciales et nautiques,
- La création d'un port de plaisance intérieur.
- Le développement des équipements d'agglomérations ; centre commercial, complexe aquatique, centre de la mer, parc urbain, un pôle de culture-loisir- sports.
- Enrichir le vocabulaire de l'espace public : plantations, mobilier, traitement des surfaces.

b) Aménagement de la cote :

- La réhabilitation de la façade maritime.
- La réalisation d'une promenade continue reliant la Plage, le port de plaisance, et d'autres quartiers permettra de connecter efficacement ces différents pôles
- La création et le renforcement d'un front maritime pour la ville.
- Augmentée la capacité d'accueil du port de plaisance.
- Réaménagé le terre-plein et le bassin Vauban ouvert à la plaisance.



FIGURE 23: PHOTO EN 3D DE L'AMENAGEMENT PREVU POUR LA COTE. SOURCE : DEUP 2013

c) Interface ville-port :

Dans le cadre de la requalification urbaine et environnementale, il s'agit de renforcer la centralité urbaine et la glisser vers la mer, en constituant des centres historiques de nouveaux pôles urbains et dynamiques.



FIGURE 24: PHOTO AERIENNE DE LA ZONE INDUSTRIELLE DE HAVRE. SOURCE : GOOGLE EARTH 2015

Les actions à mener :

1. Améliorer la qualité visuelle et environnementale des installations industrielles et portuaires par les espaces verts :

Crées et entretenues, Afin de présenter l'image d'un port moderne, soucieux de l'environnement ; qui offre un cadre de travail agréable. Les reliefs plantés ou les rangées d'arbustes servent également d'écrans de protection contre le vent et les risques industrielles.



FIGURE 25: PHOTO DE MAQUETTE DES ARBRES PLANTÉS DEVANT LA ZONE INDUSTRIELLE. SOURCE : DEUP - URBANISME ET PROSPECTIVE - 2011

2. L'entrée de la ville et les axes majeurs :

- ❑ La valorisation de l'entrée de ville ferroviaire par le traitement des abords des voies et des limites du domaine ferroviaire, associant tous les modes de transport (voiture, vélo, cheminements piétons).
- ❑ La requalification des boulevards par la restructuration de l'axe et de ses points d'échanges, ainsi que la mise en valeur du bassin Vauban et des quais.

3. Créer une zone de transition entre la ville et le port :

Entre la zone portuaire-industrielle et la zone urbaine sera proposée une activité portuaire de transition afin de réintégrer les quartiers Sud à la ville en leur permettant de devenir des quartiers durablement vivants, des quartiers ouverts où différents types d'habitations côtoient des activités commerciales et de services, des bureaux, des zones d'activités et des équipements culturels et de loisirs.

4. Renforcer et hiérarchiser la trame viaire :

- Le redimensionnement des voies à échelle humaine en fonction des trafics attendus
- Le prolongement des rues existantes vers les secteurs de renouvellement
- Un traitement paysager et urbain des voies dirigées vers les bassins

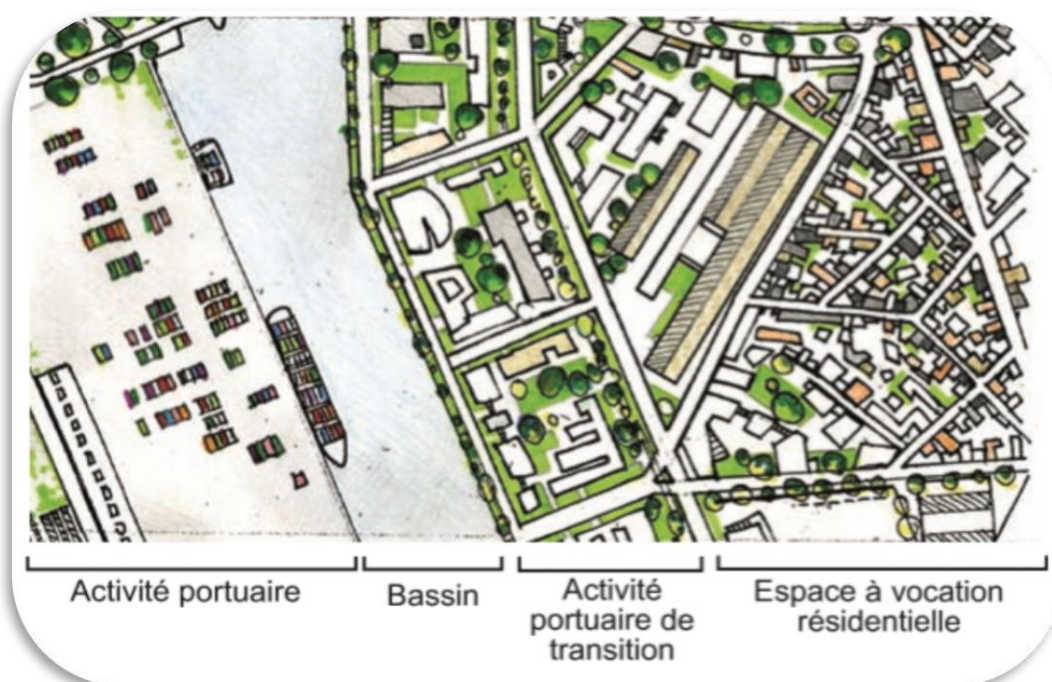


FIGURE 26: CREATION D'UNE ZONE DE TRANSITION ENTRE LA VILLE ET LE PORT : SCHEMA DE PRINCIPE

5. Les espaces publics :

L'aménagement des différents espaces publics ; des espaces verts, des jardins, des parcs, des aires de jeux ... La réalisation de parcours piétons et cyclables reliant le centre-ville, le port et le front maritime.

3 : Port de Barcelone :

Barcelone est une ville littorale avec 14 km de front maritime s'étendant d'est en ouest.

Ces 14 km de côtes peuvent être divisés en deux parties distinctes de 7 km :

- La partie Ouest depuis le fleuve Llobregat jusqu'au vieux port (port Vell) à vocation industrielle.
- La partie Est depuis le vieux port « Vell » jusqu'au fleuve « Bésos », à vocation urbaine, touristique et culturelle



FIGURE 27: IMAGE SATELLITAIRE DU PORT DE BARCELONE.
SOURCE : GOOGLE EARTH 2015

➤ **La partie OUEST** : à caractère industriel

L'aspect industriel est caché par la montagne de Montjuic vu de l'intérieur de la ville, Mais de l'extérieur on est frappé par l'ampleur des zones commerciales et industrielles périurbaines.

Cet aménagement prévoit plusieurs constructions : une station d'épuration, l'extension du port industriel, la création d'une nouvelle zone marécageuse plus à l'ouest, agrandissement du lit du fleuve (inondations), ...



FIGURE 28: VUE ETONNANTE SUR LE PORT A CONTAINERS DE BARCELONE, DEUX ASPECTS DE LA VILLE TRES DIFFERENT. SOURCE : 2011

➤ **La partie EST** : à caractère touristique

Elle est aménagée et dotée de parcs paysagers (parc du port olympique, parc des Pontes, parc du Poblenou) et des pénétrantes sur la ville tous les 400 m (3 îlots Cerda). Pour prolonger et ouvrir les bords de la mer sur la ville.

En plus des structures d'accueil : Le centre de convention internationale, L'édifice forum (musée bleu), un complexe hôtelier et de bureaux, un nouveau campus universitaire, un zoo marin, un port sportif prévu pour l'amarrage de 1000 bateaux, et plus de 800 logements neufs...



FIGURE 29: IMAGE SATELLITAIRE DE LA PARTIE TOURISTIQUE. SOURCE : GOOGLE EARTH 2015

➤ **Partie PORT VELL BARCELONE :**

Le vieux port, de par sa position centrale sur le front de mer, est aussi dédié aux : loisirs, culture, tourisme, bureaux et hôtellerie. Situés au bout des célèbres Ramblas, On y trouve centre commercial, téléphérique, bars, restaurants, promenades, et bien d'autres attractions telles que l'aquarium ou le mirador de Colon, front du port Vell, le vieux port de Barcelone, l'un des nombreux sites incontournables de la ville.



FIGURE 30: VUE SUR LE PORT ET LE WORLD TRADE CENTER DE BARCELONE.
SOURCE : PORT-VELL -TOURISM 2015

- La capitale catalane désire la création d'espace public de qualité avec les impératifs des ports de croisières.
- Le port de croisière de Barcelone est divisé en 3 zones : le quai du Maremagnum, le quai du World Trade Center, le quai Adossat.

La synthèse :

Le littoral et la ville ont pendant longtemps formé un système basé sur l'imbrication et la complémentarité de leurs différentes fonctions pour constituer des places d'échanges, de valorisation et de production tournées vers le monde. Ainsi pour assurer leur développement, les villes vont chercher à attirer, concentrer et dynamiser le maximum de flux afin de se positionner solidement à une échelle régionale, nationale et internationale.

Dans les exemples précédents, nous avons évoqué des projets urbains, des stratégies et des politiques de gestion, des événements déclencheurs de modernisation qui ont abouti tous à une réouverture de la ville sur la mer, entièrement ou par partie.

Le cas de Casablanca est lié à l'innovation architecturale et techniques qui ont été au centre de la demande de réconciliation de la ville avec la mer. Il est plus significatif sur plusieurs points allant de la variation des espaces publics, du développement d'une ceinture verte le long du littoral, de piétonisation de l'espace et de l'affectation des équipements à différente fonction

Pour le cas de la ville du Havre, le réaménagement de l'interface, du centre et du littoral apparaît aussi comme un moyen de recentrer et de polariser la ville pour contrebalancer un certain éclatement et une dispersion des flux, Il peut permettre de faire émerger une nouvelle centralité, concentrant de nouvelles fonctions et correspondant mieux aux nouvelles dimensions urbaines par la réhabilitation de la façade maritime, la valorisation de l'entrée de ville, la requalification des boulevards, la projection des différents équipements et l'aménagement paysager des placettes.

Le modèle Barcelonais, nous paraissait d'une totale évidence, avec un projet politique décidé à la suite d'un événement majeur pour remodeler la ville et la moderniser en se basant sur l'injection des lieux d'activités et de service, l'aménagement des espaces publics, l'incorporation des espaces verts, ces stratégies ont consolidé ce modèle et donné à la ville une dimension touristique et commerciale

L'ensemble des enseignements, conclusions tirées par comparaison, par déduction ou par extrapolation de cette première partie analytique et dialectique, nous l'exploiterons pour déterminer les fragilités ; les enjeux majeurs ; les stratégies d'intervention ainsi que les actions à prévoir en conformité avec les objectifs à atteindre



V. AU FIL DES ANALYSES :

A. Au fil d'une lecture

1-Analyse paysagère.

2-Analyse Morphologique

B. Au fil d'une synthèse.



A. Au fil d'une lecture

1. APPROCHE PAYSAGERE :

« Chaque élément a une signification selon sa position et sa relation avec autres éléments »
(Antrop, 1997).

Le paysage, un phénomène complexe :

Les géographes définissent le paysage comme le produit visible d'un milieu, dont la perception dépend du point de vue de celui qui l'observe

Les composantes objectives :

Les éléments Préexistants au regard

- une chaîne de montagne
- un développement résidentiel
- une infrastructure autoroutière

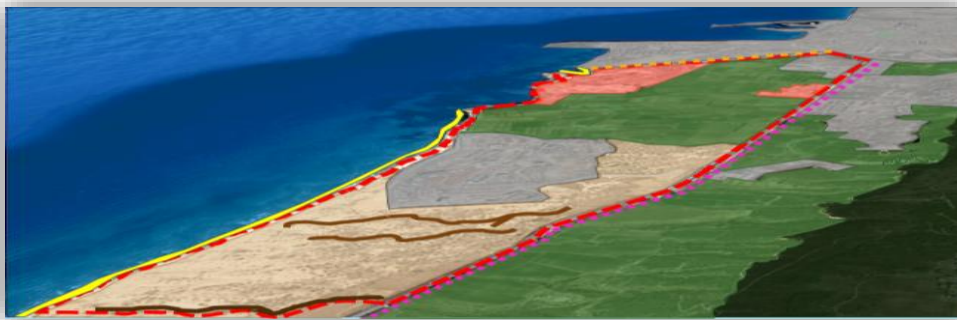


Figure 31: image satellitaire montrant les différentes unités paysagères à travers une vision oblique du navsage

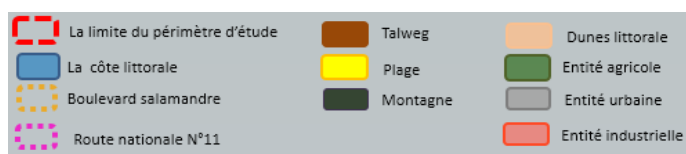


Figure 32: image satellitaire montrant les différentes unités paysagères à travers une vision oblique du paysage



Figure 33: Photo de constats

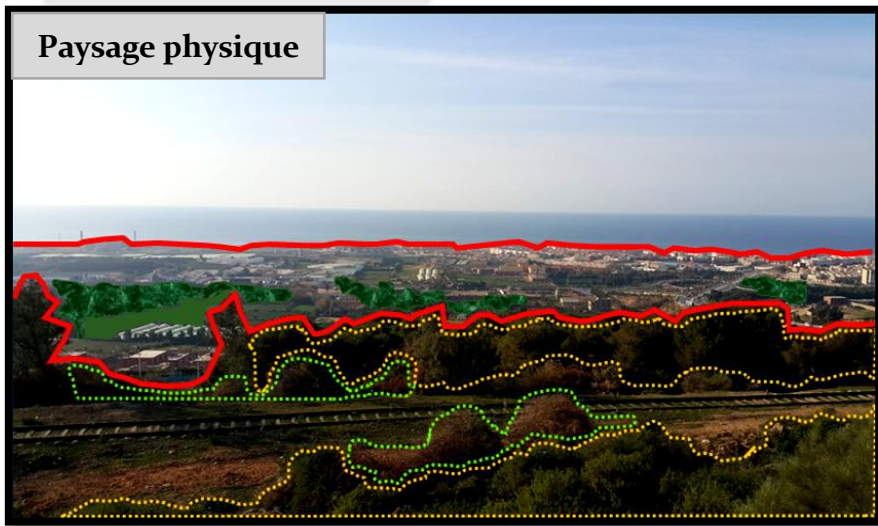


Figure 32: Photo de constats

Plan	Relief	Sol + Végétation	Constructions
Avant plan	Plateau	Prairie, des arbustes,	Chemin de fer
Plan intermédiaire	colline	Arbres de différentes espèces , un champ terre agricole avec des bocages .	Serre agricole en plastique, des usines, bâtis dense
Arrière plan	Ciel, mer	x	x

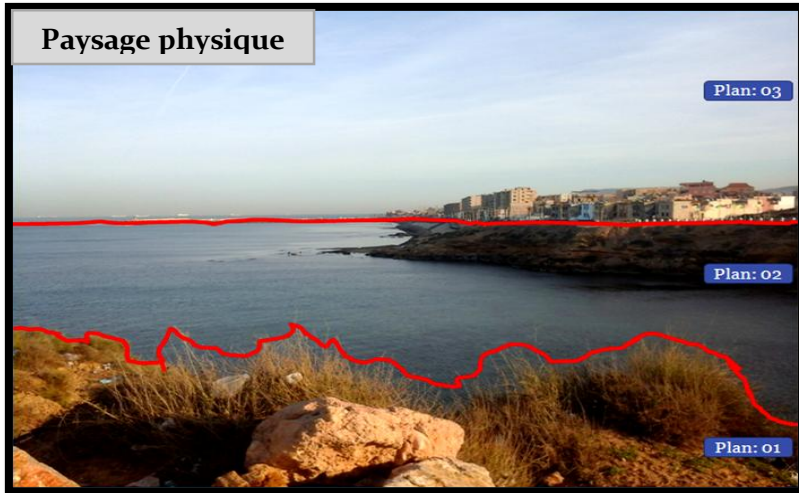


Figure 33: Photo de constats

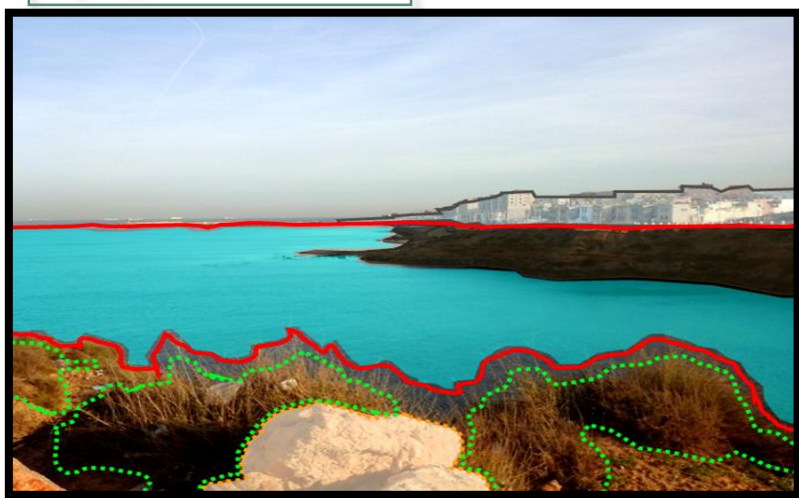
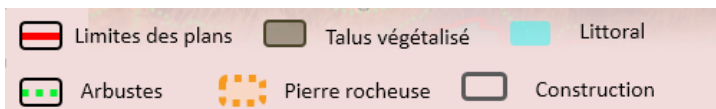


Figure 34: Photo de constats



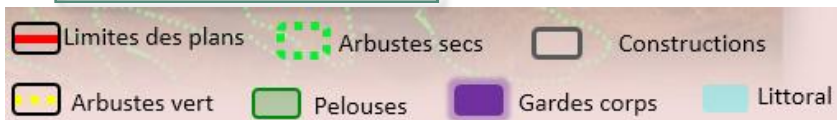
Plan	Relief	Sol+ végétation	Construction
Avant plan	Terrain plat	La sole comporte un ensemble constitué d'arbustes et de grosses pierres	X
Plan intermédiaire	La mer + un talus pentu	Talus végétalisé avec différents arbustes.	X
Arrière-plan	Terrain plat	Sol urbanisé avec des constructions, Planté de palmiers tout le long de la route.	Ensemble d'habitations de différents types, allant de l'individuel vers le collectif.



Figure 35: Photo de constats



Figure 36: Photo de constats



Plan	Relief	Sol+ végétation	Construction
Avant plan	Petite colline, avec une légère pente marquée.	La sole est composée de deux parties plantées par différents arbustes, une est dominée par une pelouse et l'autre sans pelouse	X
Plan intermédiaire	Terrain plat + une légère pente	Route droite pour le passage des véhicule, planté par quelque palmiers à sa gauche	Construction d'habitats semi collectifs et individuelles avec des toits plats et des balcons. Poteaux et fils électrique et des gardes corps en maçonneries
Arrière-plan	Plat	Littoral	X



Figure 37: Photo de constats

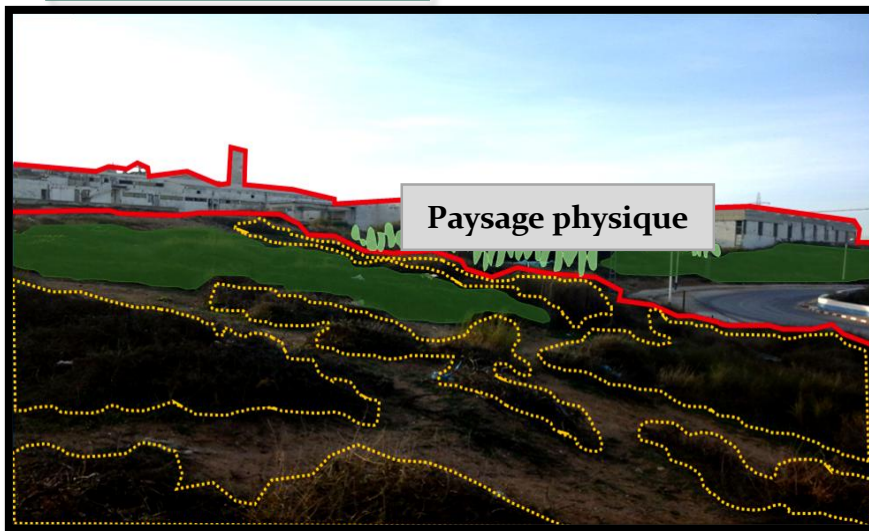


Figure 38: Photo de constats

- Limites des plans
- Buissons
- Arbustes
- Prairie

Plan	Relief	Sol + Végétation	Constructions
Avant plan	Pentes marquées	Prairie, végétation arbustive	x
Plan intermédiaire	colline	Buisson vert, végétation arbustive	Des friches industrielles, toiture inclinée, dégradation du bâti
Arrière plan	X	x	x

2. APPROCHE Morphologique :

Cadre Naturel :

Climat et température :

La zone d'étude est située dans la partie de la côte méditerranéenne, elle se caractérise sur le plan climatique par un climat semi-aride qui se subdivise en deux types :

Le semi-aride à Hiver chaud : un bioclimat méditerranéen et concerne l'étroite bande littorale.

Le semi-aride à hiver tempéré : La température moyenne est de 18°C près de la côte et de 24° C à l'intérieur. Le sirocco souffle dans les diverses zones entre 10 et 25 jours pendant les mois de juillet et août.

Source : hydraulique

Topographie :

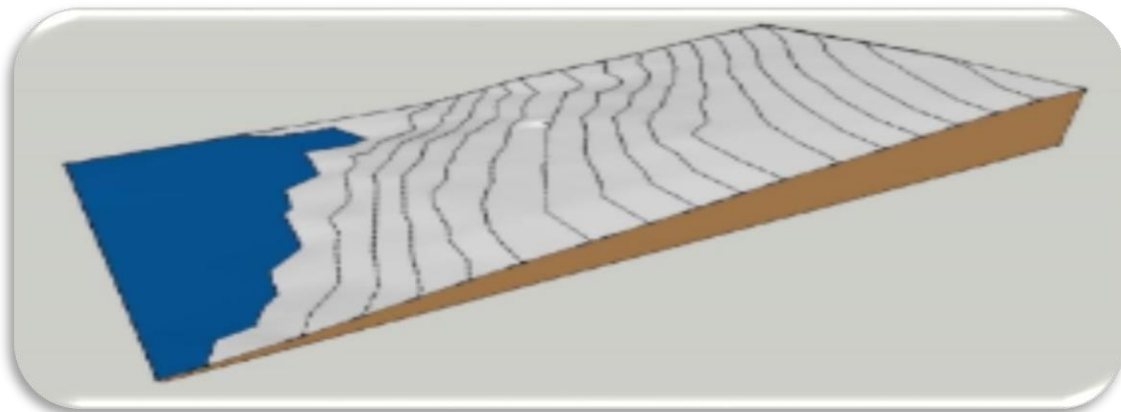


Figure 39: la topographie du terrain

La morphologie générale de la zone est caractérisée par des pentes des terrains inclinés vers la mer permettant l'écoulement des eaux pluviales en provenance du versant boisé qui domine tout l'arrière-pays.

Le réseau hydrographique ravine les terrains dunaires, constitués de grès à substratum peu résistant, en plusieurs talwegs chahutant l'homogénéité générale du relief.

Source : hydraulique

Les vents dominants :

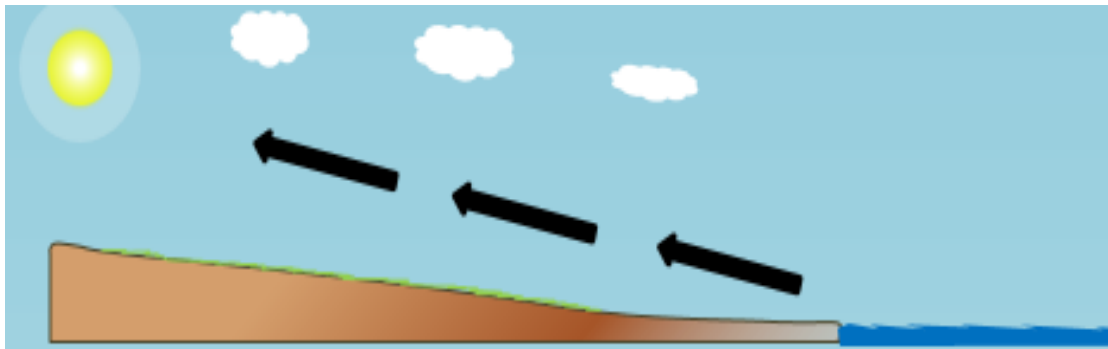


Figure 40: les vents dominants

Les vents ont une grande importance sur la tenue d'un littoral en engendrant la houle et les courants superficiels. De plus les littoraux sableux sont bordés de dunes façonnées par le vent.

La direction dominante des vents est le Nord-Est pendant toute l'année avec une fréquence considérable des vents d'Ouest.

source: Agence National De Développement Du Tourisme.

L'enseillement :

La zone bénéficie d'une bonne accessibilité au soleil une obstruction à l'accès du soleil causée par le bâtiment existant créant de l'ombre.



Figure 41: L'enseillement

19h00

Servitudes :



Figure 42: Les eaux usées sont rejetées dans un caniveau à ciel ouvert juste de se déversé dans la mer.

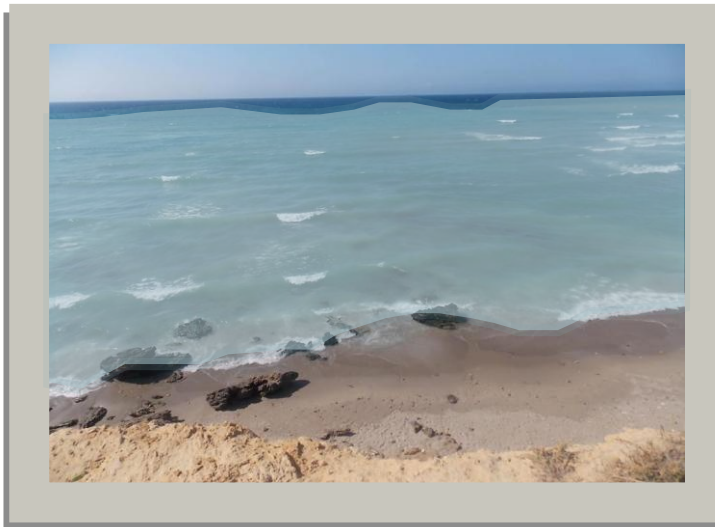


Figure 43: La conduite de l'usine Sonic situé au niveau de ce site, rejette les déchets chimiques directement dans la mer.



B. Au fil d'une synthèse.

Synthèse :

La conclusion de cette analyse revient sur le fondement des approches, axée sur la dimension visible du paysage et la topographie de la zone d'étude, et les aspects réducteurs qu'elles comportent. Une discussion portant sur la sensibilité de la méthode relève de l'importance et la façon dont il est perçu le paysage ainsi que l'homogénéité des reliefs.

Concernant la première approche, la présentation montre que le paysage se compose de plusieurs unités et explique en partie les rapports que les unes et les autres entretiennent entre elles et entre le fragment qu'ils investissent.

Ainsi, pour les uns, l'espace qu'ils occupent est un espace naturel, composé d'un relief plat allant vers le pentu et où les espaces agricoles et les terrains verts sont prédominés en grande partie. Cet espace est également partagé avec des collines dunaires légèrement boisées.

Tandis que pour les autres, l'espace est comme un espace anthropique composé d'éléments industriels qui gâchent en partie le paysage naturel mais aussi par des infrastructures touristiques dont des hôtels et des locaux commerciaux qui dévalorisent l'architecture du site et la façade maritime.

L'objectif visé ici est de tenter de reproduire les éléments verticaux et horizontaux marquant le lieu et qui pourraient être à la base d'une conservation et d'une réappropriation du paysage afin de réanimer l'identité ou la mémoire collective. Ainsi qu'améliorer la perception et la qualité paysagère.



VI. AU FIL DE LA CONCEPTION :

A. Au fil de l'intervention

1-plan spécial du littoral.

2-Schéma de cohérence.

3- Description du plan de masse.

B. Au fil du projet.

1. Etat de l'art

2. Descriptif du projet



A. Au fil de l'intervention

1. Plan spéciale du littoral :

-Cette frange maritime constitue un véritable champ de bataille entre la ville et son littoral. Elle connaît une urbanisation chahutée, caractérisée par des occupations anarchiques, des espaces désaffectés et mal exploités, un véritable chaos où le visiteur ne trouve plus de lieu de convivialité touristique mais plutôt un amas de blocs servant de dortoir pour une population victime d'une mauvaise gestion de l'espace urbain.

Cette bande n'a pas connu des véritables actions de touristification, sa richesse naturelle, sa fragilité et vulnérabilité environnementale font de cet espace une zone appelée à être protégée. Pour ce là le développement du plan d'aménagement s'inscrit dans le cadre d'une politique de protection du littoral, où une loi a été promulguée, la loi 02-02 du 05/02/2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral, sur cette base juridique nous avons constaté que la zone d'étude ne respecte absolument pas ses directives concernant l'existence des infrastructures industrielles, la voie mécanique parallèle au rivage inclut dans la bande des 100m, des espaces désaffectés ou mal exploités et urbanisation désobéissante aux orientations de cette loi et non respectueuse à l'écosystème.

La loi 02-02 innove dans la mesure où elle revalorise une dimension naturaliste des espaces côtiers. Elle ne définit pas précisément « un aménagement du littoral », elle montre plutôt que la protection et la valorisation contribuent de façon générale à l'aménagement, un aménagement qui rompt avec l'idée répandue jusqu'alors que l'aménagement signifie équiper plus, construire plus. L'aménagement du littoral n'est plus inscrit dans une logique productiviste, mais plutôt dans la perspective du développement durable, ce qui permet de s'inscrire dans la continuité et d'assurer la cohérence de l'ensemble des projets pour le quartier.

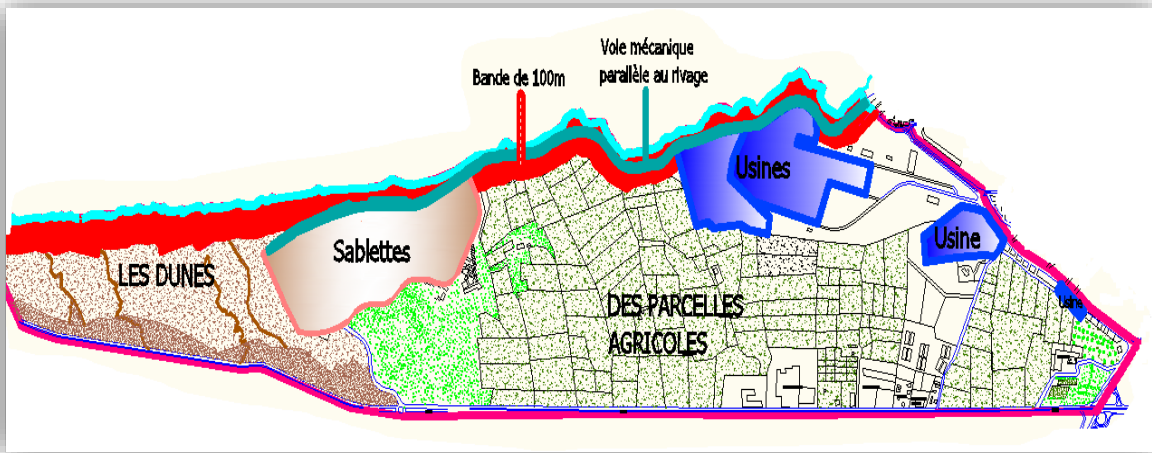


Figure 44: La zone d'étude avant l'intervention

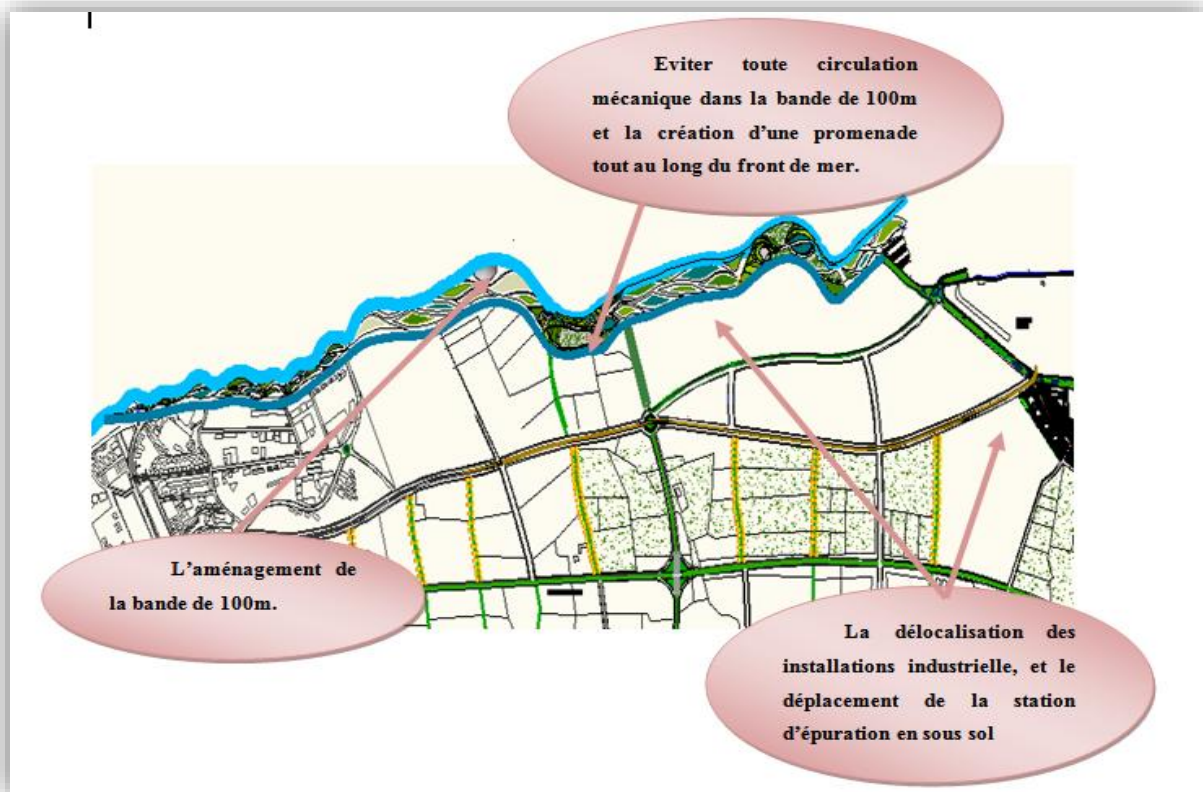


Figure 45: Schéma de structuration de la zone

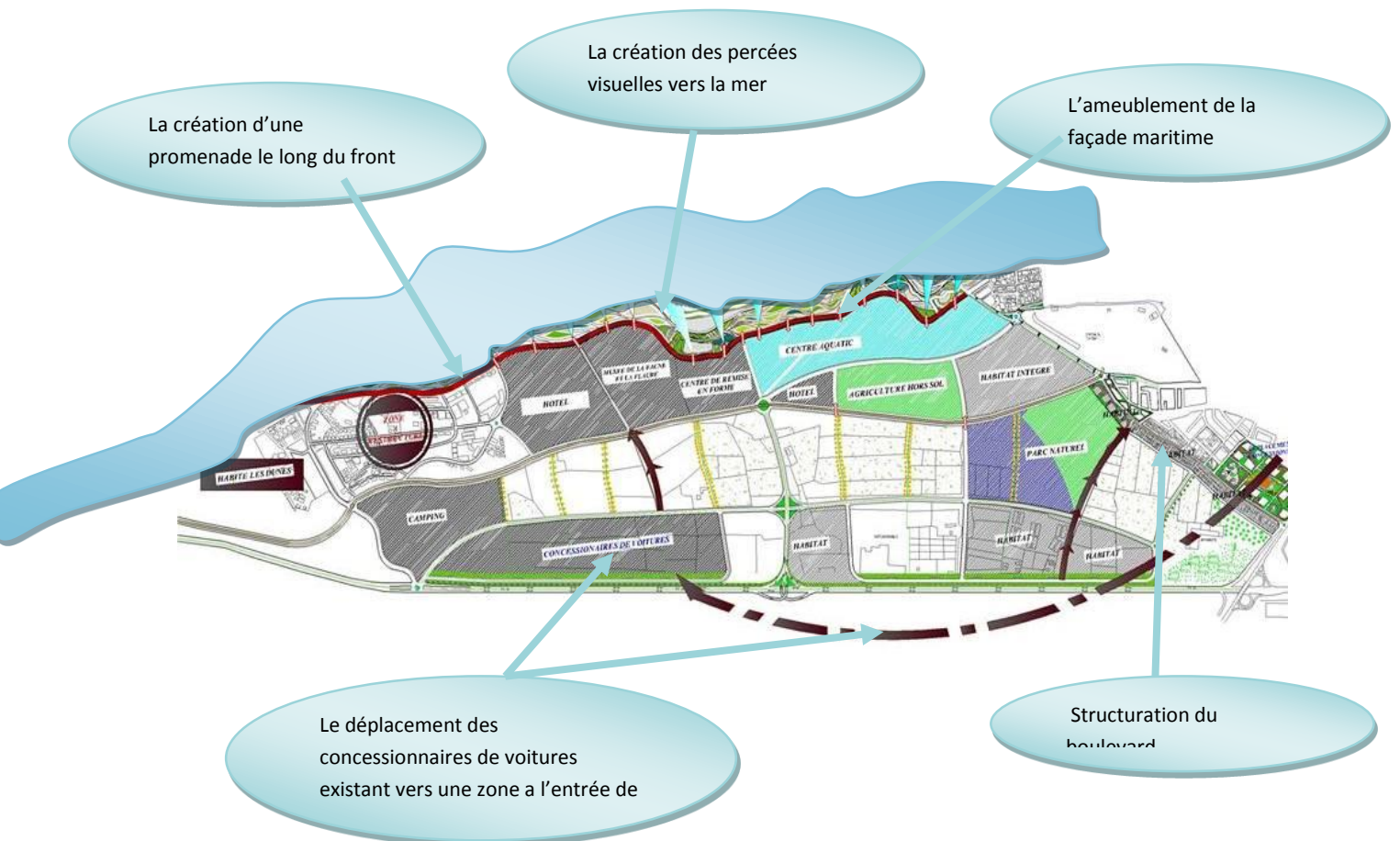
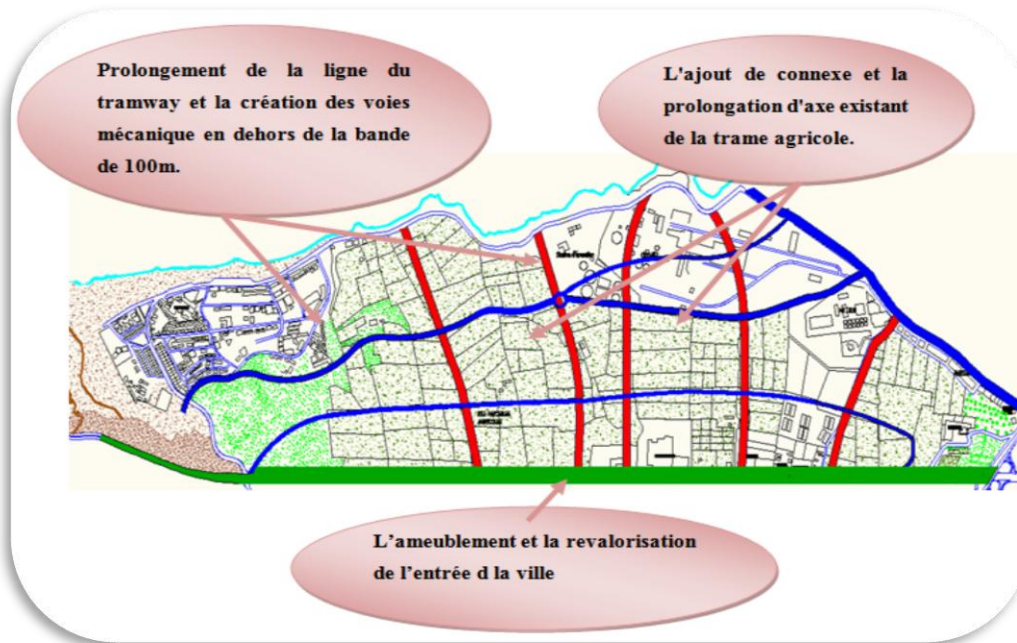
2. Le schéma de cohérence :

a) Lignes directrices de l'aménagement du fragment :

A fin de répondre a notre problématique et de s'ouvrir au tissus urbain environnant, nous avons opté pour un schéma de cohérence qui vise à mener de front un projet de déplacement global, dont l'objectif est de développer l'inter modalité entre les différents réseaux de transport en commun, ainsi que des projets d'aménagement locaux, s'intéressant pour leur part aux potentiels de densification et de requalification de la zone d'étude, Elle vise aussi à entreprendre une vision réserviste de paysage naturel à travers la promotion de la culture des randonnées et la marche à pied : le véhicule dès lors, se décline à l'arrière-plan pour laisser place aux plaisirs des promenades jonchées de manifestes architecturaux et naturelles.

Pour cela notre intervention urbaine s'appuie premièrement sur un système de découpage et de tracé dont l'origine existe dans la trame agricole. Celle-ci est force de la nature et présente des gestes sculptés par la gravité et le temps. Le système parcellaire agricole est généralement fondé sur le principe de banquettes et aussi de culture maraichère, une culture vivrière qui a donné le morcèlement agricole. Notre trame urbaine, ne s'éloigne pas de cette figure emblématique gravée dans les traditions sociétales, au contraire cette valeur culturelle va faire l'objet du nouveau tracé de la trame urbaine. Parlons de la façade marine en deuxième lieu ; puisque le site a une forme barlongue longeant la berge marine l'ameublement de la façade maritime est d'une nécessité extrême qui embellisse, Parlons aussi de l'espace interstitiel, l'obligation du marquage de l'entrée que ce soit pour la zone étudiée et aussi pour la ville, le projet se définit comme une porte meublée de la ville et aussi il est bardé par la monumentalité comme système d'indication des accessibilités, et la structuration du boulevard Metdji comme le balcon donnant sur le grand horizon. Sachant aussi que la régénération urbaine s'achève par la compatibilité fonctionnelle ou l'usine industrielle présente l'élément anomalie de notre aménagement, son déplacement vers la zone d'activité est d'une question de gouvernance. Cela implique bien sûr toutes autres friches nuisible et à l'environnement et au paysage voulu. S'inscrivant dans les recommandations de la loi de préservation du littoral, la réservation de la bande des 100 mètres est inéluctablement préventive par notre choix, cette bande reste inconstructible dans le but de promouvoir une haute qualité environnementale.

b) Schéma de découpage :



3. Description du plan de masse :

Le site de par sa situation géographique, représente une zone non fréquentable par la société à cause du manque d'animation, pour cela :

L'îlot a été restructuré à travers l'ajout de connexe et la prolongation d'axe existant de la trame agricole dont le but de rendre le site plus accessible et de dégager des perspectives urbaines et offrir des ouvertures visuelles donnant sur la mer ou les mirates sont devenu les passages piétonnes qui desservent au différentes équipements et la plus large mirra est transformée a une voies mécanique pour facilité la circulation à l'intérieur de la zone à travers des échangeurs , toute un maillage a été conçu pour assurer d'abord la continuité entre la ville et son littoral, l'humanisation de l'espace et la création d'une certaine fluidité de déplacement à l'intérieur du site, tel l'annulation de la voie mécanique inclut dans la bande des 100m et l'a remplacée avec une promenade dédié au déplacement piéton tout au long du front de mer, le prolongement de la ligne du tramway a l'intérieur de la zone, la structuration du boulevard, la créations des voies à sens unique pour minimiser les flux, ainsi que l'ameublement de la route national n°11 pour la revalorisation de l'entrée de la ville, les parkings sont implanté au niveau des sous-sol des différentes infrastructures de l'îlot pour desservir ce dernier et rendre l'atmosphère plus agréable et conviviale.

Un programme riche en divers infrastructures assurant une mixité fonctionnel qui est l'un des principes fondamentaux du développement durable, dont le but de rendre la zone plus attractive et de rompre l'isolement qui a généré entre la ville et son littoral , équipement touristique tel que les hôtels, air de camping , des équipements culturels comme le musée de civilisation méditerranéenne , l'agriculture hors sol ; un parvis et des centre de loisirs sont au programme tel qu'un centre de remise en forme et de détente, la zone d'étude marque la continuité du front de mer, l'ameublement de la frange maritime fut l'une des principales interventions, une paroi structuré en premier plan par un port de plaisance et un aquaparc qui fut l'objet de notre projet architectural comme un point de départ du parcours du promeneur, on trouve aussi de l'habitat sous ces différente formes (Haut standing, intégré,...) ainsi qu'un centre d'affaire et immeuble de bureau ,)qui est venu marqué l'aboutissement de la promenade.

L'ouverture du site vers la mer offre des séquences panoramique permettant de crée un lien fort entre terre et mer. Un endroit riche en perspective et percée visuelle le tout génère un paradoxe pour lequel le visiteur ne risque pas d'être indifférent.





B. Au fil du projet

Etat de l'art :

Port de plaisance

Définition des concepts :

Port de plaisance :

- Un **port de plaisance** est un port situé en bord de mer ou de rivière, réservé aux bateaux de plaisance à voile et à moteur.²³

- Il accueille des bateaux résidant à l'année ou des bateaux visiteurs (de passage) en offrant des services variables d'un port à l'autre.

- Un port littoral de plaisance offre généralement plusieurs centaines de places de taille variable pour des bateaux allant d'environ 5 mètres à une vingtaine de mètres de longueur.

Structure d'un port de plaisance moderne :

Digues :

- Lorsqu'il est situé directement en bord de mer, un port de plaisance comporte une ou plusieurs digues destinés à protéger les embarcations de l'action de la houle et des vagues.

Pontons :

Dans les ports de plaisance modernes, l'amarrage des bateaux se fait sur des pontons flottants, plus rarement le long de quais ; les équipages peuvent débarquer directement à terre.



Figure 48: Un port de plaisance



FIGURE 49: DIGUES



FIGURE 46: PONTONS

²³ LES PORTS DE PLAISANCE: Equipements structurants de l'espace littoral Par Nicolas Bernard 2000

- Certains ports de plaisance disposent également de zones de **mouillage** nécessitant une embarcation pour se rendre à terre.



FIGURE 51: MOUILLAGE

Chenal et écluse

Dans les zones soumises à la marée, le port de plaisance moderne permet, à marée basse, de garder les bateaux à flot ; différentes techniques sont utilisées :

- le port et son chenal d'accès sont creusés de manière à ce qu'une profondeur suffisante subsiste à marée basse, même aux plus grandes marées.
- une porte basculante, une écluse ou un seuil retiennent en dessous d'une certaine cote les eaux du port interdisant du coup tout accès.



FIGURE 52: ECLUSE

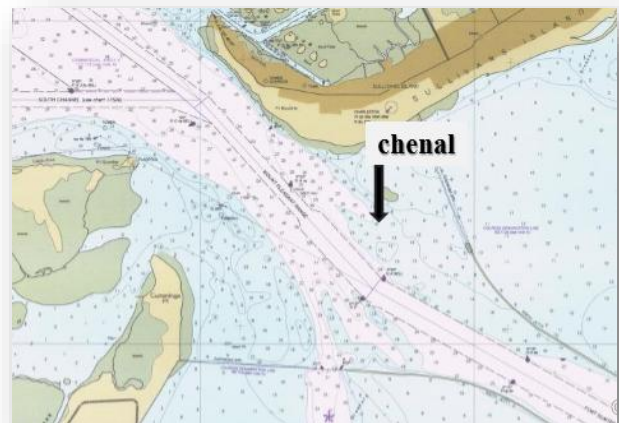


FIGURE 53: CHENAL

Différentes techniques sont utilisées pour amarrer les bateaux :

- le long d'un quai.
- Sur des pontons flottants coulissant au gré de la marée le long de poteaux fixés sur le fond ; c'est la solution la plus courante en Atlantique et en Manche, ainsi qu'en rivière ; les bateaux sont immobilisés entre des cat-ways.²⁴



FIGURE 54: PONTONS



FIGURE 55 : UN QUAI

- entre des pieux ;
- en Méditerranée, on pratique l'amarrage à quai par l'arrière, une **chaîne-fille** solidaire d'une chaîne-mère parallèle au quai permettant de maintenir le bateau perpendiculaire au quai.



FIGURE 56: UN PIEUX

²⁴ Ports de plaisance en France Par Collectif, Dominique Auzias, Jean-Paul Labourdette 2011

2- Les cas similaires :

Pour étayer et enrichir notre programmation nous avons retenu quelques exemples représentatifs sensés nous aider à mieux aborder le sujet du port de plaisance.

Exemple 1 : Port Vell Barcelone , ESPAGNE



FIGURE 57: PORT VELL BARCELONE

Le Port Vell est une attraction unique pour la ville, ses habitants et ses entreprises. Il reçoit des millions de visiteurs tous les ans, et les événements qui y sont organisés sont tous assurés de remporter un vif succès.²⁵

Quai de Barcelone :

Cet espace regroupe le World Trade Center de Barcelone, deux terminaux de croisières, un hôtel 5 étoiles grand luxe et le téléphérique du Port. C'est le lieu idéal pour organiser des manifestations destinées à attirer l'attention du public et des entreprises. Il dispose d'un parking de 750 places.²⁶



FIGURE 58: QUAI DE BARCELONE

²⁵ <http://www.aviewoncities.com/fr/barcelone/portvell>

²⁶ <http://www.oneoceanportvell.com/>

Quai de drassanes :

Proche des Ramblas de Barcelone et de la statue de Christophe Colomb, le Portal de la Pau est un lieu de référence par lequel passent 75% des visiteurs du Port Vell. C'est un haut-lieu de la ville qui offre l'une des plus belles vues sur le Port Vell et c'est également le point de départ des Golondrinas, des embarcations historiques.



FIGURE 59: QUAI DE DRASSANES

Rambla del mar :

C'est l'image la plus emblématique du Port Vell. L'architecture et le mobilier urbain font de cette Rambla une promenade originale le long de la mer. C'est le prolongement naturel des Ramblas de Barcelone.

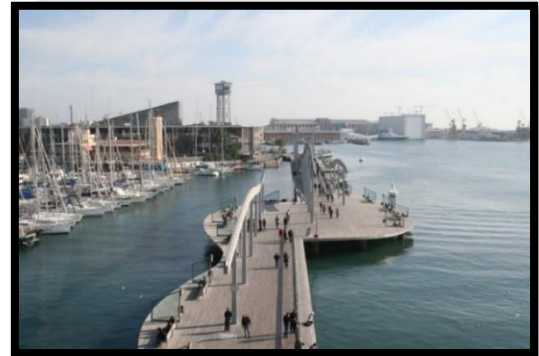


FIGURE 60: RAMBLA DEL MAR

Quai de bosh i alsina :

Également connu sous le nom de « moll de la Fusta » (le quai du bois), c'est l'un des plus vastes espaces du Port Vell. Idéal pour organiser des événements de grande envergure, il propose des infrastructures spacieuses et peut accueillir un public nombreux.



FIGURE 61: QUAI DE BOSH I ALSINA

Quai d'España

Situé en plein cœur du Port Vell, cet espace dispose de zones bien distinctes : la place de l'Odisea, la place d'Itaca et le mirador du Port Vell, où il est possible d'organiser des présentations ou des expositions, ou bien de spectaculaires défilés au bord de la mer. Son offre culturelle et de loisirs est variés : le Maremagnum et l'Aquarium.



FIGURE 62: QUAI D'ESPAÑA

Quai del disposito

Ce quai est plus petit que les autres. Il est idéal pour créer des ambiances particulières et se divise en deux zones : la place Pau Vila (totalement²⁷ indépendante) et le Palau de Mar (où se trouvent les bureaux du service Action sociale et citoyenneté du gouvernement catalan, le musée d'Histoire de Catalogne et des restaurants). Il dispose d'un parking de 750 places.

Promenade joan borbo

C'est un espace vaste et lumineux. La proximité de la plage et le charme du port de plaisance du Port Vell, des bateaux de pêche, des palmiers, etc., en font le lieu idéal pour organiser les fêtes du quartier de la Barceloneta, des opérations commerciales et des promotions de type sportif, culturel, social et d'entreprise,

Quai del rellotge

Le quai de l'horloge est un espace différencié, plus petit et légèrement plus discret que le quai de la Barceloneta, tout en étant bien intégré à la promenade Joan de Borbó.

Plaza del mar

La nouvelle Plaza del Mar a été inaugurée à l'été 2009. Battant des records d'affluence et magnifiquement réaménagée, elle représente toute l'importance de Barcelone : tournée vers la mer et prélude de la plage de Sant Sebastià, elle donne directement sur la nouvelle promenade Mare Nostrum qui dessert la nouvelle embouchure par la plage.



FIGURE 63: QUAI DEL DISPOSITO



FIGURE 64: PROMENADE JOAN BORBO



FIGURE 65: QUAI DEL RELLOTAGE

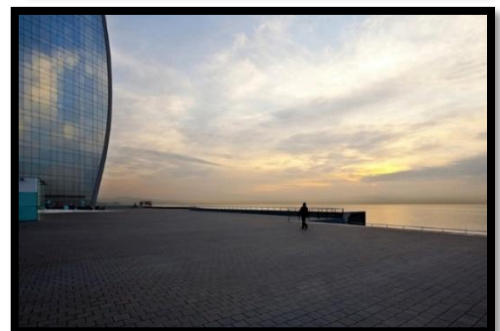


FIGURE 66: PLAZA DEL MAR

²⁷ Assayag I.J., 2001, *Tanger... Regards sur le passé... Ce qu'il fut*, Casablanca, Najah El Jadida,

Exemple 2 : Reconversion Du Port De Tanger

Tanger a connu une croissance démographique accélérée depuis le début des années 2000 et s'affiche comme la vitrine du dynamisme économique du pays. Le port à conteneur Tanger.



FIGURE 67: RECONVERSION DU PORT DE TANGER

Pour un développement rapide de l'activité, la solution optimale serait l'aménagement à court terme de 3 postes à quai pour pouvoir accueillir les paquebots de dernière génération : un poste d'une longueur de 360 mètres, un second de 270 mètres et un troisième de 260 mètres.

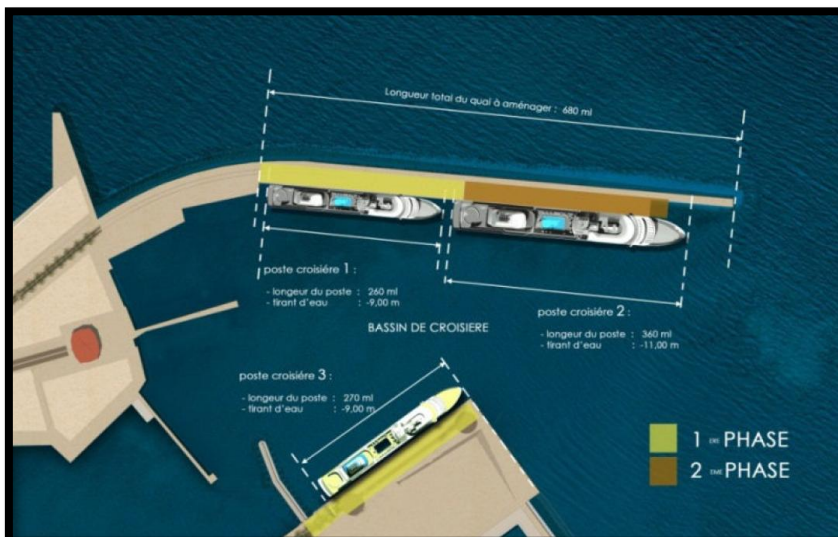


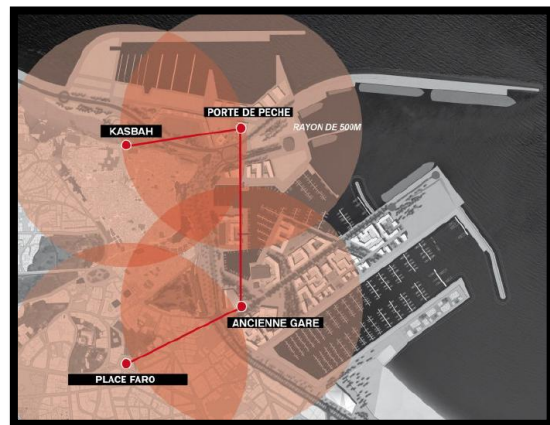
FIGURE 68: PLAN DES POSTES DE CROISIER

En effet, afin de mieux connecter le port à la médina et la ville nouvelle, et Tenant compte de la diversité des flux des visiteurs croisiéristes, plaisanciers et locaux, le nouveau Port de Tanger Ville sera doté d'un système de transport par câble.



Deux gares seront construites au niveau de la zone portuaire :

- Une gare à la jonction du nouveau port de pêche et du terminal passager-croisière ;
- La gare des marinas adossée à l'ancienne gare ferroviaire et qui sera reliée au centre commercial. Deux autres gares sont prévues en ville :
- gare de la Kasbah.
- gare de la place Faro



Quels sont les objectifs pour le volet plaisance, le phasage, et l'état d'avancement actuel ?

Le marché de la plaisance présente de nombreuses opportunités. Le port de Tanger Ville ambitionne de devenir, à l'horizon 2016, le premier port de plaisance du Maroc et de la région du Détroit disposant de l'une des meilleures offres de services avec une capacité de 1610 anneaux. Son objectif, à terme, est de devenir la méga-marina de sa région avec 3000 anneaux. La capacité de 1610 anneaux sera réalisée en 3 phases.



FIGURE 69: VUE SUR LES TRAVAUX DE CONSTRUCTION DU NOUVEAU PORT DE PLAISANCE

1ère phase :

Un nouveau port de plaisance de 1080 anneaux sera réalisé à proximité du môle de commerce et jouxtant le Boulevard Mohammed VI. Les travaux ont été lancés en mai 2011.

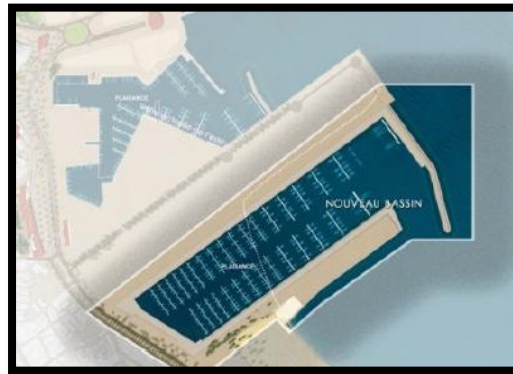


FIGURE 47: PLAN DU NOUVEAU PORT DE PLAISANCE

2ème phase :

À l'endroit du quai actuel de plaisance. C'est la première étape de réaménagement du vieux port. Les travaux s'étaleront de novembre 2011 à fin 2014



FIGURE 71: 1ERE ETAPE DE RECONVERSION DU PORT DE PECHE ACTUEL

3ème phase :

Une fois le nouveau port de pêche mis en service, la deuxième étape de reconversion du vieux port dotera le site d'une capacité supplémentaire de 430 anneaux.



FIGURE 72: 2EME ETAPE DE RECONVERSION DU PORT DE PECHE ACTUEL

Le choix initial est d'offrir à la ville 30 ha d'espaces publics au regard du manque de parcs et d'espaces publics dans la ville. Le Projet prévoit l'aménagement de 5 places publiques :



FIGURE 73: PLACE BAB AL MARSA

Place Bab Al Marsa, ou « Porte du Port », d'une superficie de 8 hectares, située le long de L'actuelle zone d'entrée du port depuis la façade abritant les bâtiments RENSCHAUSEN et

L'ancienne gare ferroviaire jusqu'au Borj de Dar Elbaroud. Elle formera un trait d'union entre le vieux port et la médina.²⁸

Place de la Presqu'île :

Aménagée le long de la digue de protection de la nouvelle Marina, elle sera édiflée sur une surface globale de 2 hectares. Surélevée de deux mètres par rapport au niveau des autres quais, elle sera aménagée sous forme du pont d'un bateau. Elle comportera des espaces de promenades, de restauration et d'animation.



FIGURE 74: PLACE DE LA PRESQU'ILE

²⁸ Fiche Port Tanger Ville PDF

L'offre de bureaux et de logements a été regroupée pour une bonne part sur un grand môle. Pourquoi ce choix ?



FIGURE 75 : CONSTRUCTION D'ESPACES DESTINES AUX BUREAUX ET AU RESIDENTIEL

Le projet urbain de la zone portuaire de Tangerang Ville prévoit la construction d'espaces destinés aux bureaux et au résidentiel de très haut standing. La création de cette composante vise à faire du site un lieu de vie, riche et animé, où l'on peut vivre, travailler et s'amuser.

Dans un souci de cohérence urbanistique et de préservation des espaces publics, cette composante a été regroupée au niveau du grand môle dans la continuité de la ville moderne en parfaite mixité avec la fonction hôtelière.²⁹

En quoi les équipements programmés viendront-ils compléter et non pas concurrencer ce qui existe déjà ?

La rareté du foncier dans la ville y compris la médina, la désorganisation des activités commerciales de la ville, et le potentiel de clients dans la ville de Tangerang sont des facteurs qui ont incité la SAPT à proposer un projet intégré qui complètera l'offre dans la ville de Tangerang.

L'offre « commerce & animation » du Projet comprend deux sous-composantes :

- un grand centre commercial de renommée internationale.
- des commerces en rez-de-chaussée sur une surface d'environ comprenant :
- des magasins de grandes marques, ameublement, etc.
- des showrooms de vente de bateaux de plaisance et d'équipements de sports nautiques
- des cafés, restaurants et lieux d'animation ;
- des magasins d'artisanat, agences et services.



FIGURE 76: LES BUREAUX ET LES RESIDENCES



FIGURE 77: LES EQUIPEMENTS PROGRAMMES

²⁹ Port-Tanger-ville-entre-aménagement-du-Territoire-et-Reconversion



FIGURE 78: VUE SUR LE GRAND BOULEVARD

La composante commerce du projet bénéficiera de la position stratégique du site en plein centre-ville en contrebas de la médina. Elle profitera également de la richesse et de la diversité des flux de visiteurs venus de tous les horizons : passagers ferry, croisiéristes, plaisanciers, visiteurs Tangérois, nationaux et internationaux. ³⁰

Quel sera le coût global du projet et quels modes de financement et de partenariats sont privilégiés ?

Des appels à manifestation d'intérêt ont été lancés pour désigner des binômes investisseurs et gestionnaires pour le développement et la gestion des composantes suivantes :

- hôtellerie.
- centre commercial.
- téléphérique.

³⁰ Assayag I.J., 1978, *Tanger... Le Boulevard Pasteur. Origines, transformations, histoire*, Tanger, Editions marocaines et internationales, 124 p.

Pour mieux comprendre comment aménagé un hôtel en bord de mer, j'ai choisis les 2 cas similaires cités comme suite :

Exemple 1 : Burdj al arabe, Dubaï

Il peut être définie comme l'hôtel le plus records du monde s'accumule parce qu'il est parmi le plus luxueux (le seul dans le monde des 7 étoiles) et bien sûr, l'un des plus chers : "Burj Al Arab" est l'«Arab Tower «construit dans la mer, dans la région du golfe Persique célèbre pour son architecture spectaculaire et futuriste, et spécialement dédié au tourisme.



Figure 79: Hôtel Burdj al arabe, Dubaï

L'impressionnant bâtiment se dresse sur une île artificielle à 300 mètres de la côte, en face de la plage de Jumeirah à Dubaï. Une tour construite dans l'un des environnements les plus hostiles de la planète, sans les limites d'une tradition de construction établie. Il s'agit d'un complexe de divertissement totalement indépendant, avec une échelle et une atmosphère écrasante délibérée de "terrain de jeu", le bâtiment est aussi indépendant de sa situation comme un paquebot.³¹

³¹ *New Hotel Design - Otto Riewoldt – 2000*

Concept

Conception Tom Wright pour l'hôtel reflète l'héritage maritime de Dubaï, qui ressemble à une classe spi voile yacht J. La grande membrane en tissu de fibre de verre avec un aspect en téflon de la fermeture de la paroi auriculaire, s'incline par une croix suspendue à partir du haut de la tour, en jouant dans un sujet assez voiles fidèles agitant leurs mâts en voiliers dans le voisinage. Leurs arcs résister aux charges horizontales de vent, et la tension entre cette espèce textile méridien arbore une nervure permet un ensemble de panneaux rigides "paraboloïde hyperbolique", se reposant dans une parfaite stabilité.

Structure

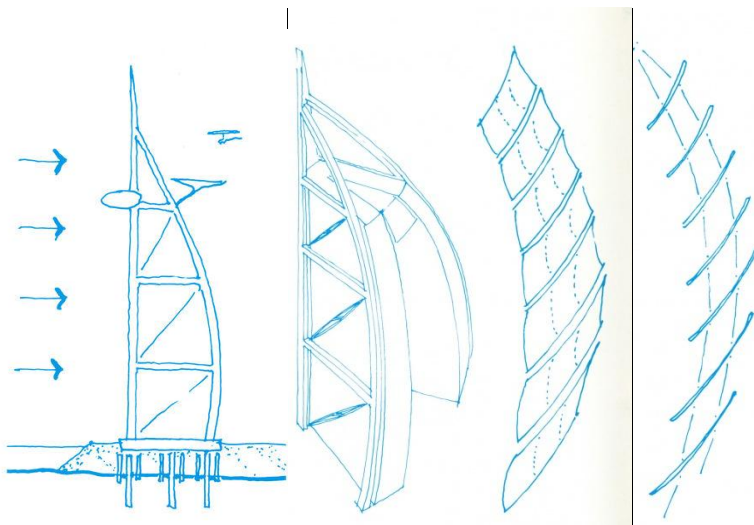


FIGURE 49: LA STRUCTURE DE L'HOTEL BURDJ AL ARABE

La structure de ce chef-d'œuvre de l'architecture est un cadre composé riorstrado profilés en acier et assure sa stabilité en raison de sa forme triangulaire en plan et par la triangulation de leurs façades.



Figure 48 : Hôtel Burdj al arabe, Dubaï

qui abrite le restaurant, qui s'étend en porte à faux avant et sur les côtés, un. Partir de cette intersection avec le noyau de circulation verticale destinée.³²

Espaces

Le bâtiment comprend deux ailes de chambres à angle droit par rapport au noyau de circulation verticale qui embrasse un espace de l'atrium de style loft face à l'est. Le troisième côté de l'oreillette est fermée par un grand écran, par l'intermédiaire de la membrane architecturale.

L'accès à l'hôtel traversant une passerelle entrant dans le hall, situé entre les parois d'un aquarium artificielle. Au centre de cet espace de plus de 180 mètres de haut, une source émet tous les geysers une demi-heure 30 pieds. Marbres précieux, les murs couverts de 22 carats d'or et de soie précieux contribué à enrichir l'environnement.



Figure 82 : L'intérieur de l'Hôtel Burdj al arabe

Le Burj al-Arab a pas de chambres simples mais dispose de 202 suites doubles. Le plus petit de ces suites d'une superficie de 169 mètres carrés, tandis que le plus grand couvre une superficie de 780 mètres carrés.³³

Toutes les suites sont équipées de la dernière technologie, les ordinateurs et accès à Internet. A l'intérieur des suites, l'hôtel fait la distinction entre 142 chambres de luxe, 18 suites, 4 suites panoramiques Club, 28 suites doubles, six à trois lits, deux suites présidentielles et deux suites royales.³⁴

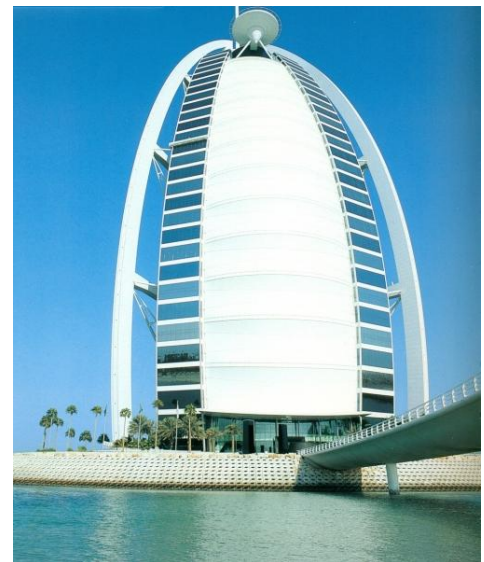


Figure 50 : Hôtel Burdj al arabe, Dubaï

³² <http://www.arqhys.com/construccion/hotel-burjalarab.html>

³³ www.burj-al-arab.com

³⁴ <http://www.elmundo.es/elmundodeporte/2008/03/03/tenis/1204566317.html>

Exemple 1 : Hôtel yas, abudhabi

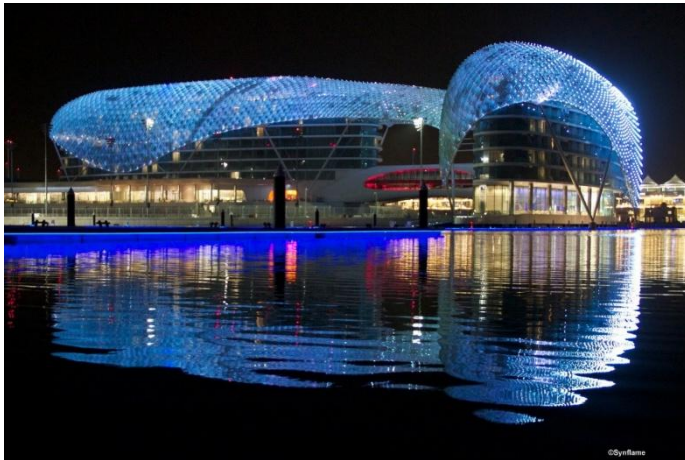


FIGURE 84: HOTEL YAS, ABUDHABI

Entreprise : Asymptote Architecture, Hani Rashid

+ Lise Anne Couture

Surface : 8.5 Ha

Année : 2009

Introduction :

Abu Dhabi est une ville en mouvement, non content de profiter d'une des plus riches réserves pétrolières, la région s'est récemment lancée dans un programme massif de développement. Et l'un des joyaux de la couronne est la nouvelle île Yas marina ³⁵



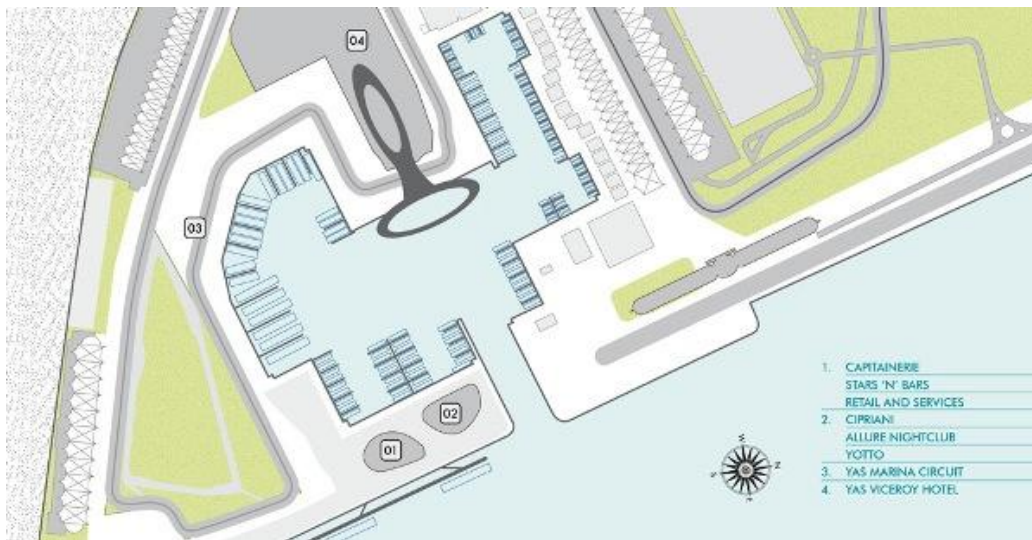
FIGURE 51: ILE YAS MARINA

³⁵ www.visitabudhabi.ae

La situation

Le Yas Viceroy est situé sur le front de mer de Yas Island, avec une tour sur un port de plaisance, l'autre au milieu de l'île de Yas Marina circuit, un circuit de Formule Un, très proche de l'aéroport d'Abu Dhabi. ³⁶

Le Yas Viceroy d'Abu Dhabi, un hôtel phare cinq étoiles – le seul au monde à enjambrer un circuit de F1, et étant construit, d'une manière époustouflante à moitié sur la terre et à moitié au-dessus de l'eau³⁷



Le descriptif :

FIGURE 86: L'ILE DE YAS MARINA CIRCUIT

Conçu par l'architecte hermann tilke, Yas marina dispose d'un décor rivalisant avec Monaco et Valencia. un bâtiment multicolore dans l'obscurité possède également plusieurs éléments novateurs, notamment le magnifique hotel cinq étoiles de 500 chambres Yas Marina Hotel, qui est traversé par le circuit, les 60 metres de la tour Sun Tower, qui offre des vues incomparables aux invités, et une sortie de voie des stands dans un tunnel, passant sous la piste ³⁸



FIGURE 87: LE CIRCUIT F1 ET L'HOTEL

³⁶ www.yasmarinacircuit.ae

³⁸ Emirats Arabes Unis – Présentation et excursions

La conception

Les partenaires d'Asymptote, Hani Rashid et Lise Anne Couture, ont projeté un emblème architectural, représentant plusieurs influences et inspirations, associant les formes et esthétiques reliées à la vitesse, le mouvement et le spectacle, avec la finesse géométrique représentant les bases de l'art et de l'artisanat islamique.

La caractéristique principale du projet est d'une signification architecturale et constructive : des formes curvilignes sur 217 mètres d'étendue, construites en acier sur 5800 panneaux pivotants de verre, en forme de diamant. Ce réseau de coquilles offre à la construction une architecture constituée d'un voile atmosphérique, qui contient deux tours d'hôtel avec un pont en acier sculpté jouant le rôle de lien monocoque passant au-dessus de la piste de Formule 1. Ce pont crée son chemin à travers la construction complexe.

Le réseau de coquilles relie et fusionne visuellement tout le complexe, en produisant des effets optiques et des réflexions spectrales contre le ciel, la mer et le paysage désertique. L'architecture dans son ensemble propose à la fois une réponse environnementale, ainsi qu'une architecture de spectacle et d'événements. La composition du projet en forme de bijoux, répond visuellement et tectoniquement à son environnement pour créer un esprit du lieu ainsi que d'une magnifique toile de fond de la Formule 1 et des autres événements que le bâtiment abritera. L'Hôtel Yas a été conçu pour être un emblème pour l'île de Yas pour Abou Dhabi,



FIGURE 88: YAS MARINA



FIGURE 89: VUE SUR LE GRAND BOULEVARD

ainsi que les Emirats Arabes Unis.



FIGURE 90: HOTEL YAS, ABUDHABI

Hani Rashid décrit la conception du bâtiment et son architecture en tant qu'une union parfaite et une interaction harmonieuse entre l'élégance et le spectacle. La recherche ici a été inspirée par ce que l'on pourrait appeler l'art et la poésie de la course automobile, en l'occurrence la Formule 1, associée avec la création d'un lieu qui célèbre Abou Dhabi comme tour de force culturel et technologique.³⁹



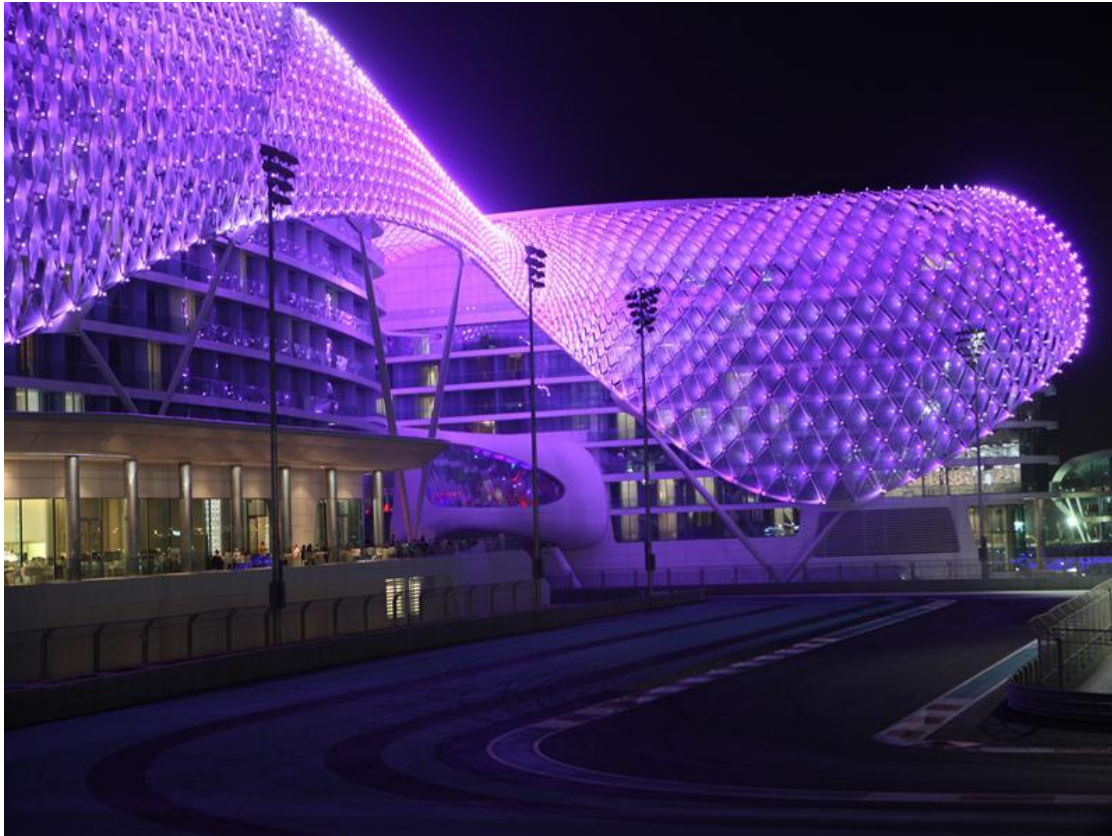
FIGURE 91: HOTEL YAS, ABUDHABI

Des bâtiments futuristes font face à l'hôtel, telle une capitainerie à l'entrée de la marina. On y trouve notamment le restaurant italien « Cipriani » réputé dans le monde entier.

³⁹ <http://www.miral.ae>.

Le **Yas Hôtel** compose à ce jour la plus grande structure LED au monde.

L'hôtel, ouvert en novembre 2009, a nécessité deux ans de travaux. Les architectes et les designers travaillant pour ce projet ont essayé de combiner le style moderne et futuriste avec les éléments de la culture islamique et des traditions.⁴⁰



Attirant des luxueux yachts d'aussi loin que l'Australie pour le Grand Prix annuel de F1™ Etihad Airways d'Abu Dhabi, le Yas Marina est au cœur des ambitions d'Abu Dhabi de concurrencer les destinations de plaisance traditionnelles telles que la Méditerranée et les Caraïbes. Surplombant le somptueux circuit de F1™ Yas Marina, le Cipriani présente des plats typiques des chefs du Harry's Bar de Venise, ainsi que des plats classiques italiens.⁴¹

40 Abou Dhabi : une ville d'opportunité touristique

41 YAS ISLAND TRAVEL GUIDE 2014-2015

SYNTHÈSE :

Suite à l'étude de ces exemples qui enrichissent notre prochaine démarche architecturale, nous tirons une conclusion et un ensemble de recommandation pour la conception de notre projet et l'élaboration de son programme pour entamer notre prochaine démarche conceptuelle:

-D'après le premier exemple, il montre que l'architecte JACQUE ROUGERIE s'inspire des formes d'animaux de la mer (la métaphore).

-L'implantation des volumes selon des axes bien déterminés, rajoutant la forme organique exemplaire pour notre projet.

-les mécanismes de recherche et élevage dans les bassins d'aquaculture

-les domaines de recherche et de spécialisation varient d'un centre à un autre suivant les objectifs fixés et les statuts.

- les différentes annexes qui associent le centre tel que les différentes expositions.

-Pour les 2 eme et 3 eme exemples, on a constate les différentes types de loisir et les jeux aquatiques ainsi que la relation entre chaque partie.

-l'aménagement extérieur et la distribution des volumes.

-Exemple 4 montre une architecture purement métaphorique et symbolise le mariage parfait entre la structure et la forme.

-utilisation des formes fluides dans la façade qui donne une tradition méditerranéenne.



