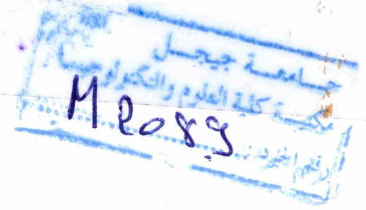


Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique

Université Mohamed Seddik Benyahia -Jijel

Faculté des Sciences et de la Technologie

Département d'Architecture



Mémoire présenté Pour l'obtention de diplôme de :

MASTER ACADEMIQUE

Filière :

ARCHITECTURE

Spécialité :

ARCHITECTURE ET ENVIRONNEMENT URBAIN

Présenté par :

**Ismahane BOURAS
Rima BELKHELFA**



THEME:

**La requalification d'un front de mer pour
le renforcement de la qualité paysagère**

Date de la soutenance
06 / 10/2015

Composition du jury :

M ^{me} KHELFALLAH. CH	MAB	université de Jijel,	président du jury
M ^{me} . MANHOUR .A	MAB	université de Jijel,	directeur de mémoire
Mr, BOUTELLISE.T	MAB	université de Jijel,	membre du jury

REMERCIEMENT

Nous rendons grâce à Dieu qui nous a donné la volonté, l'aide, la patience et le courage pour accomplir ce modeste de travail.

Nous voudrions remercier avant tout, notre encadreur Madame MANHOUR Asma de nous avoir orientée, conseillée, et critiquée quand le besoin se faisait sentir, mais surtout pour sa disponibilité et d'avoir été tout simplement toujours là pour nous écouter et nous redonner confiance.

Nous remercions également l'ensemble du personnel de l'A.P.C, de la direction des travaux public et le service maritime du port de pêche BOUDDIS spécialement monsieur JADOUR Abd Elssalame et monsieur BOUDDRA, pour son aide précieuse. Nous remercions aussi le chef de département d'architecture monsieur ROUIDI Tarik a votre soutien

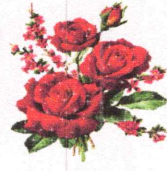
Notre remerciements les plus vifs, à tous nos enseignants qui nous encadrées, pendant toutes nos années d'études, et éclairée notre chemin, et spécialement à monsieur BOUCHAIR Amar, SAFRI Saïd. mes DAMES KIHAL Hanane et KHALFALLEH Shahrzade.

Et enfin, un grand merci à tous ceux et celles qui nous ont aidé de près ou de loin à l'élaboration de ce travail.

A tous, un grand merci.



DÉDICACE



Je dédie ce travail,

A mes très chers parents Ayache et Malika, les premières personnes qui m'ont encouragée et soutenue le long de mon chemin. Merci pour vos sacrifices, dévouement et surtout de m'avoir fait autant de confiance, de n'avoir jamais douté de mes capacités et de m'avoir inculqué les valeurs justes de la vie, avec autant de sagesse.

Merci maman, papa de m'avoir écoutée avec autant de patience, de m'avoir encouragée et merci pour ton soutien moral. Sans toi je ne serais jamais arrivée au bout du chemin.

A mes très chers frères Zakaria, et Ali, et chers sœurs Radia, Layla, Samia, Fatiha et Bochra

A mes amies : Khadidja, Liza, Saida, Iman, Rima, Mariam, Wissame, Romaisa et ma complice Rima

A ma grande mère, toutes mes tantes, oncles, cousins et cousines que je ne saurais citer.

A mes collègues et amis de la Promotion 2014-2015, sans oublier tous mes amis de la cité universitaire pour tous les merveilleux souvenirs que nous avons partagés ensemble.

Merci à vous tous.



Ismahane



DÉDICACE

Je dédie ce travail,

A mes très chers parents Hamid et Saliha, les premières personnes qui m'ont encouragée et soutenue le long de mon chemin. Merci pour vos sacrifices, dévouement et surtout de m'avoir fait autant de confiance, de n'avoir jamais douté de mes capacités et de m'avoir inculqué les valeurs justes de la vie, avec autant de sagesse.

Merci maman, papa de m'avoir écoutée avec autant de patience, de m'avoir encouragée et merci pour ton soutien moral. Sans toi je ne serais jamais arrivée au bout du chemin.

A mon frère Abd el fattah , mes soeurs Nawel Besma, Hanen, Meryem et Chaima .

A mes amies : Nadia , Mouna, Houria et ma complice ismahan

A mes grandes parents Ali et Ammar , Masouda et Khamsa , toutes mes tantes, oncles, cousins et cousines que je ne saurais citer.

A mes collègues et amis de la Promotion 2014-2015. sans oublier tous pour tous les merveilleux souvenirs que nous avons partagés ensemble.

Merci à vous tous.



SOMMAIRE

Dédicacev

Remerciements.....vi

CHAPITRE INTRODUCTIF

Introduction Générale1

 Problématique.....3

 Questionnement.....4

 Hypothèses de la recherche4

 Objectifs de la recherche4

 Méthodologie d'approche 5

 Structure du mémoire.....5

CHAPITRE 1 : PAYSAGE URBAIN

Introduction8

 1. Définition de concepts10

 1.1. Qu'est-ce qu'un paysage10

 1.1.1. Perception du paysage10

 1.2. Paysage urbain11

 1.3. Qualités paysagères12

 1.3.1. Définition.....12

 1.3.2. Prestations paysagères12

 1.4. Fonctions paysagères12

 2. Éléments constitutifs du paysage urbain13

 4.1. Les voies13

 4.1.1. L'imagibilité des voies.....14

 4.2. Les limite.....14

 4.3. Les nœuds.....15

 4.4. Les points de repère.....15

 4.5. Les quartiers.....15

 3. L'aspect socio –culturel, son impacte sur le paysage urbain16

4. Les Finalités de qualité paysagère.....	16
5. Indicateurs pour mesurer la qualité du paysage urbain.....	17
6. La lisibilité de paysage	18
7. Comment enrichir le paysage urbain.....	18
Conclusion	20
CHAPITRE 2 : L'ESPACE PUBLIC ET L'AMBIANCE URBAINE	
Introduction.....	21
1. L'espace public	22
1.1. Définition	22
1.2. Rôles de l'espace public.....	23
1.3. Les types de l'espace public (selon la forme)	23
1.4. Fonctions et usages des espaces publics	23
1.4.1. Les fonctions que doivent assurer les espaces publics	23
1.5. Dimensions des espaces publics et leurs relations.....	23
1.5.1. Dimension politico-administrative : « la fonction ».....	24
1.5.2. Dimension spatiale : « la forme ».....	24
1.5.3. Dimension sociale : « l'usage ».....	24
1.6. L'aménagement de l'espace publique.....	25
1.6.1. Le mobilier urbain.....	25
1.6.2. Les fonctions du mobilier urbain.....	25
1.6.3. Les types de mobilier urbain	26
✕ 1.7. Les espaces publics pour les fronts de mer	30
1.7.1. Esplanade et promenade.....	30
1.7.2. Plage aménagées	30
1.7.3. Quais.....	30
1.7.4. Boulevard maritime.....	30
✕ 2. L'ambiance urbaine.....	31
2.1. Définitions	31
2.2. Les composants d'une ambiance	32
2.3. Les éléments d'ambiance : (pour une meilleure qualité).....	33
2.4. Mettre en valeur le paysage nocturne de la ville	34
2.4.1. Moyens de mise en œuvre	35

Conclusion36

CHAPITRE 3 : FRONT DE MER ET VILLES COTIERE

Introduction.....37

- 1. Les villes côtières37
- 2. L'importance des villes cotière.....38
- 3. Le front de mer 38
 - 2.1. Le front de mer : un espace commandé.....39
 - 2.2. Le front de mer : espace inégalement39
- 3. Les villes portuaires39
 - 3.1. Ville et Port.....39
- 4. Les ports40
 - 4.1. L'histoire des ports40
 - 4.2. Les types des ports41
 - 4.3. Les ports : un atout géostratégique.....41
- 5. Interface ville / port42
- 6. Le rôle du front de mer42
- 7. façade maritime.....43
- 8. les risques majeurs qui menacent le littoral.....43
 - 8.1. Risque naturel43
 - 8.2. Risque anthropique45
- 9. Les politiques conduites pour la protection (exemple).....46

Conclusion49

CHAPITRE 4: REQUALIFICATION DU FRONT DE MER

Introduction..... 50

- 1. Définition de concepts.....51
- 2. Les opérations classiques de requalification51
- 3. Les enjeux de la requalification urbaine53
- 4. Les actions de requalification54
- 5. Requalification et dimension sociale55
- 6. Requalification du front de mer56

Conclusion57

- 7. Etude d'un exemple.....58

7.1. Exemple de réhabilitation du front de mer (Cas de la baie d'Alger)....	58
Conclusion Générale	65
Références bibliographiques	68
Annexe.....	I
Liste des figures	II
Liste des abréviations	III
Résumes et mots-clés.....	IV

Introduction Générale :

« Pour le corps et l'esprit de l'homme moderne , la rencontre avec la mer est une nécessité vitale , un droit fondamentale pour tous les hommes parce que c'est une des conditions essentielles non seulement pour leur bien être ,mais aussi pour leur survie .la mer fait renaître dans un monde de plus en plus cloisonné et parcellaire ,par la distraction du paysage urbain ,elle restitue la sensation de l'infini ,horizon illimité ,rythme éternel des flots ,surface physique immense vide de toute présence humaine permanente .dans une vie confinée emprisonnée par un cadre de béton ,elle fait pénétrer le souffle grand large , pour le corps comme pour l'esprit .l'ouverture sur la mer est l'un des poumons par lequel respire le monde urbain moderne »¹

Philippe Saint Marc

La mer est un secteur transversal, très diversifié, qui concerne la pêche, la construction navale civile et militaire, les transports maritimes, la marine marchande mais aussi le tourisme, les énergies ou le nautisme.

Au cours du temps, la plupart des villes se sont développées en rapport avec l'eau, que ce soit le long d'une côte, le long d'une rivière (le Caire, Rome, New York et New Delhi) ou d'un lac (un grand nombre de villes suisses). On peut considérer que les côtes ont toujours été des espaces convoités par l'Homme, pour leurs ouvertures sur le monde et leurs richesses naturelles. Ces zones côtières sont ainsi soumises à de nombreuses pressions anthropiques, qui remettent en cause l'équilibre de leurs écosystèmes et leurs qualités paysagères.

Cependant, dans toute ville côtière il y a un grand espace exceptionnellement par son paysage de qualité, et son influence sur l'homme (la psychologie, la culture), un espace bien situé, mais parfois il reste vierge et dépend de la nature, ou même constitué d'un tissu discontinu ; c'est le cas du front de mer (lieu de promenade, les parcs et les jardins publics : lieu de détente de loisir). Le front de mer est une partie intégrante de la ville, et l'un des éléments de son identification. Il est le symbole de son vécu, car il demeure le lieu privilégié. Il est le miroir du paysage de la ville dans son ensemble car son panorama s'ouvre sur la ville, sur le port, sur les écrans montagneux. En un mot, il est la façade de la ville.

D'autre au part le front de mer a longtemps constitué un axe de circulation majeure, un espace de transition, lieu de confluence entre la mer et la ville. Comme tout lieu d'intense activité humaine il représente une zone de grand enjeu. Aujourd'hui, les villes côtières sont

¹ Armand Marguerite, L'architecture d'aujourd'hui, 1974, p 9

les lieux de vie et d'échanges économiques avec la mer les plus repris. De nos jours, les zones côtières constituent des espaces à la fois stratégiques et sensibles pour la conservation, la valorisation, la requalification, l'aménagement et la gestion du territoire.

Aussi le paysage naturel architectural contribue à l'attractivité des territoires côtiers, dans cette perspective, le lieu avec la mer constitue en effet une expérience sensible fondamentale en région côtière.

De plus, la qualité de l'environnement ou la qualité paysagère de front de mer est un critère de choix fondamental pour l'essor du tourisme de la ville et son développement économique.

Problématique :

« La question de la beauté est la question centrale pour habiter une ville. Elle se traduit en matière urbaine par une bonne urbanité. La singularité, l'attractivité, le moment où le corps et le regard tombent sur un lieu, une façade, un angle de rue, une perspective attrayante, une surprise dans l'alignement, une compacité reposante ... constituent la beauté de la ville. »²

Roland Castro - Mars 2013

Le front de mer est le lieu de rencontre entre la terre et la mer, c'est un espace géographique aux contours indéfinis. Quelque soit la diversité de ses paysages, il est aussi un lieu idéal pour les touristes et les habitants pour des activités récréatives. Elle offre un paysage de haute qualité et un décor naturel captivant et agréablement propice aux loisirs contemporains (promenade piétonne, parcs ...).

Malgré ces potentialités le front de mer reste une zone vulnérable en perpétuelle évolution qui se modifie selon les caprices de la nature (érosion, inondation, changement climatique) ou du fait des activités humaines qui se différencient selon les besoins, la convoitise des terrains et des immeubles aux abords de la mer est devenue monnaie courante pour des activités de transit, d'import-export en pleine expansion.

Certains terrains sont même restés abandonnés et délaissés aux abords de la mer, ces zones sont devenues mal vues par les habitants, à cause de l'insécurité, une image ternie au fil des années par des occupants de ces lieux, qui sont l'objet de grands rapports de tensions.

Cette situation ne fait qu'aggraver une relation fragile entre la ville et la mer, les petites randonnées estivales en quête de fraîcheur ou un temps de baignade dans une eau presque polluée constituent les seules manifestations encore tangibles des rapports entre les citoyens en majorité passagers, pour lesquels des espaces d'accueil et de divertissement pourraient être d'un attrait considérable (tourisme national). Les espaces d'accueil ou de divertissement sont inexistant ou ne répondent à aucune règle pouvant favoriser un tourisme local ou constituer un attrait pour un tourisme national ou international.

En effet, l'amélioration de la ville ou de l'espace de front de mer signifie, entre autres, le renforcement de la qualité esthétique et paysagère inhérentes à cet espace.

Nous postulons que les aménités paysagères font partie intégrante des richesses du front de mer, et l'image de la ville côtière se conçoit à partir de son cachet maritime, et l'amélioration de la perception de cette image s'inscrit dans une action de requalification du front de mer, en

² Le Dantec. J-P, Casi. S, *Habiter le Grand Paris*, Embellir, remodeler, développer les potentiels urbains des territoires, Paris, 2013.

redonnant à ce lieu une nouvelle image ou nouveau paysage urbain par un aménagement approprié et spécifique.

Dans ce modeste travail, nous allons essayer de répondre à un nombre des questions relatives de l'ensemble planifications des villes côtières spécialement leur front de mer.

- Quelle est la stratégie qu'on doit suivre pour requalifier le front de mer ? et comment exploiter la richesse de front ?
- Comment animer l'ambiance des places, parcours, promenades, corniches, allées ?
- Comment redonner au front de mer les qualités et les fonctionnalités d'un front de mer à la hauteur des besoins pour (autochtones, vacancier, touristes) ?
- Quelles sont les fonctions qui peuvent valoriser et animer le front de mer en offrant une qualité paysagère, renforcée ainsi qu'un lieu convivial et de loisir ?
- Comment créer un aménagement public de qualité et cohérent pour le front de mer ?

Hypothèses :

Pour essayer de comprendre la problématique prédéfinie, nous avons établi des hypothèses de travail :

- 1- La requalification de front de mer procède par la création d'espaces réservés aux activités de loisirs (promenades, parcs, équipements de sports nautique, etc.)
- 2- La mise en valeur des parcours doux destiné aux piétons, piste cyclable, handicapée ainsi que, la création de point d'accès public dans le cadre d'une requalification rendent l'espace de front de mer attractif.
- 3- Installation des mobiliers urbains spécifique au front de mer offre des ambiances diurne et nocturne ensorcelante (l'éclairage).
- 4- L'implantation des équipements touristiques balnéaires ; assure le profit des atouts de l'environnement maritime.

Objectifs

Suite à l'hypothèse formulée auparavant, nous avons fixé des objectifs à atteindre dans le cadre de cette étude comme suit:

- Offrir à la ville une identité et une diversité par la forme et la fonction.
- Faire revivre la ville et crée une liaison mer-ville en renforçant sa qualité paysagère.

- Créer un cachet architectural paysager, moderne pour la ville comme précurseur d'amélioration et levier de développement.
- Intégrer la culture maritime dans l'esprit des habitants.
- Revitaliser les espaces destinés aux promeneurs, aux familles et aux enfants.
- Créer un lieu de rencontre, d'échanges et de communication pour la population répondant aux besoins particuliers des différentes tranches d'âges en matière de détente et de loisir.
- La mise en valeur de l'un des plus beaux espace dans la ville.
- Créer des espaces publics attractifs, innovants et respectueux des enjeux environnementaux.
- Valoriser l'attrait économique et touristique de cet espace.
- Ouvrir une large fenêtre ou crée un balcon sur mer.

Méthodologie de travail :

Afin de répondre à la problématique et aux questions soulevées, de confirmer ou d'infirmer les hypothèses prédéfinies, et concrétiser nos objectifs de travail, nous avons opté pour la méthodologie suivante :

D'abord nous allons entamer cette recherche par une étude théorique. Cette dernière consiste en la constitution d'une base documentaire relative aux sujets traités, ouvrages, thèses de magistère, articles et des sites internet, nécessaire pour la compréhension des concepts utilisés, tel que : requalification urbain, front de mer, villes côtières, façade maritime, paysage urbain....etc.

Cette étude théorique sera suivie par une étude analogique. Cette dernière se manifeste à travers l'étude de quelques expériences en matière de requalification d'un front de mer : l'exemple de la baie d'Alger.

La structure de travail :

Le thème de recherche étant cerné et se rapporte à la qualité paysagère des fronts de mer, pour une bonne configuration de travail, on a établi un processus de travail, donc une démarche méthodologique ; notre recherche sera structurée comme suit:

Premièrement un chapitre introductif destiné à la présentation de la problématique de recherche, les questions, les hypothèses, les objectifs ainsi que la méthodologie de recherche. Le corpus théorique de mémoire qui consiste en la compréhension des différents concepts et notions clefs liés à notre thème ; et se divisera en quatre chapitres :

Le premier chapitre :

Alors que le paysage est souvent considéré comme le miroir de notre société et une image fragmentaire de la ville permettant à l'individu comme à la société de satisfaire leurs besoins physique et psychique ,on a essayé dans ce chapitre d'étaler des notions relatives au paysage urbain ,on va présenter aussi les différentes notions du paysage , la qualité paysagère leur fonction et ses objectifs , les indicateurs permettant de mesurer la qualité du paysage urbain et les éléments constitutifs du paysage urbain qui rend l'espace compréhensible et qui permet sa structure et sa position.

Le deuxième chapitre :

On va en premier lieu définir l'espace public qui est considéré parmi les éléments fondamentaux du milieu urbain et de l'aspect esthétique des villes. Et de toucher l'impact de l'espace public relatif au front de mer et son aménagement (mobilier urbain) sur la qualité paysagère. Aussi, le rôle et les types de l'espace public, leur fonction et son usage, les dimensions et les différents aménagements de ses espaces qui contribuent à l'identité de la ville et l'amélioration de l'ambiance urbaine.

On a abordé l'ambiance urbain, les composantes et les éléments d'ambiance qui considéré comme une expérience partagée par tout le monde mais le plus souvent difficilement communicable et explicable.

Le troisième chapitre :

Dans ce chapitre on met l'accent sur l'importance des fronts de mer dans les villes côtières , on s'est penché aussi sur l'interface ville-port , l'importance de façade maritime dans embellissement de l'image de la ville côtière, ainsi que les risques qui menacent le littoral à partir de la connaissance des différents besoins et aspirations des usagers, on présentera aussi les différents acteurs (économiques, politiques et professionnels) de l'espace public, sans oublier le rôle de l'aménagement qui peut influencer sur l'utilisation de cet espace.

Le quatrième chapitre :

Traite le sujet de requalification comme opération urbaine qui redonne un nouveau souffle à la ville, on a présenté aussi les différentes interventions de requalification urbaine (renouvellement, réhabilitation, rénovation, restructuration,) qui offrent la qualité et témoigne d'une volonté de ménager le patrimoine bâti. On va toucher les axes majeurs qui permettent d'améliorer la qualité paysagère de front de mer en respectant les enjeux de développement durable.

Aussi, ce chapitre est consacré à l'analyse d'un exemple de réhabilitation du front de mer ; à savoir la baie d'Alger ; ce projet entre dans le cadre du plan stratégique de la wilaya d'Alger. Il constitue l'une des attractions touristiques majeures de la capitale.

Chapitre 1 :
Paysage urbain

Introduction :

« Le paysage urbain est quelque chose que l'on doit voir, dont on doit se souvenir, et se délecter. »¹

Kévin Lynch.

La ville est un produit complexe résultat de plusieurs intervenants publics, privés, professionnels de la construction, et habitants ; qui contribuent d'une manière significative à la réalisation de notre cadre de vie. Chacun de ces acteurs doit faire preuve d'ambitions pour concilier les nécessités d'usage à une esthétique urbaine, et réussir une mise en œuvre de la qualité du paysage urbain.

La question du paysage urbain n'a commencé à être posée que dans les années (1970) par la géographe Sylvie Rimbort (1972) d'abord, puis par d'autres auteurs tels que Nathalie Blanc (2005) ou Xavier Michel (2007). Le succès de ce terme est tel qu'il est désormais indifféremment employé par les urbanistes, les architectes et les paysagistes pour désigner toute vue faisant référence de près ou de loin à un paysage situé en milieu urbain.

Par ailleurs, l'architecture, en tant que construction dans l'espace et expression culturelle d'une civilisation entretient toujours un rapport avec son environnement paysager, quel qu'il soit. Le terme paysage du point de vue sémiologique, a été dominé par l'évocation d'une image d'harmonie champêtre exempte de toute intervention humaine. Cet espace, qualifié souvent d'idéal naturel, généralement a été considéré comme l'inverse de celui de la ville. Cette conception spatiale dichotomique a été un des fondements de la planification urbaine.

Comme le rappelle l'architecte Wilhelm Jan Neutelings : « La planification classique se résume à l'utilisation de deux éléments de base : le vert pour désigner le paysage et le rouge pour désigner la ville ».

Alors, tout paysage peut être considéré à la fois, quoique de manière complexe, comme une réalité matérielle traversée par des valeurs et des représentations culturelles, comme un milieu de vie, comme le support d'une expérience de la sensibilité, et comme un site appelant des transformations.

Le paysage est donc un référent d'identité et de qualité de vie et par conséquent constitue un enjeu :

- Social avec le cadre de vie et de travail.
- Culturel avec la valorisation du patrimoine architectural et naturel.
- Economique car il participe à l'attrait d'activités notamment touristiques.

¹ Lynch, K. (1960). *L'image de la cité*. Ed. Dunod, Paris, 1971. 225 p

Ainsi le paysage évolue constamment selon des échelles diverses en fonction des choix individuels et des orientations collectives. Les interventions sur une portion de territoire par un particulier ou une collectivité engagent leur responsabilité à l'égard des valeurs collectives et publiques du paysage.

En fin, la recherche de qualité du paysage constitue un enjeu pour le maintien et de la création de liens sociaux ; elle permet aussi de qualifier la ville, valoriser les espaces, de donner vie aux quartiers, d'ouvrir des opportunités d'échanges : places, rues, cours, jardins, qui deviennent potentiellement des lieux de rencontre et d'animation). Valoriser le cadre de vie de qualité, c'est également favoriser les modes de déplacement doux; le plaisir d'être en rue, de parcourir l'espace public, de découvrir son quartier et de se (ré) approprier la ville.

1. Définition de concepts :

1.1. Qu'est-ce qu'un paysage :

Le paysage se définit d'après la Convention Européenne du paysage comme « *une partie de territoire telle que perçue par les populations dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et leurs interactions* ».

De ce fait chaque communauté est dépositaire du territoire qu'elle occupe et est responsable de la valeur paysagère qu'elle lui attribue car le paysage renvoie aux structures naturelles, économiques et sociales qui expliquent sa genèse, son évolution ou sa permanence mais renvoie également à la perception, à la représentation des populations qui l'habitent et le modèlent.

Le paysage englobe l'espace entier, tel que nous le percevons et le vivons. Les paysages constituent l'environnement spatial du vécu et du ressenti de l'homme et permettent à l'individu comme à la société de satisfaire leurs besoins physiques et psychiques. Il résulte de l'expérience esthétique de l'espace physique, d'une construction faite de représentations, de valeurs et de normes ainsi que de liens métaphoriques subjectifs.

1.1.1. Perception du paysage :

Pour chacun, le paysage est ce qu'on voit dehors, par la fenêtre ou sous nos yeux. On peut se trouver devant (à travers la fenêtre, face à un panorama) ou pris en entier dedans, si on sort de chez soi pour le traverser. Pour chacun, le paysage peut aussi être tout ce qui fait l'ambiance, l'esprit d'un lieu à travers les perceptions : au delà du spectacle pour les yeux, c'est le paysage sonore (vent, reflux des vagues, cloches, cigales), voire le paysage des parfums (fleurs, iode, maquis, garrigue), du froid ou de la chaleur (pas de paysage du midi sans soleil).

Personne n'hésite, en matière de paysage, à faire part de son jugement pour trouver l'espace qui se donne à voir soit beau, soit laid, sublime ou banal. Chacun ainsi s'intéresse toujours d'une manière ou d'une autre à la qualité de l'espace alentour, chacun a une idée bien précise de ce qui va ou ne va pas dans le paysage où il vit ou dans le paysage qu'il voit en voyageant. Chacun emploie ce mot, chacun y met du sens, son sens personnel.¹

Plusieurs définitions peuvent s'appliquer au paysage. Le terme découle, bien sûr, du mot pays qui selon le dictionnaire Larousse, désigne le "territoire d'une nation ; région envisagée

¹ Jean-Louis Joseph, *Avec le paysage*. Ed. Fédération des Parcs naturels régionaux de France, 2008.

du point de vue du climat, de la fertilité ; terre productrice ; lieu d'origine ; village, agglomération".

Aussi, Le paysage est une "vue d'ensemble d'une région" ou un "tableau représentant un site généralement champêtre", toujours selon le dictionnaire.

C'est également une "partie d'un pays que la nature présente à un observateur" pour le Nouveau Petit Robert, une "étendue d'un pays qui s'étend à la vue" pour le petit Larousse illustré, une "étendue de pays que l'on embrasse d'un seul coup d'œil" dans le dictionnaire Quillet.

1.2. Paysage urbain :

Définition :

Selon A Bailly :

« La notion de paysage urbain résulte de la perception structurée d'éléments majeurs avec une construction active de l'esprit »

Selon W .J.t Mitchell:

« Il s'agirait de penser le paysage non comme un objet à observer ou un texte à lire, mais comme un processus au travers duquel des identités sociale et individuelle sont formées ».

Le paysage urbain est une image fragmentaire de la ville. Il est surtout représenté par la multiplicité d'images. Les paysages sont des fragments de la totalité, du réel, sectionnés par le regard (un certain regard) pour la contemplation. C'est dans ce sens que l'on peut dire que le paysage est une création du regard, à partir d'une sensibilité donnée.

L'expression « paysage urbain » s'affirme comme essentielle pour décrire les villes qui s'affranchissent des frontières et exposent ces cités étrangères, lointaines, avec leurs différences de milieux (relations qui lient les sociétés à leur environnement).

À la première question portant sur le paysage urbain, les personnes interrogées font quasiment toutes références au sens de la vue et à la matérialité de la chose vue : « Le paysage urbain, c'est ce qui se voit dans une ville ». Et plus largement : « C'est un regard sur un territoire. C'est ce qui constitue physiquement un territoire ». La plupart des personnes élargissent néanmoins cette référence à tous les sens : « Le paysage urbain, c'est ce qui s'appréhende par plusieurs sens, ce qui nous entoure et ce que l'on voit ». Et plus particulièrement, mais ressenti ici négativement, aux sens de l'ouïe et de l'odorat : « Le paysage urbain parisien est généralement bruyant car pollué par l'automobile » Au-delà des sens, le paysage urbain est décrit comme un point de vue qui oscille sans cesse du proche au lointain et du dedans au-dehors : « Le paysage urbain se regarde du dedans ou du dehors de la

ville. C'est un panorama ». Et encore : « C'est l'ensemble de ce que l'on voit. C'est à la fois un ensemble et un détail. C'est un échange permanent du plus petit au plus grand ».¹

1.3. Qualités paysagères :

1.3.1. Définition :

La qualité paysagère, c'est le respect de l'esprit des lieux, du site et des ressources naturelles existantes. Elle vise à une utilisation raisonnée de l'espace, des végétaux, des matériaux... Il s'agit d'identifier et de valoriser les atouts, les ressources et d'éviter de sur-aménager ou de donner un caractère trop artificiel aux terrains.²

Les qualités paysagères sont des particularités pouvant être déterminées objectivement et qui peuvent être perçues de manière différente par les individus et la société. Les qualités paysagères servent à garantir les prestations fournies par le paysage. Elles caractérisent les paysages de manière prépondérante.

1.3.2. Prestations paysagères :/

La prestation paysagère correspond à des fonctions du paysage qui ont une utilité directe, qu'elle soit économique, matérielle, liée à la santé ou psychique, pour les personnes qui l'observent et la perçoivent, elles concrétisent la demande vis-à-vis du paysage.

A la différence des services éco systémiques, les prestations paysagères sont définies uniquement par la satisfaction des attentes envers le paysage et sa perception.

Par leurs qualités écologiques, socioculturelles et esthétiques, les paysages permettent aux individus et à la société de satisfaire des besoins physiques et psychiques. Ces prestations de la ressource paysage ont en règle générale une nature de bien public.

1.4. Fonctions paysagères :

Les fonctions paysagères décrivent les processus entre les différentes composantes culturelles et naturelles d'un paysage tels qu'ils sont perçus et vécus. Elles se différencient des fonctions éco systémiques par le fait que ce n'est pas le fonctionnement – neutre – de l'écosystème qui est au premier plan, mais les expériences et intérêts divers de la société et des êtres humains vis-à-vis du paysage. Selon de Groot, les fonctions paysagères peuvent être classées en cinq groupes : les fonctions de régulation, de production, d'habitat, d'information et de support (de Groot 2006).

¹ http://www.projetsdepaysage.fr/fr/le_paysage_urbain_durable_une_nouvelle_utopie_pour_l_amenagement_des_villes_

² http://www.francoistourismeconsultants.com/public/documents/web/fiche_clef_qualite_paysagere_1.pdf

2. Éléments constitutifs du paysage urbain :

Au delà de la seule lisibilité pratique, pour Lynch la forme urbaine doit également être identifiable par ses caractéristiques (l'identité (la facilité d'identifier les éléments de la ville et de les structurer en un schéma cohérent.), l'orientation et la mémorisation (c'est à dire la lisibilité permet d'abord de s'orienter, grâce aux indications sensorielles et aux souvenirs, assurant ainsi la "sécurité émotionnelle" des habitants.)) qui la rendent unique et ce sont précisément ces caractéristiques qui permettront aux individus et aux groupes sociaux de se l'approprier pour lui donner une signification émotionnelle et affective.

Lynch crée alors le concept d'« imagibilité » des formes urbaines, qui correspond à leur capacité à provoquer une image chez l'individu et par là faciliter de la création d'images mentales collectives. Une ville avec une forte imagibilité permet à l'observateur de la percevoir comme une structure fortement continue. Au-delà des filtres subjectifs, la morphologie, la forme physique de la ville joue alors un rôle fondamental dans la production de l'image perçue à travers cinq types d'éléments constitutifs du paysage urbain : les voies, les limites, les nœuds, les points de repère et les quartiers.

4-1 Les voies :

Les voies sont des éléments linéaires du paysage urbain permettant l'organisation du mouvement. Rues, trottoirs, sentiers, lignes de transport en commun, voies ferrées, les voies sont susceptibles d'être parcourues physiquement par les piétons-observateur et éventuellement par différents types de véhicules. Elles se structurent en réseaux et couvrent l'ensemble de l'espace urbain. C'est en premier lieu en parcourant le réseau viaire que les individus perçoivent le paysage urbain. Même du seul point de vue de la perception du paysage urbain, les différentes voies d'une ville peuvent être hiérarchisées. Il ne s'agit pas seulement d'une question de gabarit : le rôle de chaque voie dans la structuration du paysage urbain est également une fonction de sa fréquentation, la manière dont un parcours s'offre à la vue (perception de l'extérieur) et toutes les vues qui sont possibles à partir de ce parcours (perception de l'intérieur) se combinent pour déterminer l'importance du parcours dans la constitution du paysage perçu.¹

4.1.1. L'imagibilité des voies : s'accroît grâce à plusieurs qualités : leur continuité (de la chaussée, de la largeur, du nom), leur direction (la pente, les gradients d'intensité d'utilisation ou d'ancienneté, un bâtiment typique d'un côté, l'existence de points de repère aux extrémités,

¹ Lynch, K. (1960). *L'image de la cité*. Ed. Dunod, Paris 1971, p 57.

etc. permettent de différencier les deux directions d'une voie), leur étalonnage (des points de repère secondaires permettent de se situer le long de la voie), les relations géométriques définies avec les autres voies, la clarté des intersections. D'autres particularités peuvent compter également pour l'imagibilité d'une voie, comme la largeur du champ visuel qu'elle permet ou les qualités kinesthésiques donnant une impression de mouvement (dans un virage ou une montée).

4.2. Les limites :

Les limites sont également des éléments linéaires du paysage urbain, susceptibles d'être parcourus visuellement et qui constituent le bord d'éléments surfaciques. Ce sont des éléments naturels ou anthropiques, qui forment de véritables ruptures à l'intérieur de la ville : rivages, tranchées de chemin de fer, murs, etc. Parfois, une limite peut coïncider avec une voie, séparant des sous-espaces urbains clairement identifiables. Les limites les plus claires sont celles qui sont fortement perceptibles et qui représentent une forme continue (même la limite entre le front bâti et la forêt peut contribuer à structurer le paysage urbain quand elle est clairement définie). Pour qu'elle soit bien ressentie dans le paysage, une limite n'a pas à être nécessairement infranchissable; dans les faits, la limite agit souvent comme une couture qui réunit plutôt qu'une barrière qui sépare. Les limites les plus fortes entre les quartiers sont celles qui sont visibles, continues, impénétrables : tels les fronts de mer ou de lac (comme à Chicago) et les rivières. La perception et la visibilité d'une limite peut être augmentée en rendant la forme continue, et en différenciant les deux côtés (par des matériaux, des plantations contrastées).¹

4.3. Les nœuds :

Les nœuds (*nodes*) sont des éléments ponctuels dans la perception du paysage urbain. Ce sont des jonctions de voies où l'on doit prendre des décisions (de direction notamment, mais aussi de mode de transport, comme dans le cas d'une station de métro ou d'une gare). Les contraintes de la prise de décision rendent les usagers de l'espace public plus attentifs, et donc plus sensibles, aux éléments placés près d'un nœud.²

¹ Lynch, K. (1960). *Op cit*, p 77.

² Lynch, K. (1960). *Op cit*, p85.

Remarque :**Plusieurs facteurs contribuent à l'imagibilité d'un nœud :**

Sa forme (bifurcation, croisement, étoile, etc.), la clarté des liaisons entre les voies et la force visuelle des bâtiments et des autres éléments architecturaux (monuments, mobilier, etc.) peuvent y marquer le nœud. Certaines places emblématiques des villes italiennes, comme Saint Marc à Venise et celle de la cathédrale à Florence, constituent des exemples remarquables de nœuds à forte imagibilité, mettant savamment à contribution les points de repère architecturaux (clocher, église, palais) dans leur structuration visuelle.

Lynch note également l'existence d'une sous-catégorie de nœuds pour lesquels la concentration d'éléments caractéristiques (d'un point de vue architectural, fonctionnel ou autre) l'emporte sur la convergence des voies : les « noyaux ». Ces derniers sont ainsi presque des éléments surfaciques à l'étendue spatiale très limitée par rapport aux quartiers.

4.4. Les points de repère :

Les points de repère sont d'autres éléments ponctuels du paysage urbains. Leur nature peut être très variée : un bâtiment remarquable, un élément végétal singulier, un monument, un équipement technique, ces éléments permettent à l'utilisateur de se situer (au moins de façon relative) et de s'orienter dans l'espace urbain.

L'échelle d'action d'un point de repère doit être prise en considération. Certains points de repère peuvent structurer un secteur ou une ville entière. Il s'agit d'éléments visibles depuis une grande partie de l'espace urbain (comme un élément orographique, une architecture verticale se détachant nettement du bâti environnant, etc.). D'autres ont une valeur plus locale, servant à marquer un nœud ou rythmer un parcours. Pour être clairement identifiable, un point de repère doit ressortir clairement de son environnement : par sa forme, par son style, par ses dimensions, par ses matériaux, par ses fonctions uniques, le point de repère doit marquer un contraste avec les éléments qui l'entourent.¹

4.5. Les quartiers :

Les quartiers sont des éléments surfaciques de la ville, caractérisés par un certain degré d'homogénéité (perceptive, fonctionnelle, etc.) et permettant à l'utilisateur d'avoir la sensation d'entrer, de sortir ou d'être dans un espace. Ce sont des zones clairement identifiées à l'intérieur des villes. Zones étendues avec des caractéristiques internes qui leur sont propres, ce sont des unités thématiques, créées par les particularités typiques qui sont reconnues et représentées par les habitants sous forme d'images. Les typologies et les styles architecturaux,

¹ Lynch, K. (1960). *L'image de la cité*. Ed. Dunod, Paris 1971, p 92.

les caractéristiques sociales et ethniques des habitants, les spécialisations fonctionnelles, les couleurs, les ambiances, peuvent tous contribuer à définir un quartier perçu et reconnu dans la ville.

« Tout comme cette page imprimée est lisible si on peut la percevoir comme un canevas de symboles reconnaissables et liés entre eux, de même une ville lisible est celle dont les quartiers, les points de repères ou les voies sont facilement identifiables et aisément combinés en un schéma d'ensemble » Kévin Lynch.

3. L'aspect socio-culturel, son impacte sur le paysage urbain :

Le paysage est un livre ouvert sur la relation entre l'homme et l'espace. Il est composé à la fois d'éléments naturels et de l'usage qu'en font les hommes, et revêt donc une dimension écologique, historique, sociologique et économique.

Aussi, le paysage d'une ville se manifeste sous plusieurs aspects : sa réalité physique (tissu urbain, cadre bâti, espaces publics...) et sa dimension immatérielle (les différents comportements et pratiques de la population, son mode de vie...). Ainsi, il soumise aux sens de l'individu (vue, ouïe, toucher, odeur), la perception urbaine se construit aussi en relation avec l'identité de l'individu : ses expériences, son histoire, ses compétences, sa mémoire, c'est-à-dire son identité personnelle ; ses connaissances, sa culture, son savoir, ses coutumes, qui concernent son identité sociale et culturelle dans la ville.

Ces éléments peuvent être influencés sur la qualité et la forme du paysage urbain qui est le résultat des différentes interactions ayant été produite entre la nature et l'homme. Le site naturel avec ses contraintes et ses avantages, lié à l'évolution des sociétés et leurs cultures qui façonnent l'identité du lieu.

D'autre part paysage revêt une importance symbolique considérable dans la mesure où toute société élabore un ensemble de liens particuliers avec l'espace où elle vit. Le (dé)valorisation et la dénomination des lieux, à titre d'exemple, se fait toujours à partir des critères où la tradition, l'affectif, l'éthique, l'ethnique, le mythique, l'esthétique, le sacré sont présents.

4. Les finalités de qualité paysagère :

Les objectifs de qualité paysagère constituent des orientations stratégiques et spatialisées, qu'une autorité publique se fixe en matière de protection, de gestion ou d'aménagement de ses paysages. Formulés et portés par cette autorité publique, à l'issue d'une large concertation, ils visent :

- à faciliter l'émergence d'un projet de territoire partagé.

- à orienter la définition et la mise en œuvre ultérieure des projets au sein du territoire considéré.

Les objectifs de qualité paysagère ont donc une valeur stratégique et contribuent au progrès dans le sens d'une nouvelle culture de la gestion et de l'aménagement du territoire.

Alors que le paysage est souvent considéré comme le miroir de notre société, formuler des objectifs de qualité paysagère, c'est se donner les moyens de construire un projet de territoire partagé, dans lequel chacun individuellement et la société dans son ensemble, puisse se reconnaître.¹ Aussi ces objectifs permettent d'élaborer les plans de paysage visant à protéger, gérer et aménager le paysage et de comprendre comment ce paysage à évoluer dans le temps et tenter de réfléchir ensemble à sa durabilité.

5. Indicateurs pour mesurer la qualité du paysage urbain : †

Les indicateurs permettant de mesurer la qualité du paysage urbain auquel le bâtiment contribue appartiennent essentiellement à des catégories non quantifiables. Voici trois éléments qui méritent d'être vérifiés :

- La forme de l'espace public qui dessert le bâtiment : lorsqu'un bâtiment a été conçu pour enrichir le paysage urbain, l'espace public qui le dessert doit être figurable ou représentable dans les cartes mentales par une forme donnée.
- Le nombre et la qualité des séquences de découverte d'un édifice à partir de l'espace public.
- La non-substituabilité du bâtiment ou d'une partie rénovée ou nouvelle d'un bâtiment existant : la possibilité de déplacer un bâtiment ou une partie de bâtiment sans que sa signification en soit amoindrie atteste a priori d'une plus grande faiblesse de ses relations au contexte.²
- Aussi La contribution durable d'un bâtiment au paysage peut néanmoins être évaluée sur base des éléments de la démarche repris ci-dessous :
- La protection des valeurs patrimoniales d'un site par la programmation appropriée du projet de restauration.
 - La qualité architecturale ou l'appréciation des formes urbaine à travers des critères de référence :

¹ <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Pourquoi-definir-des-objectifs-de.html>

² guide pratique pour la construction et la rénovation durables de petits bâtiments recommandation pratique ter04 , *enrichir le paysage urbain* , 2007,[en ligne]. Disponible sur : http://app.bruxellesenvironnement.be/guide_batiment_durable/docs/TER04_FR.pdf

- Le rythme des façades (ou la répétition d'éléments reconnaissables) : à dominante horizontale ou verticale, il participe au séquençage des parcours dans la ville.
 - La cohérence du bâti : (le rapport entre le bâti et son environnement construit et le rapport entre le bâti et le non bâti (définition cohérente des pleins et des vides)).¹
- La contribution du projet au maillage urbain : création de séquences visuelles, lien et continuité entre les composantes du paysage (espaces verts, eau,...).
- La participation du projet à la proximité des activités (commerciales, culturelles, sportives,...) dans un quartier : adjonctions de services associés aux fonctions de base (logement, bureau, etc.).
- La configuration de l'espace public générée par le bâtiment : l'implantation, la volumétrie, la forme de l'édifice doit permettre à l'espace public qui le dessert d'être figurable ou représentable dans les cartes mentales par une forme donnée.
- La capacité du projet à créer des ambiances pluri sensorielles.
- La capacité de la conception architecturale (traitement de la façade, du rez-de-chaussée, des espaces intermédiaires,...) à générer la production sociale d'un sentiment de sécurité.
- Le taux de verdurisation des parcelles et des abords immédiats du bâtiment.²

6. La lisibilité de paysage : ✱

La lisibilité est définie par Lynch de façon très pragmatique : c'est la clarté du paysage, la facilité d'identifier les éléments de la ville et de les structurer en un schéma cohérent. Cette clarté permet d'abord de s'orienter, grâce aux indications sensorielles et aux souvenirs, assurant ainsi la "sécurité émotionnelle" des habitants. Ainsi définie, elle est différente de la lisibilité recherchées par les architectes de l'école de la typo-morphologie urbaine qui insistent davantage sur le lien des formes urbaines observables avec les processus historique ayant contribué à les façonner au cours du temps. Il est d'autre part vrai que la lisibilité d'une forme urbaine pour Lynch contribue également à fournir un sens, permettant l'élaboration de symboles et de souvenirs collectifs.

7. Comment enrichir le paysage urbain :

L'ensemble architectural qui comprend les espaces privés et publics confère aux bâtiments qui le constituent une puissance de retentissement inégalable. Les qualités relationnelles du bâtiment avec son contexte favorisent l'existence d'un sentiment d'appartenance au lieu et d'une identité collective. Ainsi, l'architecture durable doit être le

¹ Projet DruPSSuc - Fiche CB-C21. Qualité architecturale

² <http://guidebatimentdirable.bruxellesenvironnement-be/fr/phy04-enrichir-le-paysage-urbain-htm>

support physique le plus approprié aux différentes formes de la solidarité entre les personnes et le plus stimulant pour l'épanouissement de leurs émotions et de leurs pensées.

Chaque bâtiment de nos villes est susceptible de concourir à la structuration et à la configuration de l'espace public pour le rendre harmonieux et signifiant. L'harmonie désigne l'accord entre les différentes parties d'un tout : elle ne peut être réduite aux seules compositions fondées sur le mimétisme. C'est la qualité de la forme de l'espace public qui est en jeu dans les villes.

Conclusion :

Le paysage joue un rôle important dans la société actuelle. Il procure un certain bien-être et le renforcement de la qualité paysagère ou La recherche d'un « paysage de qualité » ou d'une « qualité d'ambiances », à la fois olfactives, visuelles et lumineuses, est un point commun à tous.

Une image forte est une image riche de détails et de sensations concrètes, offrant une structure complète et continue : c'est-à-dire que toutes les parties de la ville sont fermement et clairement liées, rendant les déplacements faciles et libres (le manque de connaissances précises de la ville rend l'image décousue).

Alors que, le paysage est un élément important du cadre de vie des populations : dans les milieux urbains et dans les campagnes, dans les territoires dégradés comme dans ceux de grande qualité, dans les espaces remarquables comme dans ceux du quotidien...Sa dimension transversale (urbanisme, architecture, infrastructures, nature, etc.) impose une vision d'ensemble et un traitement global pour sa bonne prise en compte dans les différentes politiques sectorielles de l'Etat, des collectivités, des établissements publics et privés.

Le paysage est donc porteur d'identité et de qualité de vie et par conséquent constitue un enjeu :

- Social avec le cadre de vie et de travail.
- Culturel avec la valorisation du patrimoine architectural et naturel.
- Economique car participe à l'attrait d'activités notamment touristiques.

Donc, on peut dire que l'amélioration de paysage et le développement de la nature en ville, un support au développement durable des territoires parce que la qualité de paysage offrant dans la ville participent à la construction de l'identité, de la symbolique et du sens d'un territoire mais aussi à son développement économique, culturel et bien entendu à la qualité de la vie en ville.

Chapitre 2 :
L'Espace publique et
l'ambiance
Urbaine

Introduction :

« Penser et concevoir l'espace public conduit à défendre autant la rigueur de sa forme que l'exigence de son utilité, l'équilibre de sa composition que le rôle de sa communicabilité et de son expression. L'espace public est composé d'une entité physique, matérielle, et d'une entité conceptuelle, sensible, « imaginaire » dans le sens où elle est liée aussi à l'image mentale que chacun s'en forge.

Alors, pour appréhender l'espace public, il convient d'abord d'analyser ces composantes visuelles, car c'est avant tout sur celles-ci qu'intervient le concepteur, c'est-à-dire sa partie visible. Ensuite, déceler les liens d'équilibre dynamiques qui unissent ces composantes au système producteur qui leur a donné naissance : c'est l'espace public en tant que signe. Enfin, observer les usages et représentations qui en sont faits ; c'est l'espace public vécu. »¹

(Boulekbache-Mazouz, 2008 : 10)

Dans un premier temps, il est important de définir ce qu'est l'espace public, d'approfondir ses dimensions et de saisir les rôles qu'il joue pour ses usagers et les enjeux de ses aménagements. Ensuite, les enjeux de requalification et de réaménagement des espaces publics doivent être explicités pour permettre de comprendre leurs intérêts pour l'urbanisme actuel et à venir.

¹ Boulekbache-Mazouz, H. (2008). *Lire l'espace public pour mieux l'écrire.*

1. L'espace publique urbain :

1.1. Définition :

Selon le petit robert :

Espace : lieu public ou moins déterminé (ou peut situer quelque chose). Espace entre deux objets rapprochés. Synonyme : interstice, vide.

Public : qui concerne le peuple pris dans son ensemble, qui appartient à la collectivité sociale et politique .accessible, ouvert à tous. Synonyme : la vois publique.

Urbain : qui est de la ville, des villes (opposé à rural)

Selon Philipe panerai :

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

On peut considérer aussi l'espace public comme la partie du domaine public non bâtis, affectée à des usages public.

« *Les espaces publics urbains sont des territoires collectifs de forme, de style et de taille variable, sans « possesseur » unique, en principe ouverts à tous les membres de la société, caractérisés à la fois par une grande variété de pratiques et par la présence d'un grand nombre d'usagers* ». Korosec-Serfaty (1988 : 111)

Aussi :

Un espace public est un lieu de passage et de rassemblement a l'usage de tous, et peut être défini dans un premier temps par ses deux grandes caractéristiques : architecturale et fonctionnelle. D'un point de vue architectural, les espaces publics se présentent sous plusieurs formes. Il peut s'agir, par exemple, des espaces publics urbains (rue, jardins, parcs, etc.), des infrastructures construites pour les transports publics (gares de trains, aéroports, stations de métro, etc.), ou bien encore des hôpitaux, des lieux d'enseignement, etc. D'un point de vue fonctionnel, ces espaces sont destines a plusieurs types d'usages : déplacement, attente, renseignement, etc. Un espace public peut être d'écrit dans un deuxième temps par tous les éléments qui le composent (objets, aménagements, signalétique, etc.), ainsi que toutes les activités humaines qui s'y déroulent.



1.2. Rôles de l'espace public :

Selon Bassand (2001 : 23-24), « les espaces publics constituent également l'image de marque de la ville et jouent le rôle de carte de visite ».

Les espaces publics permettent aux habitants de créer leur identité, de se sociabiliser et de maintenir le lien social à travers la rencontre avec autrui. Selon Stein (2003 : 65), la sociabilité développée dans les espaces publics ne s'exprime pas impérativement par un contact direct et intense mais davantage « *à travers un ensemble de dynamiques souvent fluides, spontanées ou astructurelles, prenant parfois des formes infimes : côtoiements, frôlements, regards furtifs ou appuyés, clins d'œil, échanges de salutations, d'excuses, demandes de renseignements et d'informations* ».

1.3. Les types de l'espace public (selon la forme) :

L'espace public est multiple par sa forme il est :

Un espace de circulation : rue, boulevard ou avenue, passage piétons ou trottoir, pistes cyclables.

Un espace de détente et de loisir : square, jardin, placette, grand parc urbain, borde de rivière ou de mer,.... Tous ces espaces, aussi différents soient-ils, participent de façon importante à l'image de la ville.

1.4. Fonctions et usages des espaces publics :

L'espace public est à la fois un lieu où s'exercent les fonctionnalités de la ville (circulation, déplacements, réseaux techniques) et où se développent les innombrables pratiques de la vie urbaine –commerce, services, détente, loisir, rencontre...

Il est le lieu où les relations sociales peuvent prendre des aspects très contrastés selon les sites, les configurations d'espaces : lieu de mixité sociale ou, au contraire, objet de logiques d'appropriations par des groupes sociaux ; lieu d'enclavement ou de convivialité ; lieu de culture et de spectacle ou lieu sans vie.

L'espace public est avant tout un espace social et culturel. C'est un espace de sens, de matière, de temps, d'usages et de forme, qui est synonyme de paysage vécu et de paysage commun des citoyens.

1.5. Dimensions des espaces publics et leurs relations :

Les définitions de l'espace public développées plus haut indiquent que l' « *espace n'est pas seulement un produit matériel mais davantage le résultat d'une imbrication des facteurs* »

physiques, sociaux et politiques » (Zepf, 1999 : 35). Pour comprendre comment fonctionne l'imbrication de ces facteurs, il est important d'étudier les dimensions politico-administrative, spatiale et sociale, auxquelles correspondent respectivement trois notions : la fonction, la forme et l'usage. L'étude de ces différentes perspectives permet de révéler à la fois les modalités de production et de lecture de l'espace public.¹

1.5.1. Dimension politico-administrative : « la fonction »

L'espace public est caractérisé en premier lieu par sa fonction. Par fonction, Zepf comprend les « *processus qui mènent à la conceptualisation de l'usage et de l'espace* » (1999 : 67). Elle se compose « *de la représentation de l'usage social et de la forme architecturale* » et se caractérise par « *la destination d'un espace public à un usage précis, conçu par certains groupes d'acteurs urbains* » (Zepf, 1999 : 67). Par exemple, les fonctions premières d'un jardin public sont la détente et la promenade.²

1.5.2. Dimension spatiale : « la forme »

L'espace public est un territoire concret avec une certaine matérialité. Selon Dind (2008 : 5), « *La matérialité fait référence à l'ensemble des caractéristiques physiques telles que la forme, l'ouverture, la fermeture, la position, l'accessibilité géographique* »³. La dimension spatiale ou « *code architectural* » (Zepf, 1999 : 67) comprend les caractéristiques formelles d'un espace, sa morphologie, ses limites, son organisation interne, sa position au cœur de la ville, ses rapports avec le tissu urbain, les matériaux qui le composent.⁴

1.5.3. Dimension sociale : « l'usage »

La troisième dimension de l'espace public est celle de l'usage. Zepf (1999 : 66) la définit comme « *l'ensemble des pratiques sociales se déroulant à l'intérieur d'un espace donné* ». Autrement dit, ce sont les actions sociales réalisées et les comportements des individus dans un cadre spatial et temporel. Selon Dind (2008 : 5), l'usage se rattache « *à la dimension vécue de l'espace* ». La dimension sociale, dans la considération de l'espace public, est centrale.

¹ DA CUNHA, A et TRANDA-PITTION, M. *influence des réaménagements des espaces publics sur les pratiques sociales des usagers*, les cas de la rue des remparts et de la rue du grand pont de la ville de Sion, Florence Rey [en ligne]. Disponible sur : <http://mesoscaphe.unil.ch/igul/doc.php?id=TIGL-808.pdf>.

² Idem, P15.

³ Idem, P15.

⁴ Idem, P15.

Pour Toussaint et Zimmermann, la dimension spatiale n'est pas suffisante pour la définition de l'espace public. C'est l'usage réalisé dans l'espace ouvert qui en fait un « espace public ».¹

1.6. L'aménagement de l'espace public :

L'aménagement de l'espace public contribue à l'identité de la ville, donc cet aménagement doit donner une satisfaction au grand nombre de citoyens, il améliore l'ambiance urbaine et réduit le sentiment de l'insécurité comme il augmente le confort et la convivialité, cet aménagement comprend :

1.6.1. Le mobilier urbain :

Selon (DE SABLET.M, 1988), « *Les composants urbains, ne sont pas des équipements destinés à être posés dans des territoires administratifs donnés, mais des outils d'aménagement de l'espace collectif dont l'assemblage avec d'autres équipements permet de mettre en scène l'espace collectif* ».

Le mobilier urbain ; élément constitutif de l'espace public, est une composante essentielle du paysage des villes². Aussi est l'ensemble des objets ou dispositifs, publics ou privés, installés dans l'espace public et liés à une fonction ou à un service offert aux usagers.

Il est appelé « composant urbain » ou « matériel urbain » ou tout simplement « équipement ».³

1.6.2. Les fonctions du mobilier urbain :

Le mobilier urbain joue un rôle dans la lecture de la ville et dans la structuration de l'espace public. Il implique donc pour les collectivités de nombreux enjeux : économique, fonctionnel, esthétique, social, technique, commercial. Il doit répondre aux besoins des usagers en leur assurant le meilleur service possible, tout en s'intégrant dans la composition de l'espace. Le mobilier urbain doit également contribuer à la personnalisation, à l'identité d'un lieu ainsi qu'à sa valorisation.

Le mobilier urbain fait partie intégrante de l'environnement d'une ville dont il peut grandement faciliter l'identification et l'appréhension globale. Ce rôle important s'accompagne bien évidemment d'une multitude de fonctions secondaires qui tiennent : à l'orientation des usagers et leur information (panneaux directionnels, plaques de noms de rues, enseignes, horloges, panneaux d'information, publicité...), à la formulation des ordres (panneaux de stationnement, d'interdiction, d'obligation...), à la distribution ou la collecte de produits (boîtes aux lettres, kiosques à journaux...), à la protection (balustrades, palissades, clôtures...), à la

¹ Idem, P 16.

² Direction départementale de l'équipement Tarn. Comment aborder le choix, le mobilier urbain

³ AMIRECHE.T, approche des espaces publics urbains. (Cas de la ville nouvelle Ali Mendjeli) Constantine, mémoire de magister, option : faits urbains, année 2012, 166p

détente ou à la mise à l'abri (abris, bancs...) , aux jeux pour enfants, à l'éclairage , à la culture (sculptures, art...) , à la consommation (terrasse de café kiosque, bar...)et à l'hygiène (sanisette, ...).¹

1.6.3. Les types de mobilier urbain :

Le mobilier urbain ou « composante urbaine » est défini comme l'ensemble des éléments ou plutôt les objets qui composent les espaces publics urbains. Ils sont à caractère utilitaire et servent soit à une fonction précise, comme décor, et dans ce cas ils participent à améliorer l'aspect des paysages urbains.

a- le Mobilier urbain pour repos : le mobilier de repos constitué par : les bancs, les banquettes, les sièges...etc.



Fig n°1: mobilier urbain design
Source: i-cms.linternaute.com



Fig n°2: banc avec structure en acier
Source: www.transat.fr

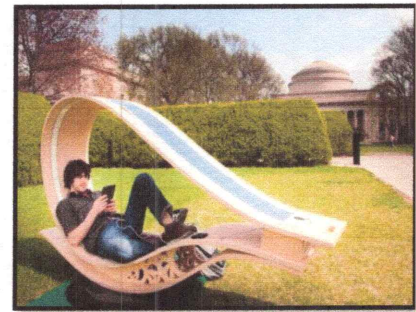


Fig n°3 : chaise balance –avec panneau solaire
Source : archzine.com

b- Mobilier pour l'éclairage public :

L'espace urbain est un ensemble de territoires spécifiques, que des ambiances s'appliquent à traduire, la lumière différencie, valorise ou efface les limites des espaces publics, favorise ou neutralise leur appropriation.

L'éclairage public a pour but d'éclairer les voies carrossables de circulation tout en créant le long de ces voies des conditions de sécurité et de confort pour les automobilistes et les piétons. Selon DE SABLET. M, 1988, l'éclairage en milieu urbain doit favoriser :

- La mise en évidence des éléments signalétiques.
- Le fonctionnement des lieux de vie (places, espaces de loisir, points de rencontres et diverses autres activités).
- La valorisation des points remarquables (façades, monuments, etc.).

¹ AMIRECHE.T, Op.cit, P48.

-L'animation d'activités ludiques et de loisirs.

Pour répondre à ces conditions, plusieurs types d'éclairages existent et sont définis comme suit :

Éclairage décoratif : qui est généralement utilisé pour mettre en relief les arbres, les fleurs, les ouvrages d'art, les monuments

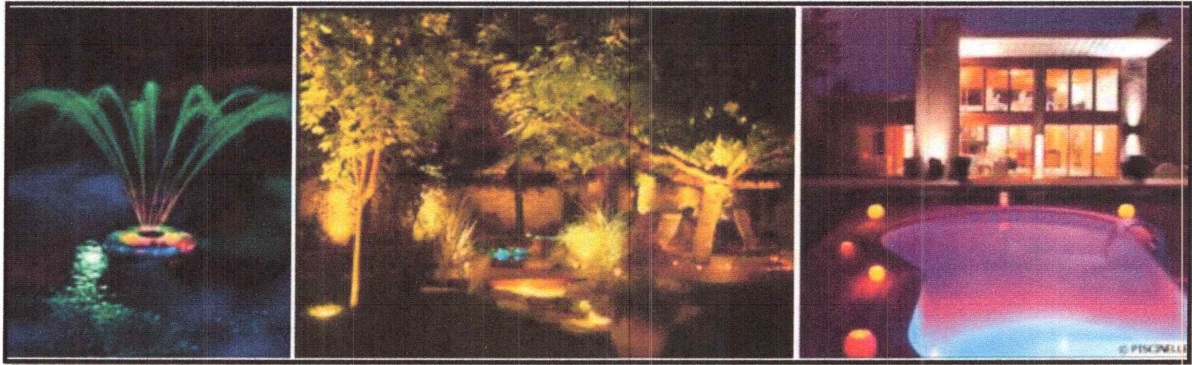


Fig n°4 : fontaine lumineuse
Source : www.piscinesdumonde-le-blog.com

Fig n°5: jardin et piscine avec un éclairage décoratif
Source: www.place-des-lumieres.fr

Éclairage d'ambiance: consiste à éclairer les voies piétonnes en utilisant des lampadaires implantés d'une cote de la voie et espaces de 4 à 5 fois la hauteur de leur support dont la hauteur varie de 3 à 6m



Fig n°6 : éclairage public
Source: www.hellopro.fr



Fig n°7 : Lumiere sur l'éclairage
Source : www.smartgrids.cre.fr

Éclairage routier: Pour ce type d'éclairage, il est nécessaire de prendre en considération plusieurs critères techniques : type de la voie, son revêtement, largeur de la chaussée et le type de lumière (défile ou semi défile).¹

¹ BELBACHIR.M, BENMERAH.Ch, Op. Cit, p30.

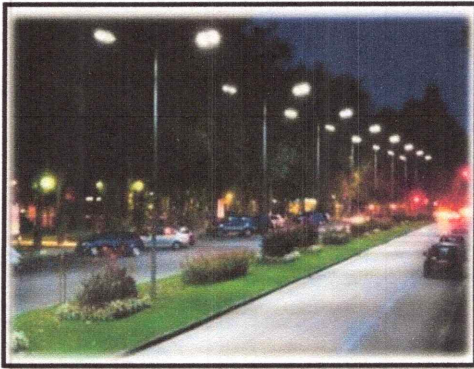


Fig n°8 : Nouveau luminaire pour l'éclairage routier
Source : 1.bp.blogspot.com

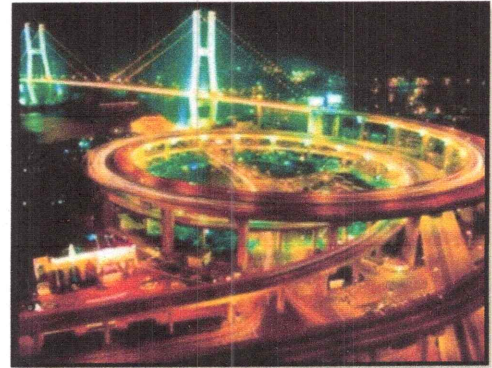


Fig n°9 : éclairage routier
Source: img.over-blog.COM

c- Le mobilier urbain relatif à l'hygiène :

Il est constitué par : les poubelles, les corbeilles, les bornes de propreté, les conteneurs pour les ordures...etc.



Fig n°10 : les poubelles de ville
Source: www.magequip.com



Fig n°11 : poubelle urbain-mobilier urbain
Source: s1.edi-static.fr

d- Le mobilier de décor :

On trouve dans les espaces urbains des mobiliers qui servent à l'agrément et au raffinement du milieu urbain, et qui augmentent la qualité de ces espaces tels : statues, fontaines, édicules, bacs à fleurs ...etc.



Fig n°12 : Fontaine parisiennes
Source: 2.bp.blogspot.com



Fig n°13 : Statue Emir
Abd El Kader
Source: Auto.img.v4.skyrock.net



Fig n°14 : bac à fleurs
Source: www.solostocks.fr

e- Le mobilier urbain de l'information et de la communication :

Ensemble des dispositifs visuels portant des informations aux usagés de l'espace public ou permet la communication entre eux.

- **Panneaux de signalisation** : plaques portant une indication montés sur un support, avec un éclairage propre ou non.

- **Panneaux d'affichage** : « ce sont des panneaux qui supportent un dispositif d'affichage d'informations relatives à la vie d'une collectivité. Ils sont destinés aux annonces ou aux informations émanant d'une autorité reconnue ». (GAUTHIEZ.B, 2003).



Fig n°15: panneaux de signalisation
Source : img101.imageshack.us



Fig n°16 : Panneaux numériques
Source : www.citeconcept.fr

1.7. Les espaces publics pour les fronts de mer :**1.7.1. Esplanade et promenade :****a- Esplanade :**

C'est une vaste place ouverte parfois attenante à un grand édifice, souvent plantée de quinconces, d'où la vue est parfois dégagée sur le paysage qu'elle domine .elle est alors aux aborde de la ville ouverte sur la campagne ou un plan d'eau.¹

b- promenades :

C'est un espace public réservé aux piétons, d'accès restreint aux véhicules, parfois planté de quinconces, aménagé en vue de l'agrément et de la détente par la déambulation et les rencontres sociale.²

1.7.2. Plage aménagées :

Plage d'origine naturelle ou non, aménagée de façon à accueillir le public, passant par le traitement de ses abordes et de son accès, la mise en place des buvettes et d'un mobilier de plage.³

1.7.3. quais :

Section de berge, de rive ou de rivage d'un port ou d'une voie navigable, aménagée en vue de permettre l'accostage des bâtiments de navigation, l'embarquement ou le débarquement des passagers, le chargement ou le déchargement des marchandises.

Sur les Voie aménagée le long d'un cours d'eau, même Les bouquinistes auraient leurs étals sur les quais. Des appellations peuvent être attribuées à certaines rues qui bordent un cours d'eau dans une ville : exemple ; *Quai aux Fleurs, à Paris.*

1.6.4. Boulevard maritime :

Le boulevard maritime est une route au bord de la mer, c'est une route Touristique dans une cote maritime, sur une longueur non définie. Du fait du relief tourmenté dans une région, la route ne longe pas toujours le bord de mer, mais s'en éloigne parfois, positionnée en corniche à des altitudes assez variées.

¹ BELBACHIR.M, BENMERAH.Ch, *le boulevard maritime, à la recherche de la qualité d'espace urbaine et une identité d'une ville côtière.* (Cas de la ville de Mostaganem), mémoire de fin d'étude, Option : urbanisme, année 2013-2014, P22.

² Ibidem, P23.

³ Ibidem, P23.

Le boulevard maritime est une forme urbaine liée a une histoire positive de la ville côtière, il est bien plus qu'une voie urbaine ayant pour fonction de permettre la circulation et contribuer ainsi a modeler initialement l'image et la vie de la ville côtière , a donner des repères, des perspectives, a penser les articulations, les transitions et les paliers nécessaires aux échanges , par sa silhouette, son vécu et la qualité de l'espace publique .¹

2. L'ambiance urbaine :

En tant que perception sensible de l'environnement urbain et architectural, L'ambiance est une expérience partagée par tout le monde mais le plus souvent difficilement communicable et explicable.

2.1. Définitions :

Les définitions les plus courantes du terme « ambiance » sont les suivantes :

- Éléments et dispositifs physiques qui font une ambiance
- Atmosphère matérielle (l'aspect architecturale) et morale (sensation) qui environne un lieu, une personne.

Ces définitions nous renvoient d'emblée à la dualité objectif/subjectif et ouvrent la discussion sur la complémentarité des notions d' « ambiances » et d' « ambiance ». Il est en effet possible d'isoler la dimension physique des phénomènes d'ambiance de leur perception sensible et esthétique ou d'associer à l'ambiance générale d'un lieu les différents phénomènes physiques et sensibles qui se rattachent aux ambiances lumineuses, sonores, thermiques, olfactives, etc.

¹ BELBACHIR.M, BENMERAH.Ch,Op.Cit, P34.

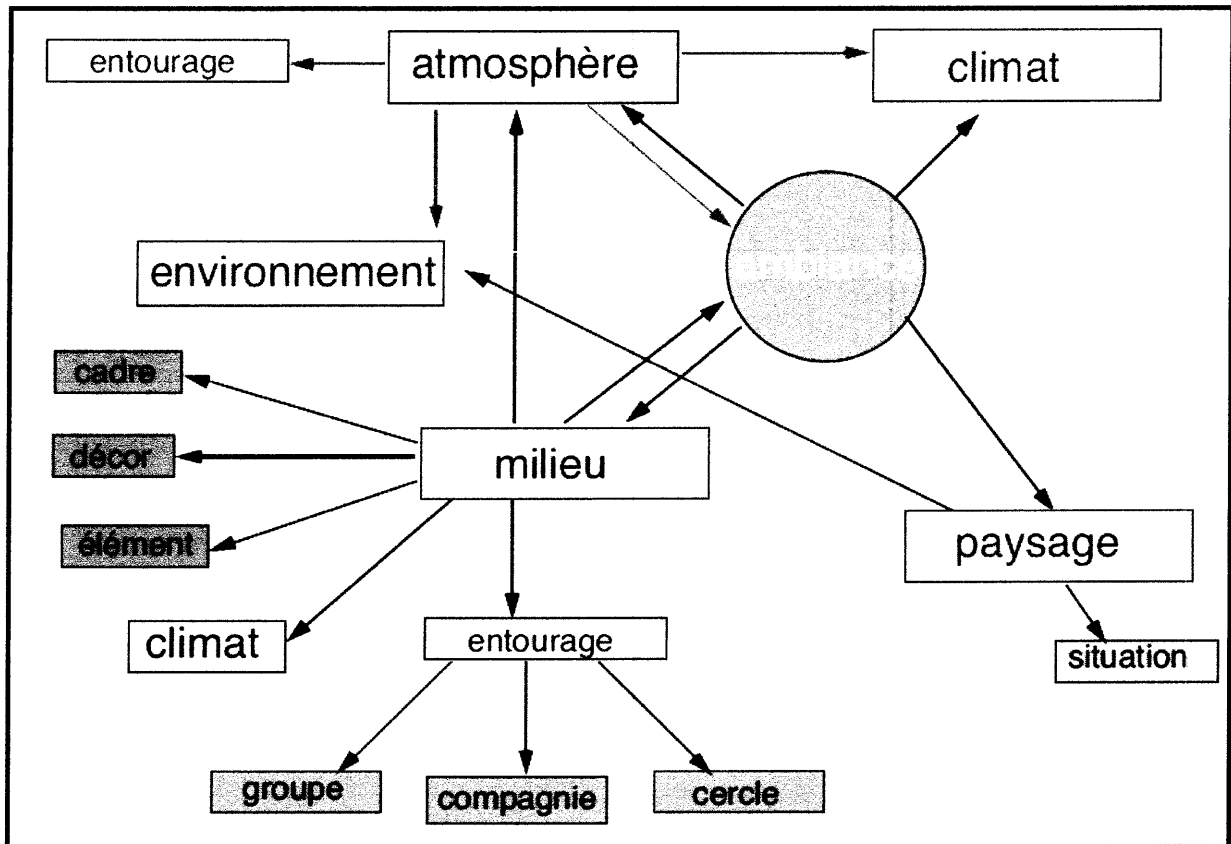


Fig n°17 : structure des renvois analogiques et place de l'ambiance
 Source : Les ambiances, concepts fondamentaux et problématiques
 interdisciplinaires. 1ère séance Jean-François Augoyard - D.R.CNRS
 CRESSON - Ecole d'Architecture de Greno

2.2. Les composants d'une ambiance :

Les travaux sur les ambiances articulent les trois composantes qui caractérisent le plus souvent la spécificité de la recherche architecturale : les objets, les sujets, le projet.

Les objets : il s'agit des phénomènes physiques d'ambiances, naturels et anthropiques, qui sont en interaction avec l'environnement construit (bâtiments, infrastructures, ...) et naturel (parcs, végétation, plans d'eau, ...).

Les sujets : il s'agit des habitants qui pratiquent ou fréquentent les environnements architecturaux et urbains et qui perçoivent et ressentent leur environnement physique (objet) en fonction de leur sensibilité physiologique, psychologique et culturelle (représentations cognitives) et de l'usage de ces lieux.

Le projet : l'enjeu est de concevoir un projet urbain ou architectural qui respecte in fine les intentions d'ambiance du concepteur (architecte, urbaniste). Il s'agit d'anticiper les propriétés d'ambiance d'un environnement construit qui n'existe pas encore.

Les travaux sur les ambiances constituent par conséquent une recherche intrinsèquement interdisciplinaire qui marie l'architecture et l'urbain avec les sciences de l'ingénieur et les sciences humaines et sociales.

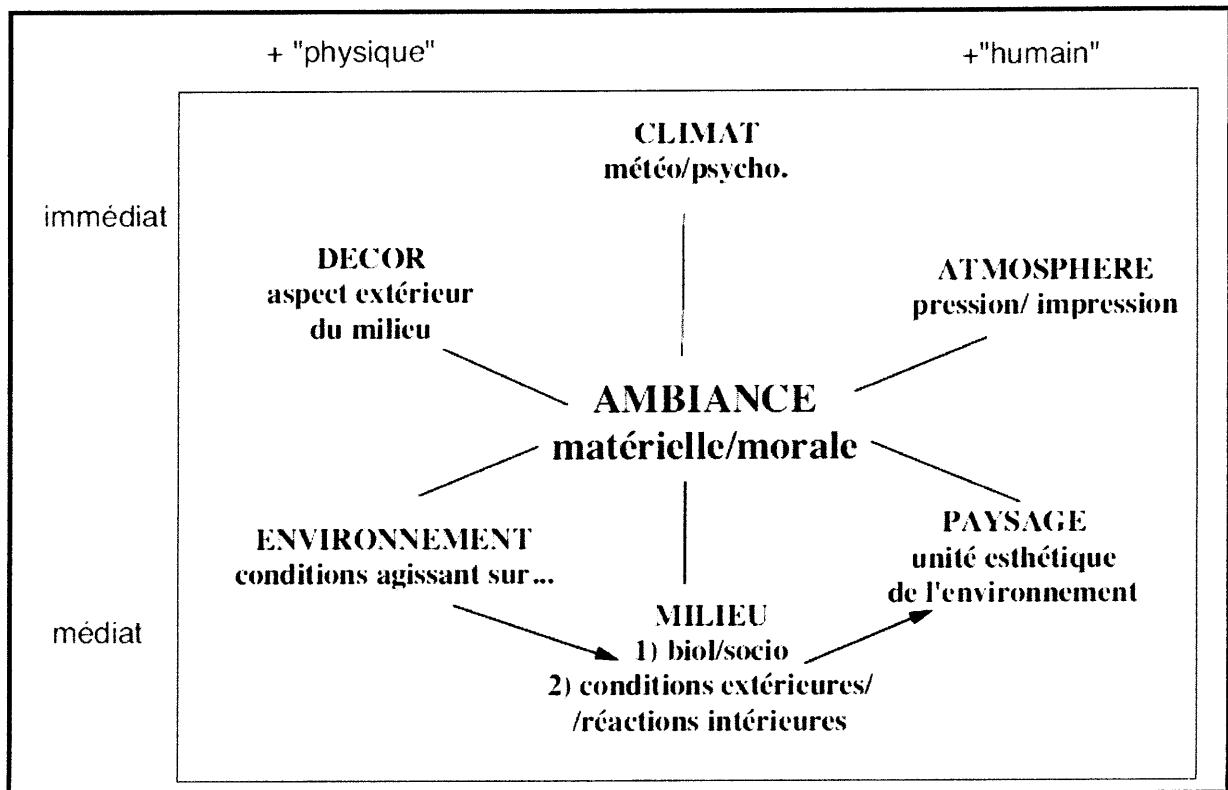


Fig n°18 : relations privilégiées entre les ambiances

Source : Les ambiances, concepts fondamentaux et problématiques interdisciplinaires.
1ère séance Jean-François Augoyard - D.R.CNRS CRESSON - Ecole d'Architecture de Greno

2.3. Les éléments d'ambiance : (pour une meilleure qualité)

2.3.1. Une végétation diversifiée :

La végétation varie avec le temps et selon les saisons. Elle se diversifie en hiver et se pare au printemps : déclinaison d'odeurs et de couleurs. Son feuillage offre une ombre de qualité et de forme différente.

Au camping, où l'on souhaite vivre dehors, la végétation conditionne les ambiances :

- Elle crée des ombres légères (albizia, platanes, ...) ou denses (marronniers, mûriers, ...).
- Elle permet de rendre les espaces intimes, de protéger des regards.
- Elle structure l'espace, le hiérarchise, oriente les perceptions et souligne les directions.

2.3.2. De matières composantes :

On compose le projet avec les saisons, les couleurs, les sons mais aussi avec leur pouvoir évocateur.

a- L'eau : possède la qualité unique d'évoquer d'emblée le vivant, le mouvement ; elle nous attire par ses propriétés sonores et visuelles : refléter, guider, apaiser... L'eau se prête à toutes sortes d'aménagements intéressants (fontaine, jeux, canaux).

b-La lumière : l'espace et le lieu sont baignés par la lumière. Elle les transforme selon l'heure du jour en des endroits où l'on peut se détendre, rêver, s'amuser... La lumière s'utilise avec l'ombre qu'elle projette. Elle peut rendre chaleureuses les choses les plus banales.

c- Le vent modèle le paysage comme l'architecture : arbres penchés, voile gonflée d'un bateau. Il oblige à penser l'orientation, les formes qui lui résistent, l'utilisent ou, les matières qui gonflent, filtrent ou le bloquent, aussi des feuilles qui bruissent, les voiles qui claquent, il s'agit sous l'effet du vent.

2.3.2. Des vues qui animent

Les vues et les cadrages attirent naturellement le regard. Soit ils nous invitent à contempler un paysage, à porter nos yeux sur l'horizon, soit ils guident les déplacements d'un lieu à l'autre.

Il s'agit plutôt d'une composition paysagère organisant des perspectives, des ouvertures intéressantes. Dans l'agencement des allées, les aménagements architecturaux constituent une belle opportunité pour guider le regard, créer un point focal. Valoriser une structure paysagère, c'est adapter, modifier la circulation, choisir l'emplacement des percées pour bénéficier d'une vue précise.

2.4. Mettre en valeur le paysage nocturne de la ville :

L'accumulation incontrôlée des diverses sources de lumière dans les villes a toujours généré une problématique de pollution lumineuse. Cette nouvelle source de pollution entraîne une surconsommation énergétique inutile et coûteuse, une intrusion indésirable de la lumière dans les milieux de vie.

L'utilisation de la lumière dans la ville doit faire l'objet d'une planification et d'un encadrement intégré permettant de mieux conjuguer les préoccupations d'ordre fonctionnel, sécuritaire et esthétique associées à l'éclairage urbain, tout en assurant la qualité des milieux de vie et une consommation énergétique plus frugale.

Un meilleur usage de la lumière peut aussi constituer une façon à la fois rassembleuse et distinctive d'exprimer la personnalité de la ville et de ses arrondissements par une signature nocturne qui assurera :

- La mise en valeur des bâtiments et des sites d'intérêt architectural, patrimonial ou naturel.
- La mise en évidence de bâtiments et d'équipements importants.
- La création d'ambiances distinctives selon les milieux.
- La sécurité du domaine public par un éclairage adéquat.

Une meilleure orientation des usagers du réseau routier et du domaine public en général : automobilistes ou piétons, résidents ou touristes (par les signalisations adéquates).

2.4.1. Moyens de mise en œuvre :

Assurer un encadrement réglementaire de l'éclairage extérieur peut viser les niveaux d'éclairement, les types de dispositifs d'éclairage, la dispersion lumineuse et la durée des périodes d'éclairage, pour cela ,il convient d'élaborer un guide d'éclairage urbain proposant des principes généraux, des critères de design et des normes d'éclairage visant à réduire la pollution lumineuse, à harmoniser certaines pratiques et à faciliter les interventions d'éclairage public dans le respect des particularités de chacun des arrondissements.

Conclusion

Les éléments constituant la ville ne sont pas seulement les bâtiments et les édifices, la ville dans son image englobe un tout, des constructions, des espaces publique, des espace verts et du mobilier urbain...éléments essentiels participant dans l'embellissement de la ville.

Pour Toussaint et Zimmermann (2001a : 7) « *l'espace public comme pratique d'aménagement change de statut : ce n'est plus seulement la condition spatiale qui est en jeu, mais la capacité de l'espace comme condition, à orienter les comportements sociaux, à instruire la relation à autrui* ».

Les enjeux des aménagements des espaces publics sont de nature culturelle, sociale et économique. Pour répondre aux attentes et aux besoins des usagers, la composition et les aménagements de l'espace public doivent permettre la réalisation des diverses pratiques de la vie urbaine et offrir des conditions favorables aux interactions sociales, on offrant une ambiance favorable.

Les espace publique assument des rôles dans les viles selon leur caractéristiques, ces rôles deviennent des enjeux qui seront plus ou moins bien assumés aux risques et périls de la ville, nous ne dinguons que quatre enjeux interdépendant, mais spécifiques :

- Enjeu de mobilité qui implique accessibilité à tout l'urbain à tout les citoyens.
- Enjeu des usages civils, festifs et culturels, commerciaux plus ou moins réguliers.
- Enjeu de sociabilité qui signifie que tout les citoyens peuvent selon des modalités diverses rencontrer tous les autres citoyens.
- Enjeu d'identité.

Chapitre 3 :
Le front de mer et les villes
Côtière

Introduction :

Les zones côtières, lieu d'interface entre dynamiques terrestres et marines, sont exceptionnellement riches, tant du point de vue de leur productivité et de leur diversité biologiques que de celui du patrimoine paysager. La demande croissante de ressources naturelles et d'espaces côtiers entraîne une augmentation de l'intensité et de la diversité des interactions entre activités humaines dans ces zones.

Ces interactions ont souvent le caractère d'effets externes, liés à la définition incomplète des conditions d'accès aux espaces, aux ressources naturelles et, plus largement, aux services rendus par les écosystèmes côtiers. En l'absence de mécanismes de régulation de l'accès, les conséquences au niveau collectif sont de trois ordres :

- Perte de bien-être découlant de niveaux de développement inadéquats de certaines activités
- Conflits entre usagers.
- Dégradation des écosystèmes côtiers.

1. Les villes côtières :

Elles accueillent près de 3,4 milliards d'individus (soit 66 % de la population mondiale vivant à moins de 60 km d'une côte, les deux tiers des très grandes villes y étant situées). C'est 75 % de la population mondiale qui pourrait y vivre en 2030 ; ces régions sont souvent très dynamiques sur le plan économique (pêche, aquaculture, extraction de minerais, développement industriel, production d'énergie, tourisme), attirent les flux de populations qui y affluent pour y trouver des moyens de subsistance (pêche, travail,..). En contrepartie, leur environnement se dégrade, les sols s'érodent, et la croissance démographique s'accompagne souvent d'une détérioration des conditions de vie touchant en premier les plus pauvres (logement, assainissement.)¹.

La qualité des zones côtières influe fortement sur 90 % des activités piscicoles mondiales qui en dépendent. Ces zones accueillent des écosystèmes extrêmement précieux du point de vue de la biodiversité.

Plus qu'un simple trait entre la mer et la terre, c'est un espace composé de territoires marins et terrestres qui partagent certes les mêmes enjeux, mais sont uniques de par leurs richesses et leurs particularités.

¹ Sommet mondial sur le développement durable(2002), Dossier d'information pour Johannesburg/ Fiche 17 ,Océans et mers / page 1

2. L'importance des villes côtières

Les villes côtières sont caractérisées à la fois par une fragilité et par une richesse naturelle diversifiée. Fragile, car elles sont le réceptacle de toutes les atteintes à l'environnement en amont, eaux usées, déchets, déboisement... Riche sur plusieurs plans :

- Une valeur d'usage pour tous ses occupants (habitants et touristes) : valeur du cadre de vie et du paysage, valeur en tant qu'espace de loisirs...

- Une valeur d'équilibre écologique, dans le sens où cette zone reflète l'image de l'état de l'environnement.

- Une valeur économique par les revenus qu'elle suscite, principalement dans les domaines du tourisme, de la pêche, des salines, ..., activités qui doivent absolument être développées en préservant les ressources naturelles, ce qui est possible pour certains et impossible pour d'autres, comme l'extraction de sable...

Cependant, les villes côtières possédant une économie prospère sont composées d'une grande variété d'activités créatrices d'emplois, toutes en utilisant les ressources et les espaces de manière durable, en exploitant aussi un patrimoine naturel et culturel riche et davantage valorisé pour mieux le faire connaître à la population et aux visiteurs.

Enfin ces villes accueillant et accessible pour tous, permettent une large diversité sociale et présentent une meilleure qualité de vie.

3. Le front de mer :

Lieu de rencontre entre la terre et la mer, est un espace géographique aux contours indéfinis. Quel que soit la diversité de ses paysages, c'est une zone vulnérable en perpétuelle évolution qui se modifie selon les caprices de la nature (érosion, changement climatique) ou du fait des activités humaines.

Comme tout lieu d'intense activité humaine, il représente une zone de grand enjeu économique et social. Aujourd'hui, les villes côtières et les secteurs littoraux urbanisés sont les lieux de vie et d'échanges économiques avec la mer les plus représentatifs.

Le front de mer est défini comme une bande terrestre et marine dont la largeur varie en fonction du milieu et des besoins de l'aménagement. Elle correspond rarement à des entités administratives ou de planifications existantes. Les systèmes naturels côtiers et les zones dans lesquelles se trouvent les activités humaines, sont liées à l'exploitation des ressources littorales.

3.1. Le front de mer : un espace commandé

Le front de mer est comme les montagnes, un espace où la nature prime, mais où l'homme détermine, et c'est toute la géographie, c'est l'homme en effet qui détermine, s'il occupe, aménage, pour des raisons sociales, économiques ou culturelles.

3.2. Le front de mer : espace inégalement aménagé

Les différents types d'aménagement : portuaires, industriels- portuaires, touristiques, liés à la pêche, à l'aquaculture, expliquent l'intense activité de certaines façades maritimes. Ces aménagements se traduisent par une forte urbanisation et dépendent des volontés d'acteurs :

- habitants.
- pêcheurs.
- écologistes.
- touristes qui souhaitent un cadre agréable, mais aussi de pouvoir installer village et front de mer.

Ce sont des acteurs qui, pour des enjeux parfois contradictoires, ont modifié moult littoraux et cela se traduit par des paysages qui évoluent en traduisant la compétition des activités.

4. Les villes portuaires :

Les villes portuaires sont les lieux par excellence des filières et elles s'inscrivent dans des relations avec des territoires lointains. De nombreux ports ont développé des stratégies coordonnées de filières associant pouvoirs publics et intérêts des entreprises ; ces stratégies tendent à intégrer l'ensemble du processus productif (exploitation ou accès à la ressource, transformations intermédiaires, transport et logistique).

4.1. Ville et Port :

Le port a toujours été le moteur économique de la ville même si aujourd'hui d'autres acteurs l'influencent. Son développement a donc été une condition à la croissance de la ville. Son expansion s'est faite en lien avec les évolutions de la navigation et la quantité toujours croissante des matériaux échangés.

Les échanges maritimes ont toujours animé l'économie mondiale et de très nombreuses villes sont nées de la présence d'un port. Durant les années qui ont suivi la seconde guerre mondiale, cette alliance a semblé moins solide et la relation Ville/Port a connu des moments difficiles. Logiques nationales et fonctionnelles se sont alors conjuguées pour faire des ports des enclaves techniques et logistiques excluant la vie urbaine.

Par ailleurs, le développement durable est devenu un incontournable des politiques publiques. S'il impose des contraintes en matière de conception et de mise en œuvre des

projets, il amène aussi à mieux prendre en compte les richesses naturelles d'un site et il pousse à l'utilisation de processus" moins agressifs et moins polluants.

La patrimonialisation de l'héritage portuaire est en marche et elle sert de plus en plus souvent à des politiques de valorisation touristique ou culturelle.

Dans les villes portuaires anciennes, les quais, les bassins et les équipements, que l'on cherchait à cacher ou à combler sont devenus des objets de fierté identitaire et des outils privilégiés de reconquête urbaine.

Dans les villes-ports" où elles sont présentes, les agences d'urbanisme sont souvent au cœur de ces transformations urbaines, qu'elles les aient directement inspirées ou simplement accompagnées².

5. Les ports :

Dans un contexte de mondialisation et d'attente de relance économique, les ports maritimes jouent plus que jamais un rôle dans le maintien et l'évolution des états. En effet, c'est par ce biais que transite l'essentiel des échanges de marchandises, au vue du coût de transport relativement faible. De plus, les ports sont un facteur essentiel sur le plan géostratégique au vue de leur positionnement et de leurs fonctions.

5.1. L'histoire des ports :

La création des ports remonte à l'antiquité, notamment avec la civilisation phénicienne. Les grands peuples antiques ont rapidement compris l'intérêt commercial et stratégique de cette interface maritime. Ils furent notamment un facteur important de l'expansion des différents empires et civilisations.

Avec la révolution industrielle, les ports se spécialisèrent dans le commerce, la construction de navires, la pêche et/ou le militaire. De plus, ils deviennent de plus en plus reliés aux différentes régions avec la mise en place des rails et de l'amélioration des moyens de transport.

Avec le XXème siècle, la spécialisation s'accroît et les ports se composent désormais de différents secteurs en lien avec les types de marchandises de façon à être plus performants dans le chargement et déchargement. Cela conduit notamment à la construction d'immenses complexes portuaires comme celui de Rotterdam ou de Shanghai. En parallèle, on observe la multiplication des ports de plaisance, en réponse à une société de consommation en plein développement.

² Marcel BELLLOT Délégué général de la FNAU

5.2. Les type des ports :

Les ports maritimes remplissent plusieurs fonctions, de façons plus ou moins importantes selon leur type : ils sont un lieu de rendez-vous pour les navires qui assurent le transit des marchandises et des passagers, mais ils sont également un lieu de ravitaillement, de séjour, d'abri, pour de nombreux bateau et de quarantaine en cas d'épidémie. De plus, ils sont essentiels pour ouvrir les accès d'un territoire sur les voies maritimes. Ces fonctions permettent aux ports de participer concrètement à la compétition économique mondiale, mais également de jouer un rôle géostratégique évident

-Port de pêche : Un port de pêche est un port situé en bord de mer, d'étendue d'eau ou de rivière et réservé aux embarcations ou aux navires de pêche. Grâce à ses infrastructures, il permet et facilite le débarquement de leur chargement.

-Port de plaisance (parfois confondu avec la marina) : 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. 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. Seuls quelques ports de plaisance peuvent recevoir des bateaux de taille supérieure. Les ports fluviaux sont habituellement de plus petite capacité (au minimum 30 bateaux).

-Port de commerce : Un port de commerce est un port dont l'une des fonctions est le chargement et le déchargement de marchandises commerciales.

Fonctionnement : le port accueille les conteneurs sur un parking situé près des quais.

-Port militaire : Port improvisé, constitué de navires militaires ou d'éléments préfabriqués reliés entre eux, installé au lieu de débarquement de troupes et de matériel à vocation militaire.

5.3. Les ports : un atout géostratégique

Les ports sont essentiels depuis l'antiquité dans une optique stratégique et militaire. En effet, la terre étant recouverte à 75% d'eau, la conquête des mers et des côtes est essentielle pour l'expansion des civilisations, le commerce, la communication, l'obtention des matières premières et la protection des terres.

On observe aujourd'hui que le moyen de transport le plus économique est le transport maritime. Cela se répercute sur la nécessité et l'importance des routes commerciales maritimes qui parcourent le monde : 90% du transport de marchandises y transite.

Etant donné la valeur économique et commerciale de ces voies, facteurs directs de la mondialisation, il est nécessaire de contrôler et de protéger les principaux lieux portuaires et de passages.

De plus, les ports contribuent aux développements des pays émergents et aux contrôles de différents territoires, accentuant ainsi à la création d'un monde multipolaire.

6- Interface ville / port :

Aujourd'hui dans la plupart des villes côtières des territoires d'enjeux ; la ville peut y proposer une offre alternative en terme de logement de qualité, d'espaces publics et d'équipements propres à attirer de nouvelles catégories de population, leur revalorisation permet à la ville portuaire de modifier une image parfois dégradée et de retrouver une attractivité vis-à-vis d'investisseurs privés.

Parallèlement à ces objectifs urbains, les autorités portuaires cherchent à maintenir leur compétitivité en adaptant les espaces dont ils ont la gestion aux demandes des opérateurs maritimes internationaux. Développement des activités logistiques et tertiaires liées à la fonction portuaire internationale les incite fortement à résister aux pressions urbaines exercées sur les espaces de liaisons ville- port afin de pouvoir garantir aux entreprises les conditions les mieux adaptées à leur activité.

La recherche d'un développement équilibré entre la ville et le port sur ces territoires d'enjeux est supposé aujourd'hui une réflexion commune qui vise à :

- Assurer la comptabilité des évolutions tant des projets urbains que des fonctions portuaires.
- Rechercher des solutions communes associant sur les espaces de liaison un cadre de vie de qualité et des fonctions portuaires performantes.
- Mettre en place d'éventuelles mesures de compensation.

7. Le rôle de front de mer dans la ville :

Le rôle du front de mer dans le développement futur de la ville est à la fois stratégique (repositionnement), économique (ouverture sur l'extérieur), social (attachement de la population à sa façade littorale), touristique (la mise en valeur de la ville) écologique (préservation de l'environnement).

Le front de mer est fréquenté comme lieu de promenade. Ce n'est alors qu'un débouché sur la mer sans lien vraiment fonctionnel avec la ville. Il est considéré comme un lieu de récréation, de loisir, de détente, de convivialité (baignade, sport nautique, pêche, randonnée) et de rencontre.

8. Façade maritime :

Une façade maritime est un espace littoral d'échanges et de production (comportant de grands organismes urbains et portuaires) jouant le rôle d'interface entre un arrière-pays Continental (hinterland) et un avant pays maritime. Les grandes façades maritimes du monde se trouvent dans l'Atlantique (Northern Range de la mer du Nord de Dunkerque ou du Havre à Hambourg, façade atlantique de l'Amérique du Nord du Saint-Laurent au golfe du Mexique), et de plus en plus dans le Pacifique (façade occidentale de l'Amérique du Nord du Puget Sound à la Californie, façade de l'Asie orientale de la Corée du Sud à Singapour).

La façade maritime désigne entre autre un groupe d'infrastructures portuaires alignées le long d'un littoral, desservant un territoire terrestre économiquement très développé, permettant à ce dernier d'échanger avec les autres territoires et le grand large. Les principales façades maritimes structurent le commerce mondial de marchandises.

9. Les risques majeurs qui menacent le littoral :

9.1. Risques naturel :

Parmi ces risques naturels, les risques liés aux submersions marines ou à l'érosion côtière sont aujourd'hui toujours plus prégnants du fait de l'installation croissante des populations en zones côtières.

9.1.1. L'érosion marine :

L'érosion généralisée des plages est devenue l'un des principaux problèmes environnementaux dans le monde. Elle est déjà une réalité dans de nombreux pays dans le monde, puisque plus de 70% des côtes sableuses sont aujourd'hui en érosion.

L'érosion côtière peut se définir comme l'emprise de la mer sur la terre et doit s'observer sur des périodes suffisamment longues pour éliminer les effets du climat, des tempêtes et des régimes locaux de transports sédimentaires.

Aussi L'érosion côtière se manifeste lorsque la mer gagne du terrain sur la terre à cause des vents, des houles et des mouvements des marées dans un contexte de pénurie sédimentaire. Il résulte d'une combinaison de plusieurs facteurs à la fois d'origine naturelle et humaine, opérant à plusieurs échelles de temps et d'espace.

9.1.2. L'érosion côtière induit trois types de risque

- la perte de terrains de valeur (valeur économique, social ou écologique).
- la rupture de défenses côtières naturelles (généralement des cordons dunaires littoraux).

Lors de tempêtes littorales entraînant la submersion des terrains situés en retrait

- La sape des ouvrages de protection, pouvant également résulter en une submersion des terrains protégés l'érosion.

De nombreux facteurs humains concourent à aggraver ce phénomène et notamment :

- Le prélèvement de sables de plage, du fait d'une forte demande en matériaux de construction liée aux implantations humaines.
- La construction d'ouvrages perpendiculairement à la côte.
- Les constructions à proximité des côtes ou sur les plages.
- La déforestation des dunes littorales et des mangroves qui jouent un rôle de stabilisation contre l'érosion côtière.

Ces processus sont accompagnés de phénomènes de salinisation des terres qui posent des problèmes tant pour les activités agricoles que pour la fourniture en eau potable des populations et des animaux.

9.1.2. La submersion marine : est une inondation temporaire des zones côtières par la mer dans des conditions météorologiques et marégraphiques défavorables. L'eau s'accumule sur des terrains situés en dessous du niveau des plus hautes mers, mais atteint parfois des terrains situés plus en hauteur si la mer parvient à franchir les ouvrages de protection notamment du fait de la houle.

9.1.3. Le changement climatique : est susceptible de modifier le niveau moyen de la mer, le régime des tempêtes, le climat de vagues, le régime des surcotes, le régime des précipitations, l'acidification des océans, ou la température de surface de l'eau. Sur la base du 4ème rapport du GIEC (AR4, 2007), des travaux réalisés dans le cadre du groupe de travail Risques naturels, assurance et changement climatique (RNACC 2008-2009, cf. rapport interministériel), l'Observatoire national sur les effets du réchauffement climatique (ONERC) estime qu'à la fin du siècle, entre 2090 et 2099, l'élévation du niveau de la mer sera comprise entre 40 cm et 100 cm pour toutes les côtes françaises. Dès 40 cm, un risque de submersion permanente consécutif à la montée du niveau de la mer pèsera sur certains territoires.

En termes scientifiques, les glissements de terrain désignent le déplacement vers le bas et l'extérieur d'une masse de sol provenant d'un terrain en pente, le glissement peut s'appliquer à une masse de terre d'à peine quelques mètres de cubes jusqu'à plusieurs millions de cubes. Il survient dans les pentes naturelles comme dans les pentes aménagées.

9.1.4. L'eau et l'humidité : près de front de mer, la cause principale de délabrement et la dégradation des constructions est sans aucun doute l'eau. Les fortes pentes et le mauvais drain font d'elle une attaque sérieuse pour les fondations des immeubles. Les fuites d'eau

créent également un sol engorgé d'eau et causant l'effondrement spectaculaire de certaines habitations. L'humidité a sa part de responsabilité, puisque devant une eau omniprésente et le caractère des constructions, des agencements et l'étroitesse des rues qui réduisent la durée d'ensoleillement. Le résultat est que la plupart des murs sentent le moisi, de couleur noirâtre, les matériaux se frelatent facilement entre les doigts, cette humidité pourrait être susceptible d'affecter également la santé des habitants.

9.1.5. Les glissements de terrain :

En termes scientifiques, les glissements de terrain désignent le déplacement vers le bas et l'extérieur d'une masse de sol provenant d'un terrain en pente, le glissement peut s'appliquer à une masse de terre d'à peine quelques mètres de cubes jusqu'à plusieurs millions de cubes. Il survient dans les pentes naturelles comme dans les pentes aménagées.

9.2. Risque anthropiques :

Les destinations côtières sont marquées par une forte concentration des activités humaines sur des territoires restreints. Les pressions exercées par le tourisme sur le littoral sont d'autant plus néfastes qu'il s'agit de zones fragiles parce que situées entre terre et mer :

- écosystèmes perturbés par des aménagements touristiques, pouvant aller jusqu'à leur disparition suite à la construction de routes, de résidences de vacances, de digues, de marinas, etc.
- épuisement des nappes phréatiques par utilisation massive d'eau douce (piscines, douches sur les plages, terrains de golfs, parcs urbains, etc.).

10. Les politiques conduites pour la protection de littoral :**10.1. La politique algérienne en matière d'aménagement côtier :**

L'aménagement des zones littorales doit se fonder sur une base scientifique tenant compte de ses caractéristiques géomorphologiques et climatiques et conciliant les exigences des divers secteurs économiques dont la survie dépend de ces écosystèmes.

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

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

10.2. En France (Exemple) :**Les principes de la politique de prévention des risques :**

- Lorsque les risques sont de nature à mettre en cause la vie ou l'intégrité physique des personnes, les constructions et installations ne peuvent être tolérées que si leur usage est compatible avec le risque. Par exemple, certaines installations touristiques peuvent être admises dès lors qu'elles ne sont pas ouvertes pendant les périodes de risque ou que des systèmes d'alerte suffisants permettent d'assurer qu'aucune personne ne soit mise en danger.
- Lorsque les risques ne portent que sur des dommages matériels, des constructions ou installations peuvent être, le cas échéant, acceptées après évaluation de l'importance et de la fréquence des événements constituant le risque et du coût prévisible des dommages.

L'Etat est ainsi tenu de mettre en place des mesures de prévention en complément du dispositif d'indemnisation des biens sinistrés par des catastrophes naturelles. Il le fait à travers de :

L'encadrement et la mise en perspective de l'aménagement, qui permettent une prise en compte du risque dans le développement des territoires : la loi littoral, les schémas de mise en valeur de la mer, les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux, les schémas de cohérence territoriale (Scot).

La maîtrise de l'urbanisation : les Plans de Prévention des Risques Littoraux (PPRL), La prise en compte des risques peut relever selon le cas de diverses collectivités publiques. L'Etat élabore des plans de prévention des risques (PPR) dans les communes les plus exposées aux risques. Ils sont élaborés sous l'autorité des préfets de départements. Ils définissent des zones de danger et des zones de précaution dans lesquelles il peut y avoir des interdictions ou des prescriptions. Les PPR ne gèlent donc pas complètement les zones soumises à risques, mais visent à n'interdire les constructions que dans les zones les plus dangereuses. Ces plans approuvés deviennent des servitudes d'utilité publiques annexées aux documents d'urbanisme, comme les plans locaux d'urbanisme.

Les actions de défense contre la mer, ouvrages de protection dont les collectivités ou particuliers sont en général propriétaires, et parfois l'Etat. L'Etat établit également les obligations qui s'imposent à la construction, la gestion et l'entretien de ces ouvrages pour en assurer la sécurité. Il a la charge du contrôle de ces ouvrages.

Le développement des systèmes de vigilance et alerte, en liaison avec Météo France et le service hydrographique et océanographique de la marine (SHOM) pour disposer d'une vigilance « vagues-submersion ». Ce système de modélisation et de prévision, est opérationnel depuis 2011 et fait l'objet de constantes optimisations. De même, des systèmes d'alerte au tsunami sont construits ou en cours de construction, sous l'impulsion de l'UNESCO, Ces dispositions sont renforcées grâce à la transposition de la directive européenne 2007/60/CE du 23 octobre 2007 relative à l'évaluation et à la gestion des risques d'inondation. A cet égard, 122 Territoires à Risques Importants d'inondation (TRI) ont été identifiés. Une cartographie de l'ensemble des aléas susceptibles de se manifester a été réalisée en 2014 à l'échelle de ces territoires. Suite à ces travaux, des stratégies sont déclinées à différentes échelles afin de limiter les dommages liés aux inondations qu'elles soient d'origine terrestre ou maritime.

Conclusion :

La ville côtière est un espace exceptionnel grâce à la qualité paysagère de son front de mer, un lieu idéal pour les touristes et les habitants pour des activités récréatives.

Toutefois, on note une dégradation considérable caractérisée par des phénomènes naturels (érosion) et anthropiques dus aux rejets d'égout, industriels, déversements d'hydrocarbures, qui engendrent ainsi une pollution des fonds marins et une régression des plages.

Aujourd'hui le littoral fait partie intégrante du patrimoine des villes côtières, car la, la qualité de l'environnement est un critère de choix fondamental pour l'essor du tourisme de la ville et pour les autochtones aussi.

La requalification et la mise en valeur de front de mer est basée sur des mesures tel que :

- La gestion intégrée des ressources naturelles.
- La gestion intégrée de la zone côtière.
- Prévenir, réduire, combattre et éliminer la pollution marine.
- La protection du patrimoine.

La revalorisation du front de mer, le recentrage de la ville et de la société sur le front de mer seront les actions principales d'un projet d'ouverture de la ville sur la mer, et de conciliation entre la ville littorale, la ville industrielle et la ville portuaire.

Chapitre 4:
Requalification du front
de mer



Introduction :

Le concept de requalification urbaine, principalement utilisé en Suisse, et tel qu'utilisé aujourd'hui par les acteurs de la ville, s'appuie sur ceux de régénération urbaine et de renouvellement urbain. Ceux-ci trouvent leur origine dans les problématiques issues de la période post-industrielles qu'on peut localiser à la moitié du XXe siècle.

Le territoire urbain issu de cette période se caractérise par de nouvelles formes qui se sont notamment concrétisées par de l'habitat ouvrier dense souvent situé autour d'un lieu de production (usine, manufacture, etc.) créant ainsi un tissu de constructions désorganisées et aléatoires. La révolution technique et la découverte de nouvelles ressources (énergétiques) a marqué la fin de ce type de production et montré l'inadéquation de cette morphologie (usine au cœur de la ville, habitats ouvriers, courée, etc.). Les acteurs politiques et économiques ont donc laissé ces morceaux de ville en déclin pour se tourner vers la périphérie (relocalisation des usines, de l'habitat pavillonnaire, et des cités ouvrières).

Dès les années 1970, de nouveaux changements structurels économiques (crise pétrolière, etc.) mettent en exergue l'obsolescence de cette organisation spatiale et amènent les techniciens et politiques à se poser la question du devenir de ces espaces vides en cœur de ville et le rôle qu'ils pourraient jouer dans la restructuration du territoire.

L'enjeu majeur de ces reconquêtes et de trouver une nouvelle vocation aux territoires concernés afin d'impulser une nouvelle dynamique. Aujourd'hui, ce concept de reconquête de territoire en friche s'est étendu à la reconquête des centres-villes dégradés et délaissés ainsi qu'aux quartiers d'habitat social, le territoire urbain n'est pas aussi contrasté, mais ces pratiques de reconquêtes existent tout de même.

1. Définition de concepts :

La requalification urbaine : qualifier' du latin 'qualificare' est composé de qualis: « quel » au sens de « apte », « fait pour » et de 'facere' : « faire », « rendre tel ».

Qui dit « requalifier » dit « quelque chose qui doit être fait à nouveau ».c'est donc qu'il y a, une histoire dont nous héritons.

*« La requalification urbaine est essentielle pour redonner un nouveau souffle à la ville, si la ville doit emprunter sur du long terme, elle le fera pour un projet qui va s'inscrire également sur du long terme et modifier le visage et les usages de notre ville dans le temps »¹*commente Frédéric Valletoux lors du discours de lancement du programme de requalification en France.

La requalification caractérise une action qui redonne de qualité et témoigne d'une volonté de ménager le patrimoine bâti .le mot requalification est tournée beaucoup plus vers des objectifs économiques et sociaux, qui ont pour finalité de requalifier le tissu urbain immobilier et environnemental.

2. Les opérations classiques de requalification :

2.1. La réhabilitation :

Etymologiquement 'habiller' vient de 'habile' du latin 'habilis' : « commode à avoir en main », « maniable » qui vient de 'haber' : « avoir, tenir du sens qui se manie bien ». Il se décline dans 'habileté' puis 'habilitation' : du latin 'habilitatio' et également dans 'habiller' du latin 'habilitare' qui veut dire « rendre apte » au sens juridique. La réhabilitation peut donc se traduire par le fait de rendre apte de nouveau.

La réhabilitation désigne l'action de réaliser des travaux importants dans un bâtiment existant pour le remettre en bon état. Il s'agit souvent d'une remise aux normes de sécurité et de confort dans un bâtiment qui n'est plus apte à remplir ses fonctions dans de bonnes conditions.

M. Saïdouni défini la réhabilitation urbaine comme « cette action, assez récente dans le discours et la pratique urbanistique, a pour objectif l'intégration de secteurs urbains marginaux au reste de la ville, par des interventions aussi bien sur le cadre physique que sur le cadre social »².

La réhabilitation donc ne se limite pas exclusivement à la conservation, mais peut introduire la transformation de l'existant tout en vérifiant les potentialités qui peuvent être valorisées pour satisfaire le côté fonctionnel et social. En fait, la réhabilitation est la

¹ http://www.fontainebleau.fr/inside.php?id_rub=230

² Maouia Saïdouni, éléments d'introduction à l'urbanisme, éditions Casbah, 2000, p.130 Op. Cit. p.129.

valorisation d'un patrimoine architectural ou urbain par le renouvellement de ses valeurs immobilières et l'amélioration des conditions de vie de ses habitants. Avec Pascal Joffroy, un nouveau seuil est abordé. En effet, dans son ouvrage, « la réhabilitation des bâtiments », il écrit « après le temps de l'accumulation urbaine, voici venu l'ère de la transformation : celle de l'héritage qu'il faut gérer, de la réalité qu'il faut accepter...il faut admettre aujourd'hui l'impureté et l'hétérogénéité de nos acquis, issus à la fois de la ville historique et de la ville moderne. Apprendre à réparer et à valoriser le paysage urbain constitué devient un thème majeur ».

2.2. La restauration :

D'après M. Saïdouni, la restauration est « ce type d'intervention urbanistique se limite au cas de figure d'une entité à identité culturelle et /ou architecturale menacée, qui réclame des mesures de sauvegarde »¹.

La restauration est considérée comme la sauvegarde ou la réfection, de part leur valeurs patrimoniale, esthétique ou artistique, de tout ou une partie d'édifices architecturaux, ou d'ensembles monumentaux, de quartiers ou de centres urbains entiers, légués par l'histoire et endommagés par le temps et l'homme.

Par ailleurs, la charte de Venise dans son article 09, considère la restauration comme : « une opération qui doit garder un caractère exceptionnel. Elle a pour but de conserver et de révéler les valeurs esthétiques et historiques du monument et se fonde sur le respect de la substance ancienne et de documents authentiques...la restauration sera toujours précédée et accompagnée d'une étude archéologique et historique du monument ».

2.3. La rénovation :

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

La modernisation urbaine a imposé la rénovation comme principal type d'intervention à l'intérieur des villes, mais la contrainte de plus en plus présente de patrimoine urbain a réduit le recours à ce procédé radical de transformation des espaces urbains ».

L'objectif de cette opération étant de restituer aux anciens centres urbains une structure et une architecture compatibles avec les exigences d'esthétique et de salubrité. L'action peut aller donc jusqu'à la démolition et à la reconstruction des bâtiments sur des emprises remembrées, avec élargissement des voies publiques.

¹ Maouia Saïdouni, éléments d'introduction à l'urbanisme, éditions Casbah, 2000, p.130

Par ailleurs, les immeubles présentant un intérêt certain ou qui sont des témoins du passé seront conservés et classés patrimoine urbain.

2.4. La restructuration :

Généralement lourde en procédure, et budgétivore, la restructuration consiste en une réorganisation d'un bâtiment isolé ou d'un quartier en entier par la modification de ses éléments structurants. En fait, la restructuration introduit une nouvelle configuration des entités urbaines hétérogènes, dégradées en les remodelant par un changement radical assez vaste, aussi bien au niveau de son tracé que de son cadre bâti.

Zucchelli A. résume cette notion comme « l'ensemble des dispositions et des actions administratives, juridiques, financières, et techniques coordonnées et décidées par les responsables de la gestion urbaine avec les partenaires publics et privés pour intervenir dans certaines parties de la ville existantes »¹.

2.5. Le renouvellement urbain :

« Le terme de renouvellement renvoie à une reprise en profondeur des tissus urbains existants et est proche de celui de rénovation. Celui de requalification caractérise action qui redonne de la qualité et témoigne d'une volonté de ménager le patrimoine bâti.» Gilles Novarina, Paola Pucci, Annales de la recherche urbaine.

Il s'agit au sens large, une notion qui désigne la reconstruction de la ville sur la ville à l'échelle d'une commune ou d'une agglomération (Ville sur la ville).

3. Les enjeux de la requalification urbaine (valorisation de l'existant, des formes urbains et des espaces ou objets publics et privés) :

➤ sur l'aspect urbain :

Adapter un urbanisme qui ne correspond plus aux attentes ou besoins des habitants.

➤ sur l'aspect Technique et économique :

Transformer l'offre de logements pour améliorer la qualité de l'habitat (notamment sur le plan de la santé et de la sécurité).

➤ sur l'aspect Social :

Enrayer la dépréciation ou la paupérisation des quartiers, la dégradation des services et du cadre de vie.

Aujourd'hui une requalification permanente des villes vise entre autre à Renforcer l'attractivité territoriale, contribuer à l'amélioration de la qualité de vie sur les zones concernées et veiller à leur nécessaire insertion urbaine.

¹ Zucchelli Alberto, Introduction à l'urbanisme opérationnel et à la composition urbaine, éd. OPU, 1984, p.306

4. Les actions de requalification :

➤ Fabriquer ou refabriquer la ville

La question de la qualification / requalification des zones renvoie à deux enjeux majeurs : l'attractivité du territoire et la maîtrise de la consommation d'espace.

Les politiques, encore largement minoritaires de qualification des zones nouvelles et de requalification des zones anciennes, contribuent à construire des territoires plus « séduisants » et plus « intensifs » dans leur rapport à l'espace.

➤ Réaffirmer la fonction du politique

La question de la qualification / requalification de zones côtières renvoie en effet à une réflexion sur le rôle politique. Elle oblige à réaffirmer sa vocation qui est d'organiser un territoire - dont les entreprises ne sont qu'une des composantes - et d'y faire vivre le mieux possible au quotidien des citoyens dans la durée et dans la continuité. Les aménagements des équipements et espaces publics doivent donc contribuer à améliorer la qualité de vie et renforcer l'intégration des fonctions urbaines.

➤ Investir dans le fonctionnement des zones

Si les investissements initiaux consentis par les collectivités territoriales dans les zones d'activités sont souvent considérables, les moyens humains consacrés à leur fonctionnement sont généralement très limités. Ils se concentrent principalement sur la commercialisation mais peu sur le management au quotidien du site. La requalification des espaces urbains déjà aménagés et des constructions existantes, peut être considéré comme un champ d'action participant de fait au développement durable puisqu'il constitue une forme de « recyclage urbain » des aménagements et des constructions existantes. La requalification urbaine permet de :

- **Réutiliser des espaces désaffectés** ou inutilisés (friches urbaines, portuaires, délaissés urbains) et par là même, ça permet de limiter les extensions urbaines
- **Densifier les espaces urbains** de manière raisonnée et donc mieux exploiter des espaces disponibles, des dents creuses, des délaissés urbains
- **Réutiliser des infrastructures existantes** (ex anciennes voies ferrées réutilisées pour implanter des tramways ou des tram-trains comme à Nantes)
- **Réutiliser des bâtiments** en les modernisant ou en les réaffectant à d'autres usages (par exemple en les transformant en espaces culturels)
- **Moderniser des immeubles d'habitation** au lieu de les détruire, en améliorant également leurs performances thermiques et acoustiques.

➤ Réutilisation des friches urbaines près de front de mer:

Cette action est développée essentiellement pour mettre en valeur certains espaces près du front de mer, délaissés et parfois abandonnés, ou tous simplement mal utilisés. Ainsi elle concerne les terrains vagues non développés ou occupés temporairement par certaines activités nuisibles, ou les bâtisses délaissées.

La requalification s'intéresse également à la reconversion ou la réutilisation des friches Portuaires, à la transformation des vides urbains, la reconquête de rives, quais et canaux , par la réutilisation et la reconstruction de ces friches urbaines permettrait leur réinsertion dans le tissu urbain.

5. Requalification et dimension sociale :

Le simple registre de la requalification physique, qui peut impliquer des transformations voir des démolitions, peut avoir un impact non négligeable sur les différents usagers. La question de la prise en compte dans les projets de la perception de ces changements par les populations concernées est à considérer. En effet, il est possible qu'après intervention, certains liens ou repères disparaissent, effaçant alors toute possibilité de reconnaissance identitaire ou symbolique au lieu de s'opérer. De même, certaines réponses apportées par ces opérations peuvent ne pas correspondre aux réels besoins des populations. On peut prendre ici pour exemple la requalification d'un ancien bâtiment de conditionnement des laines à Roubaix (Nord de la France) transformé en centre culturel mais n'étant pas fréquenté par la population du quartier. Cet état de fait, met en évidence la dichotomie entre espaces perçus (visions des techniciens : urbanistes, architectes, etc., des politiques et acteurs économiques) et espaces vécus (ceux du quotidien, des besoins et des usages de l'habitant) qui peut exister dans certains de ces projets.

Lorsque ces projets sont initiés, se pose alors la question de la motivation : à quelle fin le sont-ils ? Suivant l'opération envisagée, comme celle de la redynamisation d'un secteur ou d'un territoire de la ville, celle-ci implique d'attirer des investissements, de nouveaux acteurs économiques et d'encourager certaines branches d'activités. Certaines villes ont fait le choix, par exemple, de valoriser leur centre-ville historique, au risque de le voir se muséifier, ceci dans l'optique de développer le secteur touristique de leur économie. Ces orientations de politique publique tendent, comme cité plus haut, non seulement à modifier la vocation d'un site, mais également, de manière lente ou plus volontariste, à créer une gentrification des espaces. Celle-ci est plus ou moins forte selon que la ligne suivie joue ou non sur le registre de l'image et du marketing urbain. En effet, certaines opérations de requalification sont clairement des opérations de communication visant le retour des classes qualifiées ainsi que la promotion de la ville par l'attrait d'une nouvelle image.

6. Requalification de front de mer :

Le front de mer est une entité géographique qui appelle une politique spécifique d'aménagement, de protection et de mise en valeur. C'est une zone de contact entre la terre et la mer qui constitue aujourd'hui un espace de plus en plus sollicité, ce qui accentue sa fragilité, la mise en œuvre d'opérations de requalification, revalorisation et reconquête spatiale est nécessaire pour redonner à cette front de mer leur attractivité et leur valeur. Ces opérations visent essentiellement à améliorer les conditions de vie des habitants et essayent d'apporter en profondeur et de manière durable une transformation de l'image et de la perception du quartier. Il s'agit de délimiter une portion de la ville qui présente des signes de vieillissement, de délabrement ou de dysfonctionnement spatiaux et qui nécessite une revalorisation, un rajeunissement et éventuellement des reconversions de certaines de leurs fonctions afin de les réadapter aux réalités du site et à la conjoncture urbaine.

6.1. Les principaux objectifs pour la requalification urbaine du front de mer :

- Requalifier les façades urbaines (façade maritime) dégradées le long des principaux axes de circulation en améliorer le manque de qualité :
 - Prégance et concurrence visuelles.
 - Ouvertures vers les éléments remarquables du site.
 - Volumétrie, formes bâties, enseignes, clôtures... très hétérogènes.
- Organiser la signalétique et le jalonnement interne Prévoir des aménagements homogènes :
 - Absence de signalétique.
 - Mobilier urbain inexistant.
- Requalifier les espaces publics par l'amélioration de traitement et l'entretien :
 - Voiries / stationnement confondus.
 - Trottoirs inexistantes ou mal aménagés.
 - Valorisation des séquences visuelles existantes / création de nouvelles séquences visuelles : cadrage des vues, mise en valeur d'un édifice, d'un élément du paysage.
 - Faible niveau d'équipements et de mobilier.
 - Conteneurs poubelles et points d'apport volontaires mal intégrés.
- Prendre en compte les enjeux environnementaux par une considération de l'environnement :
 - Des espaces délaissés le long des voiries.
 - Renforcer le sentiment de sécurité en ville par des aménagements adaptés.
 - Reconquérir et revaloriser les espaces publics délaissés.
 - Développer l'offre en espaces verts et naturels.

Conclusion :

A travers l'application d'actions de revitalisation et de revalorisation essaye d'abord de redonner une valeur économique à ces territoires afin de rehausser la qualité et le niveau de vie des habitants près de front de mer.

Cependant l'ensemble des opérations qui peuvent être menées sur le front de mer sont aussi variées selon chaque situation, mais elles essayent, de manière générale, de concilier les actions pour rendre cet espace à la hauteur.

Pour sa réussite la stratégie de requalification doit être définie dans le temps, selon une durée précise, et elle doit avoir des objectifs précis à atteindre. Cette opération a une approche globale, qui s'articule autour de plusieurs thèmes:

- La reconquête de l'esprit du front de mer.
- L'aménagement urbain.
- Le paysage et l'architecture.
- La revalorisation des espaces publics.
- La redynamisation économique du front de mer par l'intégration des services et de commerces.
- Et enfin l'intégration sociale des habitants.

Selon Stein (2003 : 7-8) : « les processus de requalification contribuent souvent à résoudre les problèmes urbains. En effet, l'amélioration de l'attractivité et de la convivialité des espaces Publics ainsi que la reconquête de la voirie par une mixité d'usagers font partie des objectifs au cœur de ce type de démarche ».¹

¹ AMIRECHE.T, approche des espaces publics urbains. (Cas de la ville nouvelle Ali Mendjeli) Constantine, mémoire de magister, option : faits urbains, année 2012, 166p

7. Etude d'un exemple :

7.1. Exemple de la réhabilitation de front de mer (Cas de la baie d'Alger) :

La baie d'Alger est un site d'exception qui a donné à la ville sa beauté, son identité urbaine et son modèle spatial si particulier. L'Algérie a l'ambition de faire de sa capitale l'une des vitrines et portes de l'Afrique et de la placer dans le peloton de tête des métropoles méditerranéennes.

7.1.1. Présentation de projet :

Ce projet entre dans le cadre du plan stratégique de la wilaya d'Alger. La baie d'Alger constitue l'une des attractions touristiques majeures de la capitale et son aménagement vise à retisser les liens entre la capitale et la mer. Le projet consiste en la création d'un complexe de sept piscines naturelles, ainsi que des équipements divers (sanitaires, kiosques,...) et espaces verts.

Ce projet consiste à apporter une ouverture et marquera la participation d'Alger à l'industrie de la plaisance et du tourisme en Méditerranée. Il verra la réalisation d'une gare maritime qui desservira Alger, la Grande Mosquée d'Alger et le Palais des expositions ainsi que la mise en place aussi d'un atelier de maintenance et la réalisation d'un bâtiment de service qui englobe des magasins, des restaurants, etc.



Fig n°19 : vue sur la baie d'Alger

Source : www.phytostore.com

7.1.2. Situation :

Le projet de la baie d'Alger est situé à la bande côtière de la ville d'Alger (el marsa, bordj al bahri, bordj lkifan, bab loued), s'étend sur un littoral de 50k m qui début de berge gauche de oued el Harrach jusqu'à la station de décèlement El hamma.

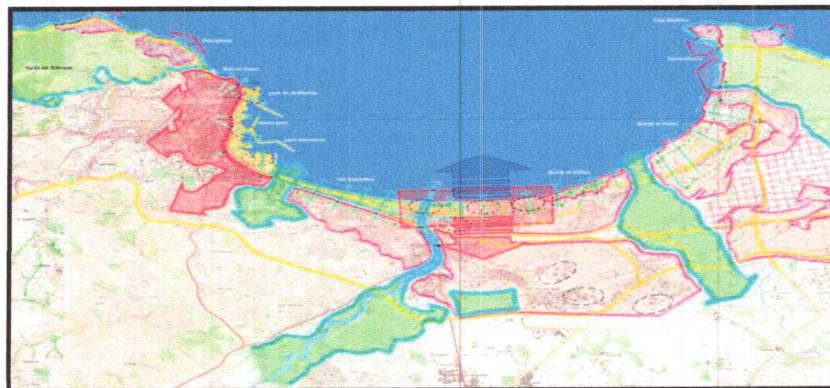


Fig n°20 : plan de situation de la baie

Source : <http://groupe-6.com/fr/projects>

Problématique :

A l'image des villes côtières, le front de mer souffre de plusieurs problèmes : structurels, morphologiques et fonctionnels. Ainsi à son enclavement s'ajoutent d'autres problèmes concernant la qualité du bâti, l'aménagement et la définition des espaces publics, le manque d'équipements d'accompagnement et le sentiment de délaissement ressenti par les habitants et les passagers.

La baie d'Alger est devenue un lieu de conflits et de compétitions pour habiter à quelques mètres de la mer. Ceci a engendré la dégradation de tout le paysage côtier et urbain, naturel ou artificiel, de la station balnéaire. Cette dégradation découle :

- Du bétonnage des plages. Espace rare et fortement attractif pour la construction, la baie suscite toujours des convoitises. Le développement urbain concerne tous types d'habitations, depuis l'habitat précaire situé à proximité de la ville, jusqu'au complexe hôtelier de luxe en fond.
- Le déséquilibre sédimentaire des plages. Il en a résulté un phénomène d'érosion marqué par un recul du littoral qui menace sérieusement les constructions. On assiste à la dégradation des maisons qui se situent à quelques mètres de la mer.
- L'Oued El Harrach est au cœur de la Baie d'Alger il est devenu au fil du temps le principal collecteur de toutes les pollutions de la Baie d'Alger. Aujourd'hui, il est la principale source de mauvaises odeurs. Une stratégie de traitement de ses eaux par le biais de parcs filtrants a donc été définie pour transformer cet Oued en coulée verte de grande qualité grâce à la technique des jardins filtrants.

Afin de pallier ces problèmes, un projet de réhabilitation est lancé en 2010, qui est le fruit de la collaboration étroite entre la direction des travaux publics de la wilaya d'Alger et l'entreprise de construction portuaire MEDITRAM, le but de ce projet dans sa globalité est de

répondre aux exigences modernes de plaisance et de sécurité , il a trois préoccupations majeurs :

Créer la cohésion entre la ville et la mer, revitaliser la baie et créer de nouveaux espaces de plaisances et de détente pour reconquérir une qualité de vie urbaine meilleure.

7.1.3. Objectifs du projet :

- Transformer la capitale en une "perle de la Méditerranée". C'est l'objectif que se sont assignés les promoteurs du « plan stratégique Alger 2029 » à son lancement en 2009.
- Faire la part belle au vert : La nouvelle stratégie urbaine prévoit de "débarasser la ville des activités polluantes et dangereuses". Points forts de cette politique plus écologique : une ceinture d'agri-parcs (parc métropolitain du Baïnem), l'aménagement paysager des autoroutes, un tram-train pour la rocade et de longues promenades en front de mer.



Fig n°21: Oued al harrach

Source: <http://www.algerie360.com>

- Réconcilier les Algérois avec la mer : pour faire d'Alger une éco-métropole de la Méditerranée, le plan de réaménagement prévoit de "redonner des espaces de loisirs et l'accès à la mer aux Algérois". Symboles forts de la reconquête du front de mer : les piscines (comme ici, à Oued el Harrach dont la réhabilitation a déjà commencé, ou à Bab el Oued), l'aménagement de terrasses et la rénovation de la Casbah. Point fort : l'identité du vieux port dont les activités doivent rester en liaison avec la ville : pêche, plaisance, croisières...



Fig n° 22: stade de barraki

Source : <http://www.algerie360.com>



Fig n° 23: pôles universitaires

Source : <http://www.algerie360.com>

- Organiser des pôles universitaires : celui de Bouzareaha sur plus de 44 000 mètres carrés, sera consacrée aux sciences sociales et humaines, aux lettres et aux langues, et pourra accueillir 8 000 étudiants. Ben Aknoun aura aussi la sienne (médecine, pharmacie et chirurgie dentaire) et Saïd Hamdine accueillera l'université de droit.

Parmi les promenades prévues : celle des Sablettes (plus de 4 kilomètres entre l'oued El Harrach et la station de dessalement), avec trois espaces de pique-nique, six aires de jeux, deux terrains de pétanque, deux espaces de skateboard, une promenade piétonne et une piste cyclable.



Fig n° 24: promenades des Sablettes

Source : <http://www.algerie360.com>

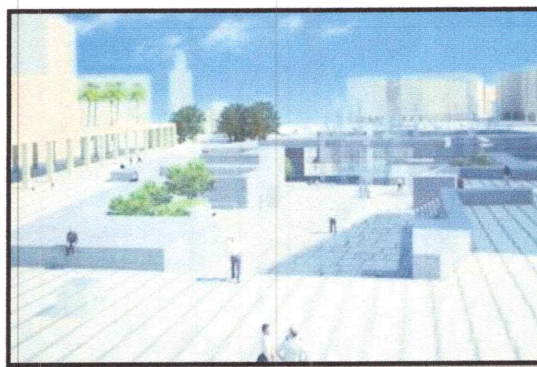


Fig n° 25: Place des Martyrs

Source : <http://www.algerie360.com>

Place des Martyrs : un mémorial, forêt de monolithes jaillissant du sol, sera consacré au souvenir des martyrs pour renforcer l'identité nationale.

La bouche de métro de la station-musée, prévue pour 2015, débouchera directement sur la place.



Fig n° 26 : quartier d'affaires
Source : <http://www.algerie360.com>



Fig n° 27 : La bouche de métro
Source : <http://www.algerie360.com>

Le nouveau quartier d'affaires d'Algier : près de l'aéroport, commence déjà à se dessiner. L'idée : requalifier les fonctions urbaines pour améliorer notre cadre de vie. D'ici à 2029, Algier "ville-monde" projetée de tourner son économie vers les services.

7.1.4. La stratégie de réhabilitation de la baie d'Algier :

La stratégie de réhabilitation à l'orée 2029 de la ville d'Algier, qui comprend, entre autres, le plan d'aménagement de la baie d'Algier, vise à transformer la capitale en une « perle de la Méditerranée », cette stratégie, a été présentée en marge de la cérémonie de lancement des travaux de dépollution de l'oued El Harrach, elle répond, pour la première fois, à « une vision globale à très long terme destinée à restructurer, d'une manière progressive mais durable, la ville d'Algier », Ainsi, le projet de dépollution de l'oued El Harrach constitue le point de départ pour la mise en œuvre de cette stratégie.

7.1.5. Le contenu de projet :

Ce projet, dont l'achèvement est programmé pour décembre 2015, sera accompagné d'autres réalisations notamment dans les secteurs de l'enseignement supérieur (écoles de médecine et de droit) et de transports comme la nouvelle Gare centrale intermodale du Hamma tout près du futur siège des deux chambres du parlement dont la réception est attendue pour 2015. En effet, le schéma directeur relatif à la stratégie de réhabilitation de la ville d'Algier qui s'étend de 2009 à 2029 est réparti en quatre étapes de cinq ans chacune.

La première phase de projet (2009-2014) ; est essentiellement axée sur la reconquête du front de mer de la capitale avec des opérations portant, en particulier, sur la réhabilitation du centre historique d'Algier comme la Casbah, la restauration des équilibres écologiques, le réaménagement urbain de certains quartiers implantés autour des grands équipements publics,

la mise en œuvre d'un plan d'éclairage moderne et le macro maillage du transport urbain en commun.

Pour la deuxième étape (2015-2019) ; les grandes actions prévues sont destinées à permettre à la capitale de pouvoir abriter un grand évènement international de portée universelle, selon la présentation faite par un cadre de la wilaya. Ces actions porteront ainsi sur la réalisation d'un nouveau port en eaux profondes.

La troisième phase (2020-2024) ; la récupération d'espaces fonciers détenus par le secteur industriel et leur conversion en d'autres vocations urbaines et l'aménagement de zones transversales de développement urbain.

La dernière étape (2025-2029) ; le projet ambitionne de faire de la capitale « une ville monde » avec, entre autres, l'achèvement des travaux d'aménagement de la baie et l'extension de la ville vers l'est. Les différents projets et opérations inscrits ou à inscrire dans le cadre de ce plan seront lancés et réceptionnés progressivement, c'est-à-dire au fur et à mesure de l'achèvement des travaux de préparation technique, financière et environnementale.

7.1.6. Les finalités du projet de la baie :

Ce projet ambitieux contribuant à faire d'Alger une ville métropolitaine.

- Projet qui rendra d'Alger une ville économique.
- Projet qui réconciliera les algérois avec la mer en rendant la vie à cette partie de la ville.
- Projet de grande envergure qui fera d'Alger une grande ville touristique.
- Projet attractif, qui fera d'Alger un centre de détente ; loisirs et relaxation.
- Projet vise à retisser les liens entre la capitale et la mer.

Synthèse :

La Baie d'Alger est l'une des plus belles baies du monde, un site d'exception comme Hong-Kong, Rio de Janeiro ou encore Istanbul. Aujourd'hui coupée de la mer par le port, les industries, le train et les routes, la ville tourne le dos à son littoral et ne dispose plus de lieux d'urbanité au bord de l'eau : espaces commerciaux et de loisirs, promenades et grandes plages bien aménagées.

Le projet se décline suivant un triple équilibre : l'axe Eco-urbain vise à créer de nouvelles centralités pour réconcilier la ville et la mer, l'axe Ecodéveloppement organise les transformations économiques et sociales et l'axe Ecosystème prévoit de restaurer les équilibres écologiques de la baie.

Le projet de la Baie d'Alger, porteur d'ambitions clefs pour la capitale : équilibre entre cohésion et attractivité, développement et durabilité, tradition et modernité...Il en constitue l'armature principale, la façade maritime et la vitrine avec comme objectif de redonner à Alger le rayonnement qu'elle mérite.

Conclusion générale :

Le front de mer constitue un élément de mémoire du lieu, et à la fois une vitrine de la ville et un élément privilégié du paysage urbain, mais cela dépend de la qualité d'aménagement, du paysage et d'ambiance offerte dans cet espace. La valorisation fait partie de multiples enjeux pour la ville et le développement local-social, économique, et urbain par la création d'espaces réservés aux activités de loisirs (promenades, parcs, espaces publique, équipements de sports nautiques) et l'amélioration des façades maritimes qui contribue à renforcer la qualité paysagère du front de mer, surtout que ce dernier représente un support affectif privilégié de la vie des citoyens, promeneurs, passagers ou touristes.

Donc, le front de mer permet non seulement de répondre à une préoccupation croissante des gens de voir maintenus des espaces naturels et des paysages remarquables dans leur environnement proche et d'améliorer ainsi leur cadre de vie, mais aussi et peut être surtout d'utiliser son fort potentiel imaginaire et identitaire pour améliorer l'image de la ville par des aménagements et des ambiances de qualité.

La recherche de renforcer la qualité paysagère de front de mer exige une opération profonde qui rende l'espace exceptionnel, on peut avoir recours à la requalification de front de mer qui s'entend comme le fait de donner une nouvelle qualité, ajustée aux besoins d'un espace recommandé et convoité dans lequel l'homme cherche le confort physique et psychique.

Pour plus d'efficacité, toute intervention d'amélioration et de valorisation urbaine doit prendre en considération l'ensemble des problèmes des fronts de mer et ses atouts, mais aussi les références culturelles, les désirs souhaités des habitants parce que ce sont des éléments essentiels pour améliorer la qualité de la vie urbaine.

L'ouverture du front de mer aux citoyens, aux promeneurs par le développement de parcs urbains des espaces publiques et de cheminements pédestres et cyclables est l'une des actions les plus fréquemment opérées en matière de requalification urbaine. Et l'amélioration de paysage et le développement de la nature en ville, le traitement esthétique des fronts bâtis (façade maritime) un support au développement durable des territoires parce que la qualité de paysage offerte dans ce lieu participe à la construction de l'identité, et la symbolique de la ville.

Cependant, la création des espaces publiques, d'esplanades, de promenade bien conçues avec des mobiliers urbains de haute qualité doit être une production qui réponde aux besoins sociaux des usagers, et au rôle qu'elle doit jouer. Aussi la mise en scène de l'espace public par les divers artifices constitutifs de son identité : la lumière, la végétation, l'eau sont autant

des éléments favorables à la réalisation d'un espace public de qualité. Mais aussi l'intervention sur l'ambiance d'un lieu surtout l'ambiance nocturne et la qualité de lumière peut stimuler à la sensibilité des usagers et à renouveler l'image qu'ils en ont.

« Finalement, la qualité est aussi liée à l'ambiance, à savoir aux configurations visuelles, sonores, tactiles, olfactives ou kinesthésiques qui rendent l'expérience sensorielle plus ou moins agréable et signent en partie l'identité du lieu » (Dind, 2009b : 5).

En effet, la mise en œuvre de la requalification des milieux du front de mer se traduit toujours par le développement d'espaces publics parce que la qualité de cet espace s'estime fondamentalement par sa portée esthétique et paysagère.

Recommandations :

Afin de mieux optimiser la qualité paysagère du front de mer et la conception de l'espaces côtière et de le rendre plus confortable, attractif et convoité nous avons dégagé quelques recommandations pour la conception et l'aménagement de cet espace.

On doit donc accorder une grande importance aux points suivants :

- Les côtes deviendront un exemple d'échec en matière d'aménagement de zones naturellement sensibles et susceptibles, pour cela il faut établir un schéma de mise en valeur de la mer et du littoral qui devra prendre en compte à la fois les axes touristiques et économiques.
- pour faire une intervention sur l'espace de front de mer il faut faire une bonne lecture et analyse dans ce lieu, et prendre en compte les besoins de tous les gens : piétons, enfants, personnes âgées, personne à mobilité réduite, ensuite il rend explicite leurs difficultés de déplacement afin que les professionnels puissent mieux les comprendre et les traduire en aménagements adaptés.
- La qualité spatiale n'est pas uniquement définie par l'aménagement du mobilier urbain et des espaces verts, elle passe aussi par la capacité d'une mise en cohérence entre les dimensions fonctionnelles et sociales de ces espaces d'une part, et les caractéristiques spatiales d'autre part : qualité des aménagements, mais aussi taille, délimitation, perméabilité, localisation, accessibilité et structuration.
- renforcer la nature dans le milieu urbain par le traitement végétale des façades et par un choix spécifique des types de végétation qui s'intègrent à l'environnement urbain. Aussi par l'intégration des fontaines et des bassins dans les espaces extérieurs des

quartiers à proximité de la mer pour créer une continuité et une symphonie dans la façade maritime de la ville.

- Parce que le front de mer est exposé au vent dominant il faut utiliser des paravents pour protéger les piétons et les promeneurs dans l'espace public des vents intenses par la végétation qui constitue un paravent efficace car les branches et les feuilles ralentissent le vent.
- Boiser intelligemment ces espaces afin d'augmenter la résistance au vent. Aussi, il est important de combiner différents types de végétation par exemple en utilisant des arbres pour protéger en hauteur et des arbustes/buissons pour la protection près du sol. Savoir choisir l'essence d'arbre est important, que ce soit arbre à feuille caduque ou persistante, et qu'elle soit indigène (locale) pour être efficace et qu'elle puisse répondre aux caractéristiques du climat.
- Intégration des parkings au niveau des entrées pour encourager les gens à circuler à pieds.

En formant des éléments constitutifs du paysage, renforçant l'histoire et la vocation d'un lieu, ils constituent à la fois des éléments de repères et des respirations visuelles dans un contexte minéral, tout en permettant d'ouvrir des échappées sur le paysage régional.

Bibliographies

Références bibliographiques :

Ouvrage :

Format en papier :

- Lynch, K. (1960). *L'image de la cité*. Ed. Dunod, Paris, 1971.
- Maouia Saïdouni(2000), éléments d'introduction à l'urbanisme, éditions Casbah, 2000.
- Zucchelli Alberto (1984), Introduction à l'urbanisme opérationnel et à la composition urbaine, éd. OPU,Alger, 1984,

Format numérique :

- ARMAND.M.1974. *L'architecture d'aujourd'hui*, 1974.
- MERCKELBAGH. A, 2009, *le littoral allait jusqu'à la mer*, la politique du littoral sous la république, éditions Quae, [En ligne].Disponible sur : <http://www.amazon.fr/Et-littoral-allait-jusqu%C3%A0-mer/dp/> Penser l'aménagement du littoral autrement : de la défense contre la mer vers la gestion du trait de côte, FAURE Emilie, 2013, [En ligne].Disponible sur : <http://fr.linkedin.com/pub/emilie-faure/96/167/bb7.2759202976>.
- HEGRON. G, TORGUE. H, *Ambiances architecturales et urbaines*, De l'environnement urbain à la ville sensible, 2007, [en ligne]. Disponible sur : http://www.pirve.fr/wp-content/uploads/2010/10/HegronTorgueAmbiances_PIRVE.pdf.
- LE DANTEC. J-P, CASI. S, *Habiter le Grand Paris*, Embellir, remodeler, développer les potentiels urbains des territoires, paris, 2013, [en ligne]. Disponible sur : <http://www.ateliergrandparis.fr/aigp/conseil/acdc/CastroHabiter2013.pdf>
- LMG, ROUCHET. H, 2009, *La requalification des noyaux d'habitat en milieu rural et urbain*, [En ligne], <http://www.lmg.ulg.ac.be/spip/IMG/syntheseFinale2protegee.pdf>
- BOULEKBACHE-MAZOUZ, H. (2008). *Lire l'espace public pour mieux l'écrire*. Etudes de communication, [en ligne]. Disponible sur : [En ligne], 31. Disponible sur : <http://edc.revues.org/index757.html>
- DIND, J.-P. (2008). *Les quartiers espaces de vie : la convivialité des espaces publics*, Observatoire universitaire de la ville et du développement durable, [en ligne] : <http://www.unil.ch/webdav/site/ouvdd/shared/Colloque%202008/Pages%20du%20site/Communications/5-Social/Dind.pdf> (consulté le 10.03.2011).
- DA CUNHA, A et TRANDA-PITTION, M. *influence des réaménagements des espaces publics sur les pratiques sociales des usagers*, les cas de la rue des remparts et de la rue du grand pont de la ville de Sion, florence Rey, [en ligne]. Disponible sur : <http://mesoscaph.unil.ch/igul/doc.php?id=TIGL-808.pdf>

- JOSEPH. J-L, Fédération des Parcs naturels régionaux de France, *Avec le paysage, construction des politiques du paysage dans les Parcs naturels régionaux*, 2008.

Articles numérique :

- Innovations Ville-Port pour des projets, intégrés Ville-Port, fédération national des agences maritimes, 2011, [en ligne]. Disponible sur : http://www.fnau.org/file/news/Collaborationville-port_BR.pdf.
- Les villes côtières d'Afrique du nord Confrontent les désastres Naturels et le changement Climatique, sommaire de l'étude régionale Juin 2011, centre de Marseille pour intégration en méditerrané. [en ligne]. Disponible sur : http://www.urbanknowledge.org/docs/coastal_cities.pdf.
- Vertig-O-La revue en sciences de l'environnement, Hors-série 8, octobre 2010, [en ligne]. Disponible sur : http://portaildoc.oieau.fr/entrepotsOAI/OIEAU/45/225150/225150_doc.pdf.
- Revue de Presse, Oued El Harrach deviendra un lieu d'attraction pour les Algérois, N° 29 2013, [en ligne]. Disponible sur : http://www.cder.dz/vlib/bulletin/pdf/bulletin_029_16.pd.
- 7e conférence du conseil de l'Europe, la convention européenne du paysage, Strasbourg, 2013. [en ligne]. Disponible sur : https://www.coe.int/t/dg4/cultureheritage/heritage/Landscape/GlossaryL6_fr.pd.
- Portail Algérien des énergies renouvelables, Oued El Harrach deviendra un lieu d'attraction pour les Algérois, octobre 2013, [en ligne]. Disponible sur : <http://portail.cder.dz/spip.php?article3578>.

THESE DE MÉMOIRES :

- AMIRECHE.T, *Approche des espaces publics urbains. (Cas de la ville nouvelle Ali Mendjeli) Constantine*, mémoire de magister, option : faits urbains, année 2012, 166p, [en ligne]. Disponible sur : <http://www.umc.edu.dz/buc/theses/urbain/AMI6353.pdf>.
- HENRY. M, *Villes portuaires en mutation. Les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du programme de renouvellement urbain Euro méditerranée*, Mémoire de licence, sous la direction de J.-B. Racine, année 2006, [en ligne]. Disponible sur : <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-27.htm>
- BELBACHIR.M, BENMERAH.Ch, *LE BOULEVARD MARITIME, à la recherche de la qualité d'espace urbaine et une identité d'une ville côtière. (Cas de la ville de Mostaganem)*, mémoire de fin d'étude, Option : urbanisme, année 2013-2014, 196p, [en

ligne]. Disponible sur:

<http://dspace.univtlemcen.dz/bitstream/112/6238/1/Ing.Arch.Belbachir%252BBenmerapdf>

- BASILLE. A, *réhabilitation ou requalification*, Un projet urbain pour une réponse à l'insécurité d'un quartier, Mémoire de recherche, option : Sciences humaines et sociales, Année académique 2003-2004, [en ligne]. Disponible sur :
http://doc.sciencespolyon.fr/Ressources/Documents/Etudiants/Memoires/Cyberdocs/DEA SPMRR/basille_a/pdf/basille_a.pdf
- GHERRAZ.H, *Les espaces publics entre forme et pratique dans les villes arides et semi arides*, (Cas des places publiques de la ville de Ouargla), mémoire de magister Option : établissements humains dans les villes arides et semi arides, année 2013 ,283p, [en ligne]. Disponible sur :
http://thesis.univbiskra.dz/524/1/les_espaces_publics_entre_forme_et_pratique_dans_les_villes_arides_et_semi_aride.pdf

Sites internet :

- <http://urbanisme.u-pec.fr/documentation/articles-rapports-notes/environnement-et-developpement-durable/l-eau-en-ville-approche-environnementale-ouverture-territoriale-et-gestion-durable-320668.kjsp>
- http://www.univvignon.fr/fileadmin/documents/Users/Fiches_X_P/Les_enjeux_paysagers_viticoles.pdf
- <http://www.parcs-naturel-regionaux.tm.fr/upload/doc-telechargement/Exp%20Agir%20Paysage%20DEFdeDEF2.pdf>
- <http://bu.umc.edu.dz/theses/urbain/AMI6353.pdf>
- http://app.bruxellesenvironnement.be/guide_batiment_durable/docs/TER04_FR.pdf
- <http://mesoscaph.unil.ch/igul/doc.php?id=TIGL-808.pdf>
- <http://www.espaces-publics-places.fr/la-perception-de-l%E2%80%99espace-urbain-principes-et-fonctionnements>
- <http://base.d-p-h.info/fr/fiches/dph/fiche-dph-8468.html>
- <http://www.popsu.archi.fr/sites/default/files/nodes/document/792/files/bordeaux-espace-public-g.tapie-quaisrivegauche-tramway-et-autres-espaces-publics.pdf>
- <http://www.nice-properties.fr/nice/promenade-des-anglais-ga14.html>
- <http://les-echappees.belambra.fr/la-promenade-des-anglais-l-histoire-de-ce-bord-de-mer-mythique-0144>
- http://www.routard.com/guide_voyage_lieu/12526-front_de_mer.htm
http://www.routard.com/guide_voyage_lieu/12526-front_de_mer.htm

- http://www.saint-nazaire-tourisme.com/page_n3/1/96/les-amenagements-du-front-de-mer-promenades.html
- http://envlit.ifremer.fr/region/basse_normandie/milieu/geomorphologie/erosion_cotier
- http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/geo_0003-4010_2002_num_111_627_21625
- <http://www.pavillon-orange.org/blog/?tag=risques-cotiers>
- http://envlit.ifremer.fr/region/basse_normandie/milieu/geomorphologie/erosion_cotier
- http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/geo_0003-4010_2002_num_111_627_21625
- <http://www.pavillon-orange.org/blog/?tag=risques-cotiers>
- <http://www.nature33.fr/files/2014/03/Guide-paysage-PDF-3.pdf>
- <http://www.catpaisatge.net/fra/objectius.php>
- http://www.francoistourismeconsultants.com/public/documents/web/fiche_clef_qualite_paysagere_1.pdf
- <http://www.caue-observatoire.fr/detail/saint-nazaire-l-esplanade-villes-sautron-et-kiosques-de-restauration-rapide.aspx?id=D6EAD373-84F1-40F6-B1DF-4215C6161594>
- <http://www.saintnazaire-infos.fr/saint-nazaire-le-front-de-mer-sera-amenage-jusqu-a-l-usine-elevatoire-23-43-2914.html>
- www.mairie-saintnazaire.fr

Liste des photos et figures:

Titre des photos	Page	Source
<i>Deuxième Chapitre</i>		
Photo 1 : mobilier urbain design	26	i-cms.linternaute.com
Photo 2 : banc avec structure en acier	26	www.transat.fr
Photo 3 : chaise balance avec panneau solaire	26	archzine.com
Photo 4 : fontaine lumineuse	27	www.piscinesdumonde-le-blog.com
Photo 5 : jardin et piscine avec un éclairage décoratif	27	www.place-des-lumieres.fr
Photo 6 : éclairage publique	28	www.hellopro.fr
Photo 7 : Lumière sur l'éclairage	28	www.smartgrids.cre.fr
Photo 8 : Nouveau luminaire pour l'éclairage routier	28	1.bp.blogspot.com
Photo 9 : éclairage routier	28	img.over-blog.com
Photo 10 : les poubelles de ville	28	www.magequip.com
Photo 11 : poubelle urbain-mobilier urbain	28	s1.edi-static.fr
Photo 12 : Fontaine parisiennes	29	2. bp.blogspot.com
Photo 13 : Statue Emir Abd El Kader	29	Auto.img.v4.skyrock.net
Photo 14 : bac à fleurs	29	www.solostocks.fr
Photo 15 : panneaux de signalisation	30	img101.imageshack.us
Photo 16 : Panneaux numériques	30	www.citeconcept.fr
Figure 17 : structure des renvois analogiques et place de l'ambiance	30	Les ambiances, concepts fondamentaux et problématiques interdisciplinaires. 1ère séance Jean-François Augoyard - D.R.CNRS CRESSON - Ecole d'Architecture de Greno
Figure 18 : relations privilégiées entre les ambiances	30	Les ambiances, concepts fondamentaux et problématiques interdisciplinaires. 1ère séance Jean-François Augoyard - D.R.CNRS CRESSON - Ecole d'Architecture de Greno
<i>Quatrième Chapitre</i>		
Photo 19 : vue sur la baie d'Alger	58	www.phytorstore.com

Liste des photos, figures

Photo 20 : plan de situation de la baie d'Alger	59	http://groupe-6.com/fr/projects
Photo21 : piscines (à Oued el Harrach)	60	http://www.algerie360.com
Photo 22 : stade de barraki	61	http://www.algerie360.com
Photo 23 : pôles universitaires	61	http://www.algerie360.com
Photo 24 : promenades des Sablettes	61	http://www.algerie360.com
Photo 25 : Place des Martyrs	61	http://www.algerie360.com
photo 26 : quartier d'affaires	62	http://www.algerie360.com
Photo 27 : La bouche de métro	62	http://www.algerie360.com

Abréviations :

GIEC : Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat

O.M.C : organisation mondial de commerce

ONERC : l'Observatoire national sur les effets du réchauffement climatique

Paca : programme d'aménagement côtier de l'Algérois

PPR : plans de prévention des risques

RNACC : Risques naturels, assurance et changement climatique

Scot : schémas de cohérence territoriale

SHOM : service hydrographique et océanographique de la marine

UNESCO : organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et le culture (en Anglais ; United Nations Educational, Scientific and cultural)

CENALT : centre national d'alerte aux tsunamis

TRI : Territoires à Risques Importants

Résumé :

Les exigences humaines sont variables selon les personnes et selon les endroits ,la recherche de confort soit physique ou psychique, le bien-être, l'ambiance et la qualité d'image de la ville sont des éléments importants que réclame, aujourd'hui, car ils renforcent sa relation et son association avec le lieu et ils augmentent également son efficacité et sa rentabilité dans plusieurs domaines. Donc c'est une nécessité qui doit être prévu dans la ville et en particulier dans les grands espaces d'attractivité comme les fronts de mer et les espaces publics.

Les fronts de mer urbains ont été, longtemps délaissés ou sous-utilisés, mais deviennent aujourd'hui des nouveaux lieux de référence dans la ville, ils deviennent ainsi une nouvelle destination urbaine, des espaces de convivialité, d'échanges, et de rencontres...

Dans tout les cas ,L'amélioration ou le renforcement de la qualité paysagère de l'espace côtier(front de mer) est une ambassade (démarche) essentielle pour satisfaire les besoins des gens et offrir à la ville une identité à travers les différentes opérations de requalification nécessaires pour restituer ou pour faire renaître des aptitudes et des qualités disparues, qui contribuent effectivement au prestige de front de mer.

Mots clés : front de mer, requalification, qualité paysagère, espace public.

Abstract:

The human requirements are variable according to the people and according to the places ,the search for comfort whether physical or psychic, the wellness, the environment and the quality of image of the city are significant components which claims, today, because they reinforce her relation and her association with the place and they also increase her effectiveness and her profitability in several fields. Thus it is a need which must be envisaged in the city and in particular in big spaces of attractively like the sea fronts and public spaces. The urban sea fronts, were a long time forsaken or under-utilized, but become today new places of reference in the city ,they become thus a new urban destination, spaces of user-friendliness,exchanges,and meetings...

In all the case ,the improvement or the reinforcement of the landscape quality of coastal space (sea front) is an embassy (approach) essential to satisfy the needs for people and to offer to the city an identity through the various operations of requalification necessary to restore or make reappear disappeared aptitudes and qualities, which contribute indeed to the prestige of sea front.

Keywords: waterfront, requalification, landscape quality, public space

الملخص:

تختلف احتياجات الإنسان حسب طبيعة الأشخاص و نوعية المكان ,فالبحث عن الراحة سواء كانت مادية أو معنوية ,عن الرفاهية ,عن الجو العام و جودة صورة المدينة تعتبر من أهم العناصر التي يحتاجها إليها الإنسان اليوم و بدوره يحتج على نوعيتها , لأنها تساهم في تقوية علاقته و ارتباطه بالمكان و لأنها أيضا تزيد من فاعليته و عطائه في مجالات عدة . لذلك فهي ضرورة يجب توفيرها في المدينة و خصوصا في الأماكن ذات الاستقطاب الكبير مثل الواجهات البحرية و الأماكن العامة.

الواجهات البحرية الحضرية، كانت من زمن طويلة مهمة أو مستعملة بطريقة غير صحيحة، لكن اليوم أصبحت من الأماكن المرجعية الجديدة في المدينة , كذلك من الواجهات الحضرية الجديدة ، فضاءات ودية للتبادلات و اللقاءات. في جميع الأحوال , تحسين أو تعزيز نوعية المناظر الطبيعية للمنطقة الساحلية نهج ضروري لتلبية احتياجات الناس وإعطاء هوية للمدينة من خلال مختلف عمليات إعادة التأهيل اللازمة لاستعادة أو إعادة إحياء النواعيات و الكفاءات المفقودة التي تساهم بشكل فعال في هيكلة الواجهة البحرية.

الكلمات المفتاحية: الواجهة البحرية , إعادة التأهيل , نوعية المناظر الطبيعية , و الأماكن العامة