

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET DE LA RECHERCHE
SCIENTIFIQUE

UNIVERSITE SAAD DAHLEB - BLIDA
FACULTE DES SCIENCES DE L'INGENIEUR
DEPARTEMENT D'ARCHITECTURE



Option : ARCHITECTURE EN ZONE URBAINE
LITTORALE

- L'ATTRACTIVITE DES VILLES LITTORALES
 - POUR UNE MEILLEURE IMAGE
- TOURISTIQUE DE LA VILLE DE TÉNÈS.

REALISE PAR :

Boudour Widad
Gaceb Soulef

ENCADRE PAR:

Mme Abdelmoula Amina

Année universitaire 2018 – 2019

Table des matières :

• Résumé :	5
• Introduction générale :	6
• Structure du mémoire :	8
• Problématique :	9
• Hypothèses :	9
I. La thématique générale :	10
❖ Présentation de la ville littorale sur le plan urbanistique et architectural :	10
Cas général :	10
1. Particularités sur le plan urbanistique :	10
a. Forme de développement :	10
b. Les aménagements urbains spécifiques :	14
2. Particularités sur le plan architectural :	23
Cas de l'Algérie :	28
1. Introduction :	28
2. Présentation de la ville littorale algérienne sur le plan urbanistique et architectural:	28
a. Sur le plan urbanistique :	28
b. Sur le plan Architectural :	30
3. Conclusion :	32
II. La thématique spécifique :	33
1. Introduction :	33
2. Le littoral ; un espace attractif :	33
3. Conditions d'émergence de l'attractivité urbaine :	34
4. Les enjeux de l'attractivité urbaine :	35
5. Les composantes de l'attractivité des villes littorales :	35
6. Les facteurs d'attractivité des villes littorales :	36
7. Les critères de l'attractivité des villes littorales :	37
8. Les équipements d'attractivité des villes littorales :	38
9. Les indicateurs des villes littorales attractives	40
10. Motifs et cibles de l'attractivité urbaine:	41
11. Les stratégies d'attraction urbaine des villes littorales :	41
12. Analyse d'exemple :	43
13. Conclusion :	48
III. Projet de fin d'étude :	49
1. Introduction :	49

2.	Le choix du site :	49
3.	Présentation de la ville de Ténès par ses données géographique:	49
	À l'échelle nationale :	49
	À l'échelle régionale :	50
	À l'échelle communale :	51
	Contexte naturel :	51
4.	Présentation de la ville de Ténès à travers l'histoire:	53
	• La période préhistorique: (8eme siècle -30eme siècle av-jc) « les phéniciens » :	53
	• La période antique: (30 eme siecle av-jc - 675) « les romains » :	54
	• La période médiévale: (675-1841) « les andalous » :	56
	• Période coloniale :	58
	• Période postcoloniale :	59
	• L'organisation du cadre bâtie :	60
5.	Le constat :	62
6.	Plan d'action :	65
7.	Schéma des principes d'aménagement:	66
8.	Présentation de la zone d'intervention :	67
	a. Choix et présentation de la zone d'intervention :	67
	b. Délimitation et accessibilité :	67
	c. État de fait :	69
	d. Gabarits :	70
	e. L'ensoleillement et vents :	70
	f. Le constat :	71
9.	Schéma des principes d'aménagement de la partie Est de la ville :	73
10.	Élaboration du plan d'aménagement :	74
11.	Simulation du projet :	75
	a. Le choix du projet (centre sportif et culturel) :	75
	b. Élaboration du plan de masse :	75
	c. Accessibilité :	76
	d. Les principes de la conception du projet :	77
	e. Orientation et circulation :	77
	f. La façade :	78
	g. Programme :	79
	h. Système constructif :	80
	i. Les matériaux de construction :	80
12.	Conclusion :	81
	• Conclusion générale :	81
	• Références bibliographiques :	82

- **Résumé :**

La ville est un monde qui réunit une variété infinie d'activités économiques, sociales, sportives et culturelles.

L'histoire de la ville de Ténès et sa position stratégique, sur toute la frange littorale de la wilaya de Chlef et ses ressources naturelles et paysagères magnifiques permettent à cette ville de prendre une place importante.

Notre choix c'est porté sur la partie Est de la ville, qui est caractérisée par ses potentialités qui ne sont pas exploitées.

L'objectif de cette recherche est d'intégrer les différents aménagements dans la partie choisie et lui donner une meilleure image.

Notre travail s'est basé sur l'attractivité des villes littorales, cela par des programmations de différents aménagements, plaisance, détente...

L'objectif du choix d'un centre culturel et sportif est de rendre notre zone d'intervention attractive qui attire le public et contribue l'animation de la vie des habitants.

- **Introduction générale :**

Le littoral se définit comme étant l'étendue naturelle de la terre en contact direct et physique avec la mer ou un lac, plus large dans son aire et dimensions d'une côte ou d'un rivage, c'est un espace limité, convoité, doté d'avantages particuliers à savoir une forte attractivité touristique et un important flux d'échanges commerciaux et de déplacements...

Ainsi, une ville littorale est une agglomération humaine de tailles variables qui occupe géographiquement une zone littorale, ses relations environnementales, économiques et sociales sont étroitement liées à la mer, cette dernière joue un rôle moteur essentiel dans le développement économique touristique et culturel d'une ville.

Les villes littorales représentent souvent une vitrine d'un pays, d'où une tendance dominante se manifeste à travers la réalisation de projets grandioses. Les villes littorales, vu leurs positions de contact terre et mer, se caractérisent par une architecture spécifique tenant compte de ses caractéristiques géomorphologiques et climatiques.

Les villes d'aujourd'hui se mettent en concurrence pour capter et attirer les usagers. La ville prend l'attractivité urbaine comme le moteur pour atteindre cet objectif, en améliorant et façonnant sa meilleure image car elle a une grande influence sur la perception et la fabrication des usagers.

La notion de l'attractivité fait florès puisqu'elle est devenue un leitmotiv de tous ceux qui s'intéressent aux villes, à l'économie, au social, à l'évolution des sociétés, du local au mondial. L'un des objectifs majeurs des politiques pour l'attractivité est de pousser à la consommation, notamment par la création d'espaces urbains de l'offre « des loisirs à la culture et aux différents activités commerciales », capable de concentrer des flux importants de touristes, de visiteurs, d'habitants et d'en attirer de nouveaux.

Et partout, le projet comme démarche et comme produit est largement utilisé pour stimuler l'attractivité et relancer ainsi l'économie locale.

Présentation de l'option AZUL :

L'option AZUL (Architecture en Zones Urbaines Littorales) s'intéresse au rapport Site/Projet. Cela ne veut pas dire que le projet est relégué au second plan ; au contraire un bon projet dans notre option est celui qui s'intègre judicieusement dans son environnement naturel, social et économique. Comme l'ont évoqué nombre architectes de renom: Jean

NOUVEL, «... chaque lieu, voire même chaque quartier, a son architecture. Jean BALLADUR, en parlant de son expérience du projet «la Grande Motte»

Objectifs de l'option :

L'objectif de l'option est d'arriver à identifier des indicateurs qui ont marqué la production architecturale et urbaine en zone urbaine littorale, particulièrement dans le cas des petites et moyennes villes, à travers leur développement en matière d'organisation et de production du paysage bâti.

L'option s'intéresse à la compréhension de cette belle architecture et de ce bel urbanisme d'antan ; et également à l'identification et à l'explication des problèmes que vivent aujourd'hui les villes du littoral en général, et particulièrement sur le plan architectural et urbanistique.

Ces indicateurs, qui sont aujourd'hui probablement peu connus, seront précieux pour nous les professionnels qui ont les compétences de les traduire dans notre démarche opérationnelle en matière de production et d'organisation du paysage bâti en zones littorales.

Les intentions à travers cela sont :

- ✓ Une meilleure adaptation aux particularités du milieu littoral, dans notre manière de produire et d'organiser l'espace bâti.
- ✓ Réfléchir dans une démarche de développement durable, ceci pour une meilleure protection et une mise en valeur des potentialités de nos espaces littoraux.
- ✓ Aménagement du front de mer et ajouté une nouvelle vocation de plaisance pour le port et la partie Est.

- **Structure du mémoire :**

L'objectif de ce mémoire est d'acquérir un ensemble de connaissances sur la ville littorale. Dans notre démarche nous avons divisé notre travail en trois parties :

Dans la première section « La thématique générale », nous avons analysé la ville littorale à travers son développement en matière d'organisation et de production du paysage bâti et ses différents aménagements spécifiques. Pour cela nous avons étudié, identifié et expliqué dans cette partie les particularités des villes littorales sur le plan urbanistique et architectural; dans le premier point nous avons étudié le développement des villes littorales et les facteurs qui ont impacté un sur ce dernier, et en deuxième point on a examiné tous les aménagements spécifique qui ont une relation avec les villes littorales; Pour renforcer notre étude, nous avons analysé les villes littorales algériennes par rapport à leurs particularités urbanistiques et architecturales et nous avons conclu cette section par un résumé dans lequel nous voudrions mettre l'accent sur les divers problèmes des villes littorales algériennes en dépit des potentialités naturelles et les ressources financière.

La deuxième section c'est « la thématique spécifique ». D'après la thématique générale, nous avons constaté que les villes algériennes souffrent d'un manque d'attractivité sur tous les plans : touristique et économique... malgré les capacités naturelles, pour cela dans cette partie nous avons entamé une recherche sur l'attractivité des villes littorales pour mieux comprendre les facteurs et les conditions qui l'assurent.

En troisième section « le projet de fin d'étude », nous avons choisi une des villes littorales algériennes qui est mal exploitée et marginalisée malgré la présence d'une forte potentialité naturelle c'est la ville de TENES, et nous avons essayé d'établir un plan d'aménagement et implanter un projet en tenant compte de la notion du thème choisi.

- **Problématique :**

Les villes sont de plus en plus mises en concurrence, du fait notamment de la mondialisation. Elles cherchent ainsi à attirer toujours plus d'habitants, de touristes, d'investissements, d'activités, et à se positionner en tête des nombreux palmarès. C'est pourquoi les villes se sont trouvées dans une compétitivité, qui est un défi entre ces dernières, pour assurer leurs places sur la scène internationale, en utilisant l'outil de l'attractivité. Alors que le souci des villes littorales algériennes par rapport aux villes littorales de la méditerranée ou les villes littorales en général est le manque de cette notion malgré les potentialités naturelles au premier plan et la présence de capitaux.

Qu'elles sont les composantes de l'attractivité urbaine ?

Qu'elles sont Les stratégies d'attraction urbaine des villes littorales ?

Comment transformer le site en un milieu attractif capable de répondre à l'ensemble des besoins en matière de détente, de repos, de relaxation, et de rencontre ?

- **Hypothèses :**

- ✓ Les qualités qui séduisent les gens pour venir et rester dans une ville, dans tous les domaines de leurs vies, se définissent comme les critères qui rendent une ville attractive.
- ✓ Le renforcement des fonctions et activités qui animent les espaces publics, tout en étant à jour avec les besoins et attentes des usagers peut participer à rendre la ville plus attractive.

I. La thématique générale :

❖ Présentation de la ville littorale sur le plan urbanistique et architectural :

Cas général :

1. Particularités sur le plan urbanistique :

a. Forme de développement :

La présence des villes littorales est essentiellement marquée par la présence de la mer, et leur développement commence par un espace d'articulation qui est le front de mer.

Les villes littorales se caractérisent par plusieurs tracés liés aux différents facteurs. Il existe des villes à tracé parallèle à la mer qui suivent la bande littorale dans le but d'avoir le maximum de vues dégagées (figure 01) et pouvoir créer des espaces extérieurs comme les placettes et les promenades balnéaires. Sur les sites plats le développement parallèle est doté de percées perpendiculaires à la mer (figure 02), également l'ouverture des parois des espaces publics sur la mer, sans oublier que la mer est un milieu littoral privilège les activités économiques ainsi l'esprit de l'homme d'être en face la mer.



Figure 01: La ville de Hammamet – Tunisie

Source : www.google.fr/image



Figure 02 : la ville de barcelone - Espagne

Source : www.google.fr/image

En plus du tracé linéaire on trouve aussi le tracé perpendiculaire qui est lié aux différents obstacles naturels : la morphologie du terrain comme les terrains accidentés où la présence d'une forte pente, ainsi les cours d'eau et les terrains agricole (figure 03 et 04), ce développement permet de créer des percées visuelles sur la mer et bénéficie d'une ventilation naturelle.



Figure 03 : La ville d'Amalfi – Italie

Source : www.spain.info



Figure 04 : la côte basque – Espagne

Source : www.pinterest.fr

Ces deux cas sont les plus dominants et on les trouve souvent dans une seule ville mais ne sont pas les seuls. On a aussi le développement satellitaire, où la ville se développe dans une partie et elle change complètement de direction et commence un autre développement dans une autre partie avec un nouveau noyau à cause des facteurs naturels généralement (figure 05). Contrairement au développement tentaculaire où la ville se développe dans toutes les directions sans obstacles.



Figure 07 : Cap d'Afrique du sud

Source : <http://lesgrappes.leparisien.fr>

En effet, toutes les villes littorales sont passées par au moins deux (2) formes de développements commençant par une forme puis elles changent de forme à cause de plusieurs facteurs.

Dans le cas de la ville de Casablanca, Anfa l'ancien nom de Casablanca est fondé **perpendiculairement à son port** et devint un point d'attrait pour les commerçants et les artisans du royaume. Ainsi, pendant la première moitié du 19^{ème} siècle, le port de Casablanca est devenu un important centre de négoce de laine, de céréales et de thé. La médina était en

plein essor, elle draine des flux démographiques de plus en plus importants et atteint les 20 000 habitants au début du 20^{ème} siècle (figure 08).



Figure 08 : plan de Casablanca 1912

Source : <http://histoiredecasablanca.ma>

En 1904, Casablanca a bénéficié de la construction du premier grand port du royaume. Un second souffle économique est donné à la ville suite par l'arrivée de la population de migrants qui a provoqué une bulle de spéculation massive constatée par le développement anarchique de la ville devant les besoins de logements.

Dès 1914 le premier plan d'urbanisme est appliqué à Casablanca qui a organisé le développement de la ville **autour du nouveau port** et a donné au centre-ville sa forme actuelle. Il a appliqué une stricte séparation des agglomérations et a fixé l'emplacement des zones d'activité et résidence. Le commerce vient s'implanter dans la continuité du port alors que l'industrie est implantée à l'ouest de celui-ci. Les quartiers résidentiels sont quant à eux localisés majoritairement à l'est. En outre, une ville neuve se situe à proximité du palais du sultan au sud (figure 09).

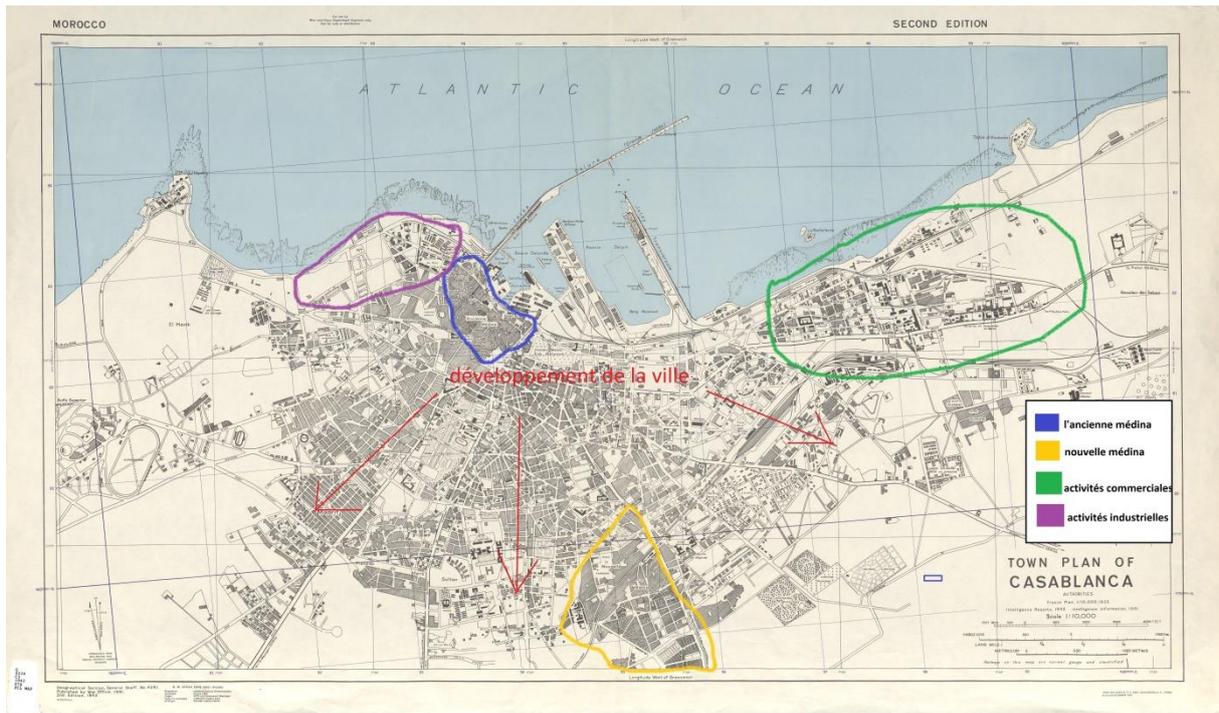


Figure 09 : plan de Casablanca 1942

Source : <http://mapas.owje.com>

En 1940, c'est l'architecte Français M. Écochard, qui a proposé un **développement linéaire de la ville à l'Est**, vers Mohammadia, pour juguler l'expansion anarchique (figure 10).

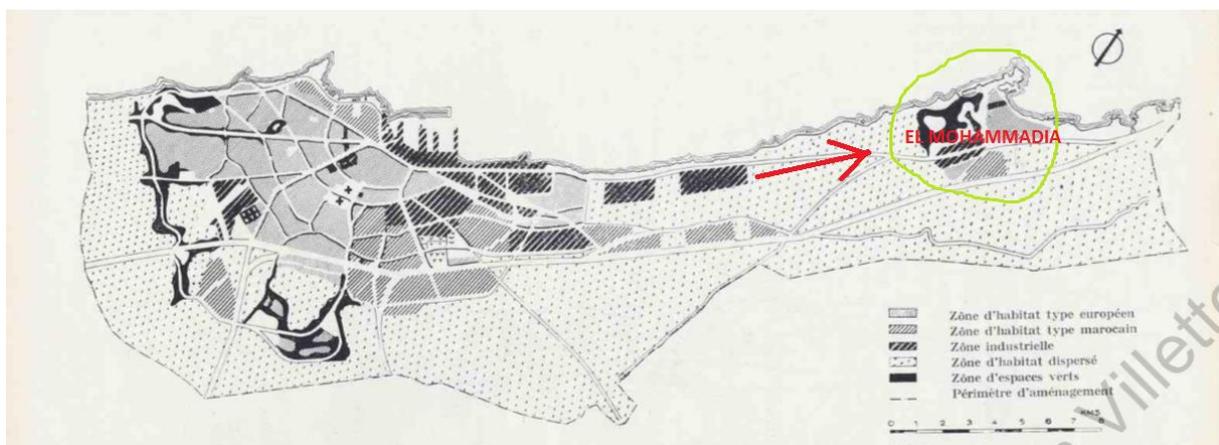


Figure 10 : plan de zoning Casablanca 1948

Source : M. Écochard, Casablanca, le roman d'une ville, 1955, édition du Paris

Cependant, la ville été rapidement dépassée au début des années 50, en raison de sa forte croissance démographique et son expansion spatiale importante.

Après l'indépendance, le visage de l'urbanisme de Casablanca est marqué par un développement discontinu et anarchique en dehors de toute planification globale. Cette concentration hors norme dans la ville s'explique par l'importance de la concentration économique et infrastructure de cette zone (figure 11).

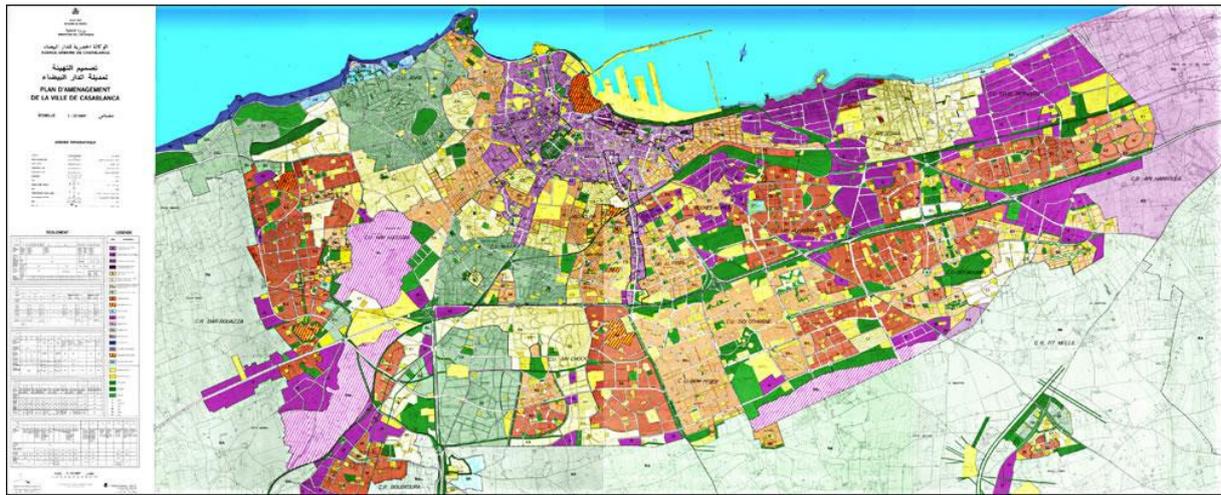


Figure 11 : plan d'aménagement de Casablanca 1985

Source : <http://www.e-madina.org>

b. Les aménagements urbains spécifiques :

Les aménagements urbains sont définis comme la partie de l'espace non occupé par la construction, ils sont généralement orientés vers la mer pour avoir une belle vue, ces espaces sont bien aménagés pour se détendre, se promener et profiter de l'ensoleillement.

Ces aménagements spécifiques sont présentés sous forme: des belvédères (terrasses et des balcons urbains), des percées, des promenades, des esplanades, des boulevards...

a) **Les percées, les boulevards :**

Les percées ont un rôle de ventilation de la ville lorsque le développement augmente.

Le développement parallèle à la mer a donné naissance aux percées pour garder toujours un contact visuel entre la ville et la mer, mais aussi un contact physique exploité par certains types d'aménagements (ruelle, boulevard). Elles aboutissent généralement vers des places aménagées.

Dans l'exemple suivant on trouve des percées qui donnent une vue panoramique sur le port et le front de mer d'Alger aménagé par un boulevard (Boulevard Che Guevara).

Concernant les espaces publics, ils sont généralement orientés vers la mer pour avoir une belle vue. Ces espaces sont bien aménagés pour se détendre, se promener et profiter de l'ensoleillement.

Comme on voit dans l'exemple La création d'un contact physique de l'hôtel l'Aurassi jusqu'au front de mer aménagé par un boulevard (boulevard khemissti).



Figure 12 : percé d'Alger

Source : cours de typologie

b) L'aménagement des belvédères et des terrasses publiques:

Les belvédères et les terrasses publiques se sont des différents types, couverte ou non couverte, permettant :

- Le regroupement, les rencontres et l'échange culturel.
- Offrent une vue sur la mer.

-Ce sont des espaces de rencontre et de sociabilité par excellence et sont généralement orientées vers la mer pour en bénéficier. Ces espaces prennent plusieurs formes: place, placette, parcs, balcon belvédères front de mer... Ils représentent un enjeu majeur car ils participent à la création d'un vivre ensemble sain et sont même essentiels pour la création d'une identité forte relative à la ville. Leur aménagement doit être soigné et significatif (facteurs touristiques, climatiques).



Figure 13: Belvédère saint raphael. Alger

Source : www.guide-alger.com



figure 14 : La place Gueydon à Bejaia

Source : www.Algérie.com

c) **Les ports :**

On peut classer les ports en trois catégories, selon leurs activités et le type des bateaux accueillis :

- **Port de plaisance :**

Son rôle est d'offrir un paysage composé d'infrastructures de plaisance, de loisir et de distraction



Figure 15: port-sidi-bou-said Tunisie

Source : www.destinationtunisie.info

- **Port de commerce et d'industrie :**

Son rôle est de donner forme à un paysage sur un plan architectural et urbanistique, beaucoup plus commercial et/ou industriel, il est composé de bâtiments commerciaux, d'entrepôts et d'aires de stockages.



Figure16 : Port d'Oran

Source : www.algerie1.com

- **Port de pêche :**

L'activité de la pêche a un impact sur l'Architecture et l'Urbanisme de la ville, car en plus d'aménager des espaces pour l'activité de pêche, on propose aussi des espaces de loisir et de distraction.



Figure17 : port Cotes d'Armor

Source : <http://www.domaine-du-launay.com>

d) **La promenade :**

C'est un espace public réservée aux piétons planté d'arbres disposés généralement en rangées, aménagé en vue de la détente par les rencontres sociales...C'est une plateforme d'échange, et un lieu de rencontre pour tous les gens, elle contribue à la cohésion sociale, à l'émoussement des citoyens et à la valorisation de l'attractivité touristique.



Figure18 : promenade Samuel-De Champlain – Canada

Source : www.quebecoriginal.com



Figure 19 : promenade de la ville de Boumerdès – Algérie

Source : www.googleimage.com

e) **Esplanades :**



Figure 20 : esplanade de ryad el fath – Algerie

Source : www.vitamedz.com

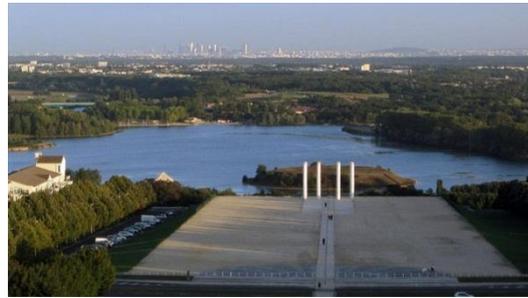


Figure 21 : esplanade de paris –France

Source : www.axe-majeur.fr

Dans le cas de **la promenade du Paillon à Nice** qui forme une percée vers la mer.



Figure 22: Promenade du paillon

Source : www.anabf.org



Figure 23: Plan de masse du promenade

Source : penapaysages.com

La promenade du Paillon, aussi appelée coulée verte a été inaugurée le 26 Octobre 2013. Elle offre en plein centre-ville de Nice une surface de verdure de 12 hectares : un poumon vert qui relie le Musée MAMAC et le théâtre à la promenade des anglais et à la plage, une magnifique promenade sur le fleuve paillon, enterré depuis le 21eme siècle.

Les jardins comptent 40.000m² d'espace plantés, dont 17.000 engazonnés. Cette promenade donne l'occasion d'un voyage botanique à travers les continents, l'une des attractions majeures est le miroir d'eau de 3.000m², et équipé de 128 jets d'eau. À voir aussi le plateau des brumes. Une surface de basalte et calcaire de 1.400m² équipée de centaines de brumisateurs.

Cette promenade est une allée principale de bancs et des allées latérales sillonnant des espaces verts, zone botanique et architectural à thèmes (Asie, Afrique, Océanie, Amérique du sud et du Nord ; un jardin d'acclimations), et 5 espaces de jeux pour enfants



Figure 24: Shéma de la promenade

Source : <http://www.recoin.fr>

1. Jardin Albert 1^{er} :

C'est un espace vert où les retraités aiment se reposer et les touristes flâner. Il accueille de fréquentes manifestations comme le festival du livre qui se déroule chaque année à la fin du mois de juin. De nombreux artistes se produisent en concert sur la scène du théâtre de verdure.



Figure 25 : situation de théâtre de verdure dans le jardin albert 1^{er}

Source www.frequence-sud.fr



Figure 26: Jardin Albert 1^{er}

Source : <http://www.recoin.fr>

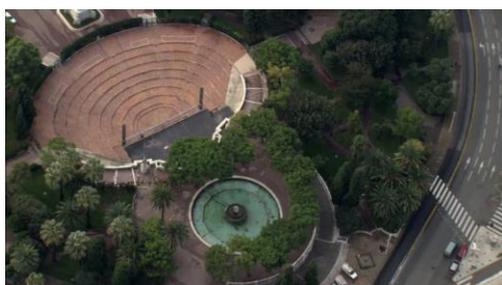


Figure 27: théâtre de verdure de jardin Albert 1^{er}

Source : <http://footage.framepool.com>



Figure 28: La verdure du promenade

Source : <http://www.recoin.fr>

2. Miroir d'eau :

L'une des attractions majeures est le miroir d'eau de 3 000 m², inspiré de celui existant à Bordeaux en bord de Garonne, et équipé de 128 jets d'eau ou encore "le plateau des brumes", une surface de basalte et calcaire de 1 400 m² équipée de centaines de brumisateurs.



Figure 29 et 30 : le miroir d'eau de la promenade

Source : www.nicematin.com

3. Parc de la promenade paillon:

Cette coulée verte a été aménagée au-dessus du fleuve du même nom, enterré depuis le XIX^e siècle pour assainir la ville. Le jardin compte 40.000 m² d'espaces plantés, dont 17.000 engazonnés. Comme un écho au Paillon qui coule en-dessous, un fleuve végétal s'étend désormais et permet, au moins figurativement, d'embarquer pour une croisière botanique au milieu d'arbres et de plantes de tous continents.



Figure 31 et 32 : jardin de la promenade paillon

Source : www.pinterest.fr

4. Jeux en bois :

Différentes aires de jeux accueillent les enfants jusqu'à 12 ans.

Pour les moins de 3 ans : la tortue de 3 mètres de long et 2,4 mètres de large, avec ses œufs sur lesquels les tous petits peuvent marcher et, à l'arrière, un toboggan et une vague de 3 mètres de long faisant office de fauteuil.

De 3 à 6 ans : deux dauphins de 6,5 mètres de long, avec des toboggans, filets; une raie manta de près de 3 mètres de long avec des jeux à ressorts ; un mérou de 1,5 mètre de long que les enfants mettent en mouvement en marchant dessus.

De 6 à 12 ans : la baleine, d'une longueur de 30 mètres, est la vedette de cet espace ludique équipé de multiples jeux, cordages, agrès, barres, filets, anneaux, son ventre peut accueillir de nombreux petits "Jonas" en quête d'aventures.



Figure 33 à 36 : Jeux en bois

Source: www.pres-dici.com

2. Particularités sur le plan architectural :

L'architecture en zone littorale est caractérisée par la volumétrie de ses constructions, le traitement des façades avec l'utilisation des matériaux de constructions spécifiques au littoral.

a) La localisation et l'orientation des bâtisses:

Construire, ce n'est pas simplement poser une maison sur un terrain, dans une zone littorale ou la problématique est très importante. Il est indispensable d'effectuer une étude approfondie sur le choix de site et déduire la meilleure implantation de notre habitat cela doit s'opérer sur la base de la vue sur la mer. Et aussi l'orientation qui doit se faire par des données naturelles bien précises, liées au milieu, plus l'adaptation au relief, ensoleillement, protection contre les vents froids et les pluies, et l'humidité...



Figure 37: Bâtiment Stabilimento Balneare Charleston-Italie
Source : fr.123rf.com

b) La forme des bâtiments :

La forme renvoie à un volume qui n'est pas simplement défini par sa configuration géométrique (composition de figures de base: cube, pyramide, sphère, etc.), mais aussi par des propriétés visuelles et sa métaphore telles que la couleur, les proportions, la texture, et surtout le rapport à l'environnement. Cette forme a la capacité de remplir deux fonctions primordiales en bord de la mer la solidité (lutter contre les vents) et la vue panoramique.

L'utilisation des formes organiques et dynamiques pour sentir une fluidité, continuité, une métaphore qui s'intègrent judicieusement à notre environnement (ville littorale). La hauteur (l'axe vertical) renvoie à la vue panoramique et à la force des vents, pour cela la position des bâtiments par rapport au vent doit être étudiée.



Figure 38: la ville de grande motte, Montpellier France

Source : www.fr.francethisway.com

Dans cet exemple, on voit le dégradé des niveaux qui résulte la forme de pyramide, pour créer des terrasses et des balcons (l'ombre) pour la protection solaire et profitant de la vue panoramique vers la

c) **Les ouvertures des bâtiments :**

Les ouvertures doivent répondre à des fonctions parfois contradictoires. Les performances à atteindre varient au cours de la journée et d'une saison climatique à l'autre : laisser pénétrer la lumière, ventiler les espaces, dissiper la chaleur, caractériser la façade, permettre la vue vers l'extérieur et parfois vers l'intérieur, et éviter l'éblouissement, Dans la grande motte en France, ils ont utilisé des grandes ouvertures pour l'éclairage et la ventilation.



Figure 39 : La grande motte-France

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

d) **Les matériaux de construction :**

Pour les constructions en zones urbaines littorales, l'utilisation des techniques de construction spécifiques est imposée pour résister aux phénomènes naturels marins, notamment des matériaux de construction durables résistant à l'air marin et qui sont souvent esthétiques.

e) **Les couleurs :**

Les couleurs utilisées sont différentes d'une zone à l'autre, en prenant l'exemple de Lisbonne au Portugal on trouve l'utilisation de la couleur blanche afin de diminuer la quantité d'énergie solaire absorbée par les parois extérieures.



Figure 40 : Lisbonne-Portugais

Source : <http://www.routard.co>

Citons à titre d'exemple l'étude architecturale du musée « MUCEM » à Marseille.

«**J'ai imaginé une casbah verticale**». Voici le projet du futur Musée national des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée (MUCEM) de Marseille, décrit par son concepteur.

Le bâtiment s'organise sur un principe de composition réalisé à partir d'un carré : un volume parallélépipédique d'emprise de 72 mètres de côté et recouvre essentiellement un volume interne de 52 mètres. Ce dernier comprend des salles d'exposition et de conférence, un auditorium, des ateliers de travaux, entre ces deux volumes un vide, dans lequel il y'a une rampe, qui mène du RDC du MUCEM à sa terrasse panoramique. Sa hauteur est de 19m. Le MUCEM a été conçu comme un parcours architectural, par la création de la rampe et pour l'ouverture du fort Saint-Jean au public, donc il offre un nouvel espace public et un jardin à la ville.



Figure 41: La forme du MUCEM

Source : <http://www.office-et-culture.fr>



Figure 42: La terrasse du MUCEM

Source : <http://www.office-et-culture.fr>

Le bâtiment se compose de deux types d'enveloppes l'une est faite d'une **dentelle de béton**, l'autre **de verre**, privilégiant le vocabulaire de **la transparence et de l'ouverture**. La résille de béton occupe les deux côtés des faces sud et ouest, les plus ensoleillées, elle sert de filtrer en protégeant le cube intérieur et la promenade **du soleil et du vent**. Le verre trouve sa place sur les deux côtés des faces nord et est. Toutes les parties vitrées sont doublées d'un voile en maille. Il permet de renforcer le confort visuel et **la protection** des œuvres face au **soleil méditerranéen**. Les surfaces vitrées laissent passer la lumière et offrent une vue.



Figure 43: la résille de béton

Source : <http://www.mucem.org>



Figure 44: Les ouvertures du MUCEM

Source : <http://www.mucem.org>

Le MUCEM n'a qu'une couleur et elle est sombre. Cela accentue les contrastes de la luminosité dans le bâtiment, sous un ensoleillement méditerranéen fort. Quand la nuit tombe, le bâtiment s'anime de douces lumières imaginées par l'artiste Yann Kersalé. Elle s'est inspirée de la couleur bleu turquoise de la mer méditerranéenne.



Figure 45: La couleur du MUCEM

Source : <http://www.mucem.org>

f) **Les effets des conditions climatiques sur l'architecture :**

Le changement climatique et l'anthropisation du littoral accentuent les risques sur l'ensemble des côtes. Malgré l'élévation en cours du niveau des mers, l'attractivité du littoral ne décroît pas malgré la connaissance du risque. Ces risques aggravent dans les années à venir le danger pour les vies humaines, comme l'a malheureusement illustré l'actualité (Xynthia), Pendant des siècles, l'Homme a édifié des ouvrages de défense contre la mer afin de gagner des terres et de se protéger. Effectivement, ces moyens de défense contre la mer, qualifiés de techniques lourdes, semblent être peu à peu abandonnés, au profit de techniques plus douces, parfois moins coûteuses et plus respectueuses de l'environnement.

On observe également une volonté de maîtriser l'urbanisation à travers les politiques de prévention des risques naturels qui se heurtent néanmoins le plus souvent à la pression foncière présente sur l'ensemble du littoral.



Figure 46: submersion marine



Figure 46 : Tsunami



Figure 47 : L'érosion

Figure 46 à 47: Les effets des conditions climatiques sur l'architecture

Source : .over-blog.com

Cas de l'Algérie :

1. Introduction :

Nous avons conclu la section de la thématique générale par une analyse des villes algériennes côtières sur le plan urbanistique et architecturale et nous présentons leurs particularités, pour mieux rapprocher dans notre recherche de la réalité et pour acquérir plus de connaissances sur les villes littorales algériennes qui nous intéressent dans notre projet.

2. Présentation de la ville littorale algérienne sur le plan urbanistique et architectural:

Le littoral algérien s'étend sur 1 622 kilomètres. Il représente un écosystème fragile et constamment menacé de dégradation en raison de la concentration de la population, des activités économiques et des infrastructures le long de la bande côtière.

L'architecture en zone littorale est caractérisée par la volumétrie de ses constructions, le traitement des façades avec l'utilisation des matériaux de constructions spécifiques au littoral.

a. Sur le plan urbanistique :

Après l'indépendance, l'Algérie a connu deux politiques d'aménagement appliquées sur le plan urbanistique et architectural visant à répondre aux besoins sociaux des habitants. L'état s'est intéressé aux grandes villes à savoir : Alger, Oran, Annaba et quelques villes moyennes : Skikda, Bejaia et Mostaganem au détriment des petites villes qui sont restées relativement délaissées et en état de stagnation.

Ceci a engendré un déséquilibre sur le plan urbanistique, les grandes villes ont connu un boom démographique, à l'opposé des petites villes restées sous-urbanisées, et cela malgré l'existence d'une réglementation en vigueur.



Figure 48: littoral de la ville d'Oran – Algérie

Source : <http://www.dknews-dz.com>



Figure 49: littoral de la ville de Annaba –Algérie

source : [planete-dz](http://planete-dz.com)



Figure 50 : façade maritime de la ville d'Alger – Algérie

Source : fr.wikipedia.org

b. Sur le plan Architectural :

• **La relation avec la mer :**

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



Figure 51 : les escaliers du Bd. Med5 Alger

Source : photographié par GHETTAS



Figure 52 : Casbah d'Alger

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

On trouve généralement les particularités des villes littorales algériennes dans l'architecture Coloniale :

• **Les places :**

Aux grandes villes coloniales les places sont une composante fondamentale du tissu colonial. Elles sont inscrites dans une trame parcellaire et jouent un rôle de repère. Elles ont toujours un côté entièrement ouvert vers la mer. Limité de ses trois cotés par le bâti et ouvert sur son quatrième coté à une vue panoramique qui est le front de mer.



Figure 53 : la place des martyrs Alger (Algérie)

Source : www.academia.edu



Figure 54 : la place khmisti de la grande poste-Alger

Source : photographié par GHETTAS

- **Voies mécaniques et parcours piétons:**

L'altimétrie joue un rôle primordial pour définir la nature des parcours, et permet d'orienter la vision directement vers la mer. Des axes placés perpendiculairement aux courbes de niveaux donnent des percées visuelles orientées côté mer et permettent de garder toujours son rapport avec la ville.



Figure 55 : la rue melouse, Alger

Source : photographié par GHETTAS



Figure 56 : Percée visuelle vers la mer, BD Ziroud Youcef ; Alger

Source : www.academia.edu

- **Hiérarchie des façades:**

La hiérarchie des façades se fait suivant le contexte extérieur dans lequel elles se trouvent ; Les façades donnant sur une voie principale, longeant la mer et présentant des caractéristiques spécifiques, ont une disposition rythmique des fenêtres avec un décor accentué et une lecture symétrique avec une hiérarchie horizontale (socle corps et couronnement) cela constitue une façade maritime monumentale.



Figure 57 : BD Mohamad Amara

Source : www.academia.edu



Figure 58 : BD Che Guevara.

Source : photographié par GHETTAS

La nouvelle politique d'urbanisme et de construction de l'Algérie après l'indépendance était de répondre aux besoins sociaux avec une architecture non réfléchie pour tous les cas du littoral algérien.



Figure 59 : le quartier Belouizdad, Alger (Algérie)

Source : <https://commons.wikimedia.org>



Figure 60 : Aéro-habitat, Telemly, Alger (Algérie)

Source : <https://www.mashallahnews.com>

3. Conclusion :

Nous concluons cette section par un constat dans lequel nous mettrons l'accent sur les divers problèmes des villes algériennes côtières, alors nous constatons que nos villes souffrent de marginalisation par rapport aux villes littorales en général qui présentent une meilleure image et une forte attractivité, par contre nos villes sont concentrées seulement pour l'habitat malgré les potentialités naturelles en premier plan et les ressources financières.

II. La thématique spécifique :

1. Introduction :

Les villes se sont de plus en plus mises en concurrence, du fait notamment de la mondialisation. Elles cherchent ainsi à attirer toujours plus d'habitants, de touristes ; d'investissements, d'activités; et à se positionner en tête des nombreux palmarès.

L'attractivité d'un territoire est sa capacité à attirer à un moment donné l'implantation de facteurs de production, d'habitants ou de touristes. Dans ce sens, c'est le reflet de la performance d'un territoire au cours d'une période donnée. La notion d'attractivité est généralement considérée comme un caractère positif, un facteur de vitalité pour une ville. Les facteurs économiques sont réputés choisir les territoires où ils s'implantent en recherchant un avantage concurrentiel et éventuellement un environnement de qualité .L'attractivité reflète donc la perception de cet avantage concurrentiel.

L'attractivité se définit aussi comme la capacité à drainer et à attirer des Hommes, des activités/fonctions sur un territoire grâce à ses ressources, sans dilapider et sans négliger la qualité de vie des populations.

Dans un environnement devenu extrêmement global et concurrentiel, la pratique du marketing territorial est désormais essentielle pour les responsables territoriaux. Elle permet d'apporter des méthodes, des outils et des pratiques particulièrement utiles pour contribuer à améliorer l'attractivité territoriale qui a glissée à l'échelle urbaine, car pour rester dans la compétition, il faut des villes attractives, L'attractivité urbaine est donc un préalable à l'entrée dans une compétition internationale, quelle que soit.

2. Le littoral ; un espace attractif :

Le littoral joint deux mondes : terre et mer. Il représente une interface entre un avant pays et un arrière-pays. C'est un milieu souvent très peuplé et attractif où se concentrent les deux tiers de la population mondiale mais aussi les industries, les transports, et le tourisme.

Tout d'abord, les espaces littoraux sont des espaces privilégiés du développement économique. En effet, la mondialisation et le développement des échanges conduisent à la création de façades maritimes.

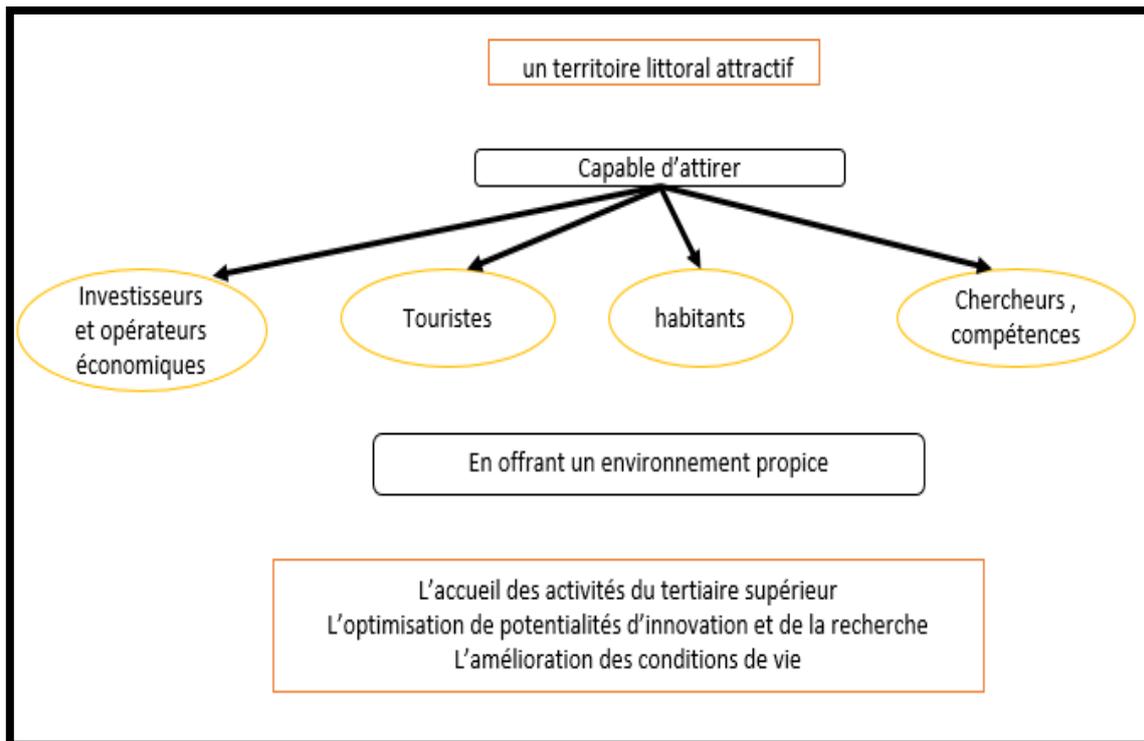


Figure 61 : Définition des territoires littoraux attractifs

Source : www.montrealinternational.com

3. Conditions d'émergence de l'attractivité urbaine :

L'attractivité des villes découle d'une échelle plus large qui est celle du territoire dont l'environnement est en pleine mutation. Qu'il s'agisse du positionnement ou de l'apparition de nouveaux concurrents de l'économie de la connaissance ou de la mobilité croissante des facteurs de production et des acteurs économiques, La conquête ou reconquête de leur attractivité oblige les territoires et plus précisément les villes à repenser leur capacité à faire venir et/ou à retenir hommes et entreprises.

Face à la compétitivité, l'attractivité est plus que primordiale. Elle est même la condition pour rester et subsister dans cette course. Jean-Pierre Charbonneau avance que le développement et l'attractivité qui en est un de ses facteurs sont une nécessité, voire une conviction partagée. Cette dernière n'est donc pas une question récente dans la mesure où elle fut l'essence même d'émergence des villes depuis l'antiquité. De nos jours, ce phénomène est plus apparent par la mobilité des personnes, des touristes, des entreprises et des étudiants attirés par différents facteurs. Ceci pousse à découvrir les exigences et les motifs contribuant à rendre les villes attractives.

4. Les enjeux de l'attractivité urbaine :

Ils existent plusieurs enjeux de l'attractivité. Pratiquement ils visent tous à attirer un capital humain, un élément consommateur qui peut stimuler et développer l'économie locale du territoire.

Ces enjeux se résument dans plusieurs aspects tels que la retombée économique et financière, la retombée sociale et culturelle qui vise à améliorer la qualité de vie des habitants. Tout ceci jouera un rôle dans la création d'une dynamique positive dans le territoire, et engendra un sens de fierté d'appartenance.

Nous constatons, lors de ces enjeux, qu'il y aura une marche vers l'avant, soit individuelle ou collectives, à travers la création d'emplois, l'amélioration de l'infrastructure, la disponibilité des services publics et bien sûr en appuyant sur le caractère urbain, tous ces facteurs rendront le territoire un endroit de convergence des populations.

5. Les composantes de l'attractivité des villes littorales :

Composantes	Ressources et objectives	Ressources symboliques
Géographiques	Géographie physique : proximité de la mer d'un fleuve, zone frontalière, espaces naturels.... Le territoire tel qu'il a été façonné à travers l'histoire.	Valeur paysagère attribuée à la ville littorale.
Géopolitiques	Position au sein des réseaux interurbains. Accessibilité. Externalités de réseau.	Sentiment de centralité.
Démographiques	Poids et dynamiques démographiques Caractéristiques des populations présentes et évolutions récentes.	Image des populations et de leurs modes de vie.
Economiques	Situation du marché de l'emploi, rémunération, inégalités.	Image de la ville au près des actifs, des entrepreneurs et des médias.
Sociales	Qualité de vie (commerce, loisirs,). Capacité à intégrer les populations présentes dans les villes, et à faire cohabiter des	Image de la ville, qualité de vie, convivialité, ambiance, ouverture des habitants perçue par les ménages (locaux ou

	populations différentes.	extérieurs)
infrastructurelles	Offre des équipements et services aux personnes. Ressources éducatives Services sanitaires et sociaux. Services de mobilités (du vélo aux aéroports.	Appréciations et réputations de la qualité des services.
Institutionnelles	Position dans le système politique national et international. Organisation du pouvoir local. Montant des recettes fiscales. Politiques sociales locales.	Rayonnement politique de la ville. Image médiatique des élus. Rayonnement national ou international des élus.
Culturelles et patrimoniales	Infrastructures culturelles. Monuments historiques et architecturaux. Monuments du passé, partie intégrante de l'identité de la ville. Sites touristiques.	Réalisations récentes et attirantes, gages de modernité. Notoriété médiatique.
Environnementales	Espaces verts. Politiques de protection de l'environnement.	Capacité à être reconnue comme ville responsable et durable.
Urbanisme	Densité des urbains. Qualités des espaces publics. Projets urbains structurants.	Notoriété des projets urbains.

Tableau : les déterminants de l'attractivité

Source : L'attractivité des villes, Synthèse

6. Les facteurs d'attractivité des villes littorales :

L'image des régions : le caractère maritime et littoral des régions, le regard porté sur la ville, la perception de la qualité des espaces naturels et urbains, la valorisation de grands projets d'intérêt régionale.

La qualité de vie : l'environnement naturel et urbain, l'accès aux services collectifs et individuels, les services disponibles (sociaux ; médicaux ; culturels ; sportifs, administratifs), la sécurité des biens et des personnes...

La présence de réseaux d'accessibilité diversifiés et organisés

Les ressources humaines : diversité et qualité de l'offre de formation, volume de l'emploi, productivité et qualité de la main- d'œuvre

L'environnement économique, technique et financier : taille du marché, qualité de l'environnement industriel général, présence de services aux entreprises, environnement de recherche et développement.

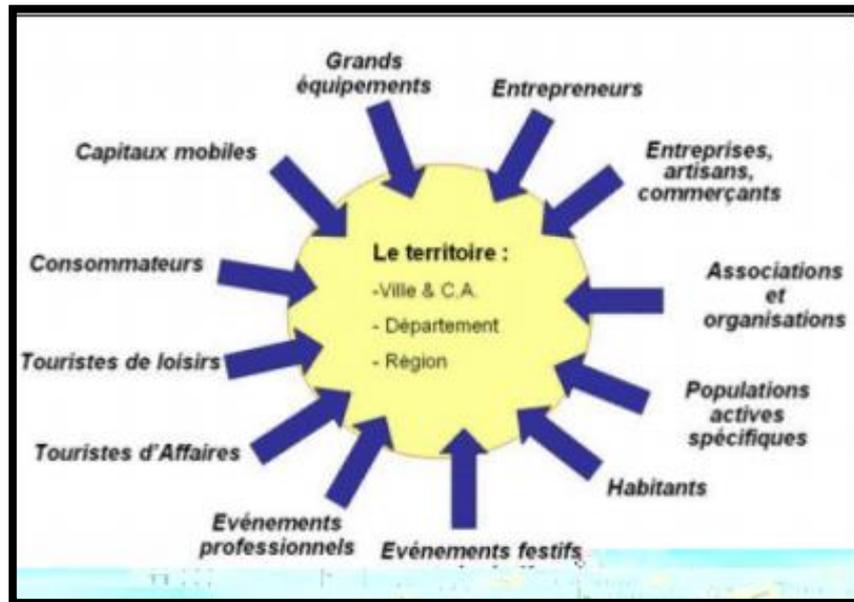


Figure 62 : Les 12 axes de l'attractivité urbaine Issue de l'étude « Paris-Ile de France Capitale Économique »

Source : www.montrealinternational.com

7. Les critères de l'attractivité des villes littorales :

Nous pouvons déduire ces critères d'attractivité d'une ville, sur son échelle urbaine :

- Situation géographique assurant le confort
- Stabilité de l'environnement/climat.
- Les infrastructures de transports
- Capacité hôtelière et d'accueil.
- Équipements et services publics.
- Disponibilité des terrains.
- Rentabilité du parc foncier.
- La disponibilité et le coût de l'immobilier d'entreprise.

8. Les équipements d'attractivité des villes littorales :

Infrastructure culturelle :

- Existence des musées attractifs.
- Existence des cinémas.
- Existence des théâtres.
- Existence des centres culturels et musicaux.



Figure 63 : musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée
Source : www.mucem.org



Figure 64 : opéra Garnier - France
Source : www.cometoparis.com

Infrastructure d'hébergement de qualité :

- Existence des hôtels.
- Existence des complexes touristique et villages.



Figure 65 : hôtel Mardan Palace – Turquie

Source : www.labastide-hotel.com



Figure 66 : The Cove at Atlantis – Dubaï

Infrastructure de sports :

- Existence des terrains de différents sports.
- Existence des complexes sportifs.



Figure 67 : complexe sportif du Cote d'Or

Source : business.mega.mu



Figure 68 : complexe sportif – Singapour

Source : sportetsociete.org

Infrastructure de loisirs et de consommation :

- Existence des centres commerciaux.
- Existence des parcs, centres de loisirs et espaces de jeu.
- Existence des ports de plaisances et de pêche.
- Existence des restaurants.
- Existence des agences de voyages.
- Existence des agences de locations des voitures.



Figure 69 : Disney land - Paris

Source : actu.fr



Figure 70 : Centre commercial Maremagnum, Barcelone

Source : barcelona.costasur.com

Infrastructure de santé :

- Existence des hôpitaux.
- Existence des polycliniques.



Figure 71 : Hôpital JOHNS HOPKINS – États-Unis



Figure 72 : Centre du Cancer de l'université du Texas

Source : <http://www.astu-actu.com>

Infrastructure économique :

- Existence des ports de commerce.
- Existence des entreprises import-export.
- Existences des unités de productions.



Figure 73 : port de Marseille – France

Source : www.laquotidienne.fr

Autres équipements des villes littorales :

À part les équipements que nous avons cités déjà, il y a d'autres équipements qu'on trouve dans les littoraux parmi lesquels on cite :

- les écoles nationales maritimes.
- les écoles de pêche.
- les sociétés de locations des navires.
- les sociétés de livraisons.
- les clubs nautiques.
- les thermes marins (spa).

9. Les indicateurs des villes littorales attractives

Les villes littorales doivent être attractives avec la présence des indicateurs qui sont l'élément le plus importants de classification des villes par rapport à de multiples domaines.

Le domaine culturel :

- Existence de pèlerinage religieux.
- Nombres de festivals, foires, congrès et expositions par an.
- Existence d'infrastructures culturelles.

Le domaine d'accessibilité :

- Densité des réseaux maritimes, fluviaux, automobiles, ferroviaires et aériens.
- Le domaine de la qualité de cadre vie.
- Sécurité des biens et des personnes aux niveaux d'exposition aux risques naturels et technologiques.
- Sécurité et tranquillité urbaine.

- Offre suffisante en espaces publics de qualité.
- Qualité d'aménagement des espaces extérieurs (l'ambiance).
- Densité des jardins publics.
- Présence des ressources naturelles (eau).
- Degré de propreté de l'espace urbain.
- Émissions de gaz à effet de serre et niveau de pollution.
- Déplacement par un moyen de transport écologique.

Le domaine touristique :

- Existence des équipements d'hébergements touristiques.
- Existence des équipements de sports.
- Existence des équipements de loisirs et de consommation.
- Existence des équipements sanitaires.

Le domaine des ressources naturelles :

- Climat, caractéristiques topographiques.
- Valeurs paysagères attribuées aux villes.
- Présence d'une façade maritime.
- Existence des rivières.
- Existence des lacs.
- Existence des eaux thermales et eaux minérales.

10. Motifs et cibles de l'attractivité urbaine:

L'attractivité économique est l'objectif le plus recherché des collectivités locales. Mais aussi la culture et les loisirs, qui visent surtout à l'amélioration du cadre de vie urbaine et touristique. Il existe un autre type d'attractivité qui a pour cible le touriste, pour lequel, la ville se dote d'infrastructures et de lieux d'accueil de haute qualité.

Il s'avère que les publics auxquels s'adressent les villes littorales sont multiples, ils se composent de plusieurs catégories et principalement de touristes.

11. Les stratégies d'attraction urbaine des villes littorales :

Ces stratégies doivent prendre en compte multiples aspects historiques et culturels, les caractéristiques morphologiques des sites qui constituent l'originalité et la spécificité d'un

lieu ainsi que son pouvoir d'attraction sur les personnes et les activités

Stratégie de la revalorisation de l'identité d'une ville et les spécificités locales :

L'identité de la ville et les spécificités locales ont des points qui peuvent distinguer et différencier une ville à une autre au niveau de sa promotion mondiale ; et par l'application de quelques actions urbaines telles que l'innovation, qu'on peut intégrer le caractère local, tout en observant les normes environnementales élevées, en repérant et en mobilisant les atouts de la ville.

L'enjeu est de prendre en compte les caractéristiques multiples des villes et par –là de faire valoir ou de construire la valeur ajoutée de la ville. C'est dans ce cadre que le projet urbain à un rôle à jouer, cette stratégie est souvent liée au projet urbain.

La reconquête des friches portuaires et les fronts de mer urbaine et le réaménagement des interfaces ville port :

L'objectif est la reconquête d'une centralité perdue en dotant l'espace portuaire de fonctions urbaines exceptionnelles. La reconversion de la base économique locale ou la recherche d'une nouvelle articulation entre l'espace portuaire et la ville

La place de la culture dans la stratégie :

Dans un contexte de compétitivité, chaque ville doit aller vers l'utilisation optimale de ses potentialités pour dessiner des stratégies d'attractivité urbaine. En effet, les villes héritent de manière inégale un patrimoine naturel ou/ et un patrimoine culturel matériel (bâtiments historiques). De façon générale l'existence d'un patrimoine naturel ou culturel valorisé est un facteur d'attractivité directe pour les individus et un facteur d'attractivité indirecte pour les entreprises. Mais l'existence d'un patrimoine n'est pas une condition préliminaire. Nombreuses sont les villes qui ont identifié la culture comme un axe prioritaire de la stratégie d'attractivité de la ville. Ces politiques culturelles volontaristes s'appuient sur la création des équipements culturels tels que les musées et les cinémas et la valorisation d'un immatériel déjà existant à travers des évènements.

La revalorisation du parc immobilier et la requalification des quartiers d'habitat social :

Une telle action permet la fourniture des infrastructures d'accueil nécessaires au bon fonctionnement des nouvelles institutions, activités.

D'un autre côté le degré d'attractivité d'une ville dépend de différents paramètres dont l'un est la manière dont ses quartiers sont habités. S'ils sont bien habités leur degré d'attractivité sera haut. A l'inverse, la présence prédominante de population à problèmes agit plutôt comme élément négatif. Cela explique la place qu'occupe la requalification des quartiers d'habitat social dans les projets de régénération urbaine et les politiques d'attractivité.

Le réaménagement des friches et des sites industriels désaffectés :

Cette stratégie ne vise pas seulement à réaménager un site ou un bâtiment, mais aussi à faire en sorte que la nouvelle affectation ou fonction de ce dernier aille bien au – delà des limites de son territoire. Pour les bâtiments désaffectés, cela implique non seulement de leur trouver une nouvelle affectation mais aussi d'élaborer et d'appliquer un concept qui donne à cette dernière une forte visibilité et qui soit en même temps une impulsion au développement des territoires adjacents. Cela peut vouloir dire installer une institution, des services publics pour attirer plus de visiteurs dans le territoire et stimuler ensuite le développement des services et des commerces de proximité afférents.

L'attractivité et le développement durable :

Plusieurs articles et recherches sont pour objectif d'étudier la relation entre le développement durable et l'attractivité d'une ville. Sans entrer dans les détails de ces études. On prend uniquement ce qui nous intéresse dans notre travail de recherche et qui consiste en une question « en quoi le développement durable renforce l'attractivité urbaine ? » et après les résultats des recherches on peut estimer que la totalité des indicateurs relatifs au développement économique et social peuvent être utilisés au même temps comme indicateur d'attractivité. Donc il existe une certaine compatibilité entre le développement durable et l'attractivité des villes. C'est pour cela que les villes sont censées intégrer le développement durable dans leur stratégie d'attractivité. Car même si le développement durable et l'attractivité sont deux concepts qui paraissent très différents à première vue, en réalité ils constituent deux notions inhérentes à la vie et au dynamisme des villes.

12. Analyse d'exemple :

- **Le musée Guggenheim de Bilbao :**

Bilbao, c'est une ville qui se situe en Espagne, cette région avait une vocation économique, due à ses usines et son industrie lourde.

Des actions ont été prises par le gouvernement afin de donner une autre image à la région et à la ville, pour engendrer des nouvelles activités et nouvelles fonctions dans le site. Pour cela, le projet Guggenheim s'est décidé. Le musée par lui-même seul, crée un très important afflux de touristes parfois plus intéressés par le bâtiment que par les collections, car en effet s'intéressent plus au plaisir de contempler le musée qu'à celui de contempler les expositions.



Figure 74 : Plan de situation

Source : Google Masp



Figure 75 : Façade principale du musée

Source : Google image

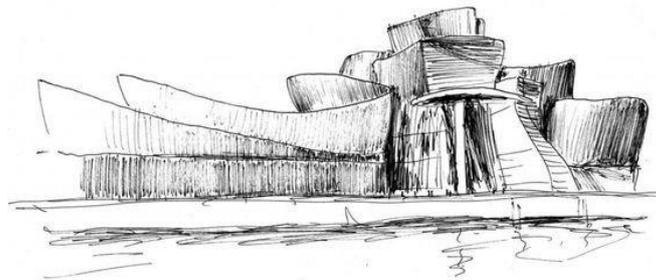


Figure 76 : Esquisse du musée Guggenheim

Source : www.pinterest.com/pin/25_9097784798823641

Le Musée est situé dans un ancien quartier industriel récemment urbanisé, au milieu d'agréables places et de belles promenades inclus dans le parc de República de Abando.

À côté se trouve la rivière Ría de Bilbao, qui peut être traversée grâce au pont de la Salve. La place et l'entrée principale du Musée se trouvent au bout du boulevard Recalde Zumarkalea en Espagne, ce que lui offre une très bonne accessibilité. Ce boulevard est l'une des artères névralgiques qui traversent Bilbao en diagonale.

Ce qui attire les gens au nord d'Espagne, plus précisément à Bilbao, c'est le musée de Guggenheim. Le but initial de ce projet était de générer le flux touristique vers le site. Pour ce faire, l'architecte a dû concevoir cette miracle d'une façon spectaculaire, pour créer une attractivité pour l'équipement lui-même en premier lieu, et pour le site en général en deuxième lieu.



Figure 77: Impact du site sur le musée

Source : Google maps

La situation et l'implantation du musée lui ont attribué plusieurs avantages :

- La rivière au nord lui confie la fraîcheur durant l'été.
- Le gabarit des édifices avoisinants est relativement moyen, ce qui garantit un bon ensoleillement.
- Un confort olfactif et acoustique, grâce à la rivière et le parc respectivement au nord et à l'ouest du site.
- Le parc de República de Abando, réduit les vents dominants qui viennent du Nordouest.

- **Le projet Euro-méditerranéen :**

La vision stratégique et les orientations générales adoptées par la ville de Marseille pour renforcer sa capacité à attirer d'une manière ponctuelle ou permanente de nouvelles activités et entreprises, de nouvelles fonctions et personnes.

Pour atteindre ses objectifs, Marseille propose 08 axes de travail :

- 1-Mettre à niveau l'offre foncière et immobilière dédiée aux activités économique et faciliter l'implantation de nouvelles activités.
- 2- Multiplier les démarches vers de grands groupes nationaux et internationaux pour les inciter à choisir Marseille et favoriser leur installation
- 3-Présenter l'offre et les atouts de Marseille sur les grands salons professionnels nationaux et internationaux.
- 4-Se donner les moyens de réussir l'extension d'Euro-méditerranéen.
- 5-Transformer le secteur de la Belle de Mai en (living lab.) c'est-à-dire un quartier de créativité et d'innovation autour des industries du numérique, du cinéma et de l'audiovisuel.

6-Améliorer l'accessibilité et la connectivité de la ville pour entrer dans le top 3 du tourisme de croisière et conquérir le marché des congrès et conventions d'affaires.

7-Poursuivre une politique de création de grands équipements à fort rayonnement international ex : la cité de la mer dans la rade nord.

- **Le projet de Provence 2013**

Le projet Euro-méditerranéen (euromed) qui veut faire de Marseille une métropole européenne d'importance, se poursuit brillamment et de nombreux quartiers ont été réanimés, réhabilités et développés. La Joliette, par exemple, autrefois le quartier le plus pauvre de Marseille, est désormais un lieu incontournable avec les Terrasses du Port, un centre commercial avec vue sur mer. Des concepts innovants qui accroissent considérablement l'attractivité de la ville. Le nouveau centre commercial qui a ouvert à Marseille, à la Joliette s'appelle Les Terrasses du L'opération euromed englobe plusieurs programmes, on cite :

- L'aménagement du front de mer :



Figure 78 : Le front de mer



Figure 79 : le front de mer

Source figure 78 et 79 : Google image

- La création de nouveaux espaces culturels ouvre la ville sur la mer :



Figure 80 : Le musée des civilisations

Source : Google image

- Un pôle unique alliant économie, patrimoine et culture :



Figure 82 : pole média belle de mai Marseille

Source : Google image

- Un parc immobilier en pleine expansion :



Figure 83 : La tour H99

Source : Google image

- Aménagement du boulevard de Dunkerque :



Figure 84 : le boulevard de Dunkerque

Source : Google image

- Rénovation des Docks de la Joliette à Marseille :



Figure 85 : Les docs de la joliette

Source : Google image

- **Les offres stratégiques du projet Euro-méditerranéen :**

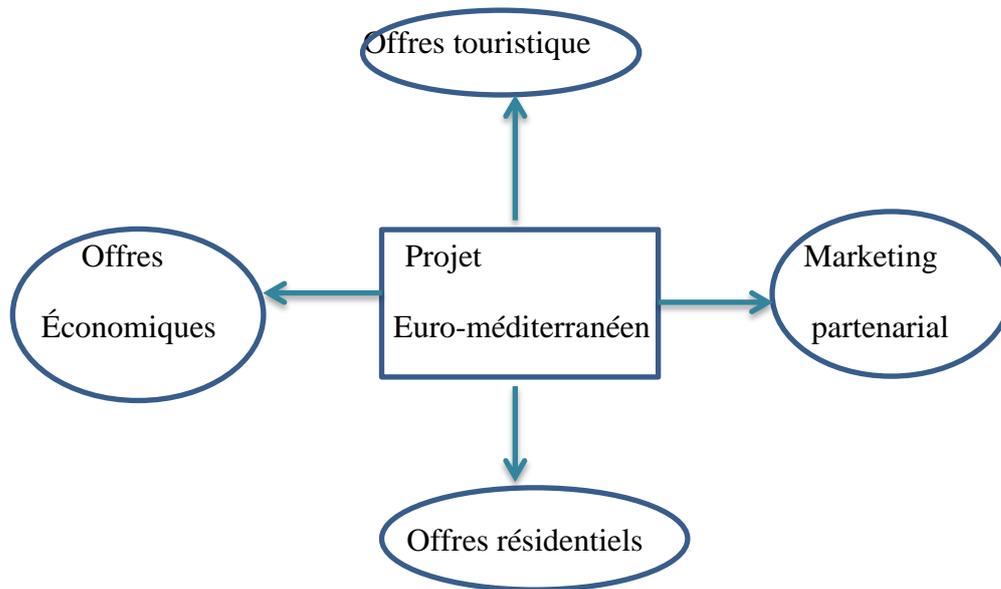


Figure 86 : schéma du projet urbain stratégique au service de l'attractivité.

Source : Schéma traité par auteur

13. Conclusion :

Dans cette phase nous avons entamé des recherches sur l'attractivité des villes dans le milieu littoral, ce qui nous a aidé à bien comprendre ce thème et surtout comment procéder quand il s'agit d'intervenir dans un milieu pareil et donc prendre exemple sur les solutions antérieures afin de les appliquer dans notre projet pour répondre à notre problématique.

III. Projet de fin d'étude :

1. Introduction :

Dans cette section, nous allons présenter la ville choisie « la ville de Ténès », sa situation géographique, son développement à travers l'histoire et l'organisation de son cadre bâti dès la première installation jusqu'à la période actuelle. Au terme de cette analyse nous allons relever les problèmes constatés de la ville et essayer d'y trouver des solutions à l'échelle de la ville, et proposer une intervention urbaine et architecturale qui se conclue par une proposition d'un projet architectural.

2. Le choix du site :

Notre choix c'est porté sur la ville de Ténès, pour les raisons suivantes :

- **Ses potentialités naturelles :**

C'est une ville côtière, elle a l'avantage d'avoir une vue sur la mer et des oueds, et aussi elle est entourée par la montagne.

- **Son histoire :**

L'évolution historique de la ville de Ténès fut enrichie par le passage successif de différentes civilisations, donnant un héritage socio-culturel important.

3. Présentation de la ville de Ténès par ses données géographique:

À l'échelle nationale :

Situation et accessibilité de la ville de Ténès :

Ténès est une ville côtière, située dans la partie Nord-Ouest de l'Algérie, à mis distance entre les deux métropoles Alger – Oran et à 54 km au nord du chef-lieu de la wilaya de Chlef.

On accède à la ville par l'autoroute Est-Ouest puis on prend la RN19 qui relie le Chef-lieu de la wilaya de Chlef à Ténès, ou par la RN11 qui relie Cherchell à Mostaganem et qui traverse la ville de Ténès



Figure 87 : carte de situation de la ville de Ténès

Source : traiter par auteur

À l'échelle régionale :

Situation et délimitation de la ville de Ténès :

La ville est limitée par : la mer Méditerranée au nord, la commune de Sidi Akkacha au sud, la commune de Oued Goussine à l'Est et la commune de Sidi AER à l'ouest.



Figure 88 : carte de la wilaya de Chlef

Source : traiter par auteur

À l'échelle communale :

Délimitation de la ville :

Ténès est délimité par deux plateformes : la mer et la chaîne montagneuse. La mer délimite la ville au nord, le mont El Dahra au sud, la forêt à l'est et les terrains agricoles à l'ouest.



Figure 89 : carte délimitation de la ville de Ténès

Source : traiter par auteur

Contexte naturel :

La morphologie du site :

La ville de Ténès est constituée de deux formes principales:

- 1- Une partie pleine et homogène limitée au nord par la mer méditerranée.
- 2- Une partie en pente constituée par une chaîne montagneuse (la chaîne montagneuse de Dahra).

Les vents :

Les vents dominants pendant l'année sont:

- * Les vents de l'Est en été.
- * Les vents de l'Ouest et Sud-ouest en hiver et parfois des vents de désert en été (sirocco).

L'hydrographie :

La ville de Ténès est traversée par des réseaux hydrographiques : OUED ALLALA, OUED BOUMEZOUED, OUED CHAARIR, OUED BOUSSEFESSAFA.



Figure 90 : carte de la ville de Ténès

Source : traiter par auteur

Le climat :

La température :

La ville de Ténès appartient au domaine méditerranéen.
Température maximale : 26.3

Température minimale : 13.1



Figure 91 : Schéma représentant la température mensuelle

Source : mémoire d'étudiant

La pluviométrie :

Les précipitations atteignent le maximum en automne et en hiver, spécialement aux mois de novembre (87mm), et décembre (100mm), janvier (11mm).

Pluviométrie maximale : 100

Pluviométrie minimal

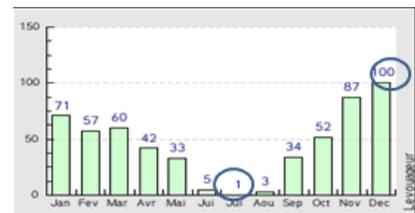


Figure 92 : Schéma représentant la pluviométrie mensuelle

Source : mémoire d'étudiant

La sismicité :

D'après le règlement parasismique algérien, la ville de Ténès est situé dans une zone sismique la plus élevée (zone 3).

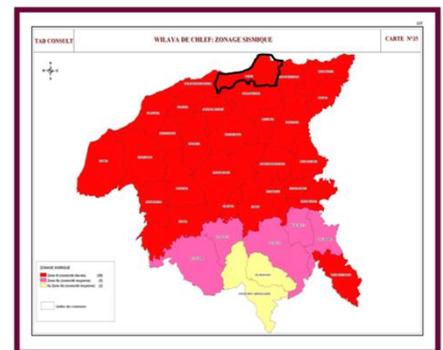


Figure 93 : carte de sismicité de wilaya de Chleff

Source : mémoire d'étudiant.

4. Présentation de la ville de Ténès à travers l'histoire:

L'agglomération de Ténès occupe un emplacement chargé d'histoire, puisque le site fût occupé successivement par: les Phéniciens, les Romains, les Arabes et les Français.

- **La période préhistorique: (8eme siècle -30eme siècle av-jc) « les phéniciens » :**

Vers le 8ème siècle AV JC, les Phéniciens ont installés à Ténès un comptoir commercial près d'oued Allala pour faciliter la pénétration à la ville. Des tombeaux existent à ce jour sur la côte de la ville. A partir de ce moment la ville porta le nom de «CARTHENNA».

La croissance urbaine :

La croissance linéaire s'effectue selon une direction déterminée (la mer) qui est une ligne de croissance naturelle.

Un mode de croissance continue limité par une barrière géographique (Oued allala).

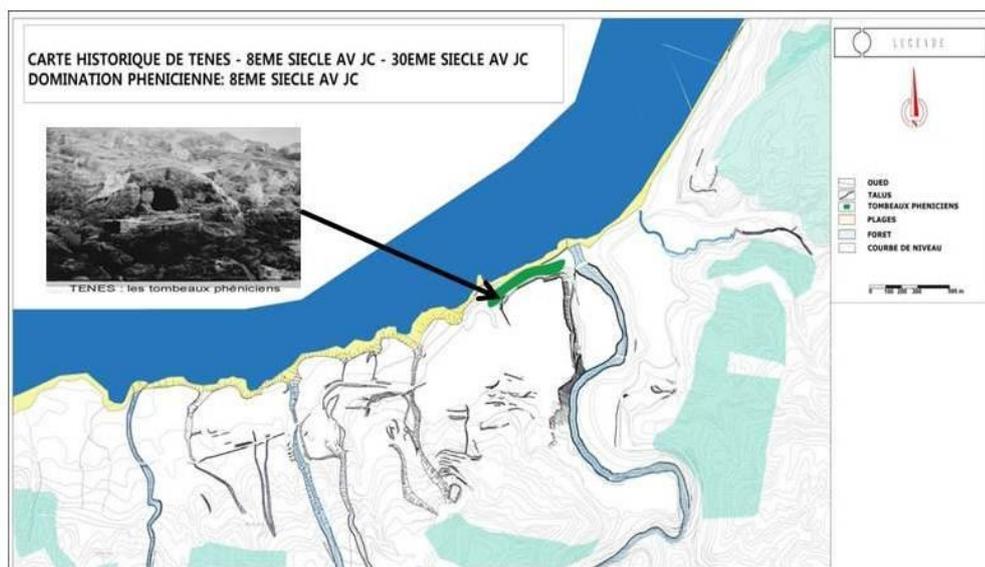


Figure 94 : Carte historique de Ténès ; période phénicienne

Source : Carte traitée par auteur

- **La période antique: (30 eme siecle av-jc - 675) « les romains » :**

Ténès fût conquise par les Romains en l'an 30 av J.C, qui en fait une colonie militaire. Les romains entreprirent la construction d'une ville intra-muros percée par quatre portes: la porte du nord, la porte du sud (de Chleff), la porte de l'est (de Cherchell) et la porte de l'ouest (de Mostaganem). Ces portes étaient les points de départ de voies de communications qui reliaient Ténès avec ces grandes villes.

A l'intérieur de l'enceinte où le tracé de la ville suivait la morphologie du site (la structure l'occupation romaine était en rapport avec avec les reliefs), la ville se développait sur un tracé orthogonal et un quadrillage rigoureux, ayant comme module les dimensions du forum (80 x 80m). Celui-ci se trouvait excentré à l'intersection de deux parcours (Cardo-Decumanus) qui caractérisent les villes romaines maritimes.

La ville est implantée sur une plaine compris entre deux talus.

Il s'agit d'une ville intra-muros avec un plan en damier.



La porte de Mostaganem



La porte de la marine



La porte de Caesarea



La porte de castelum

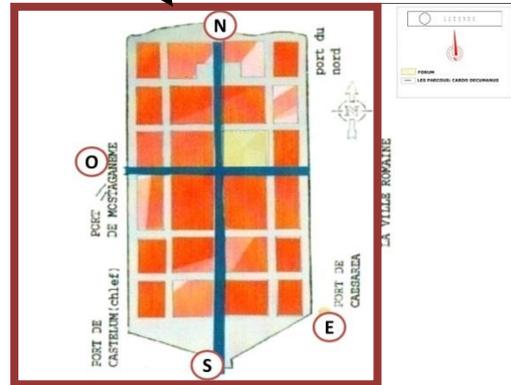
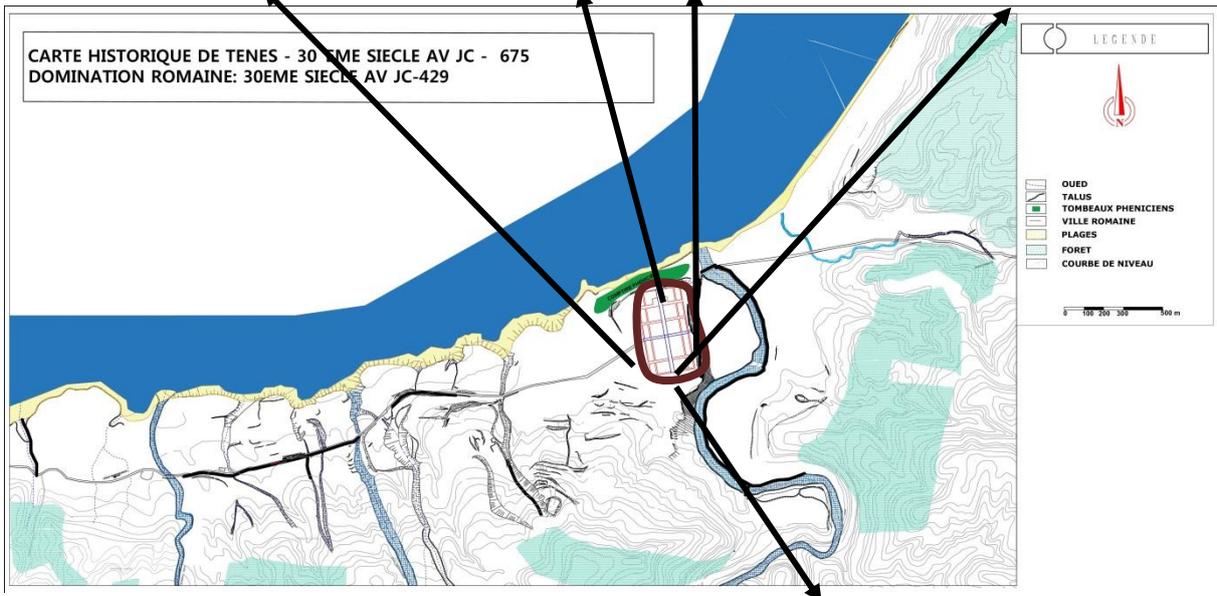


Figure 95 : Carte historique de la période romaine

Source : Carte traitée

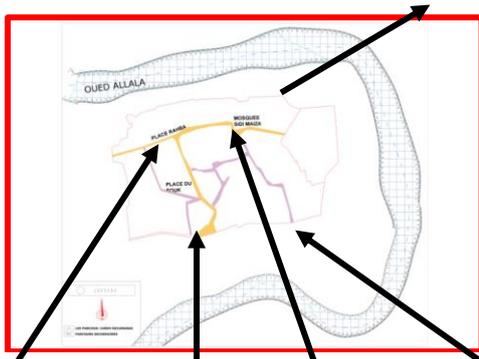
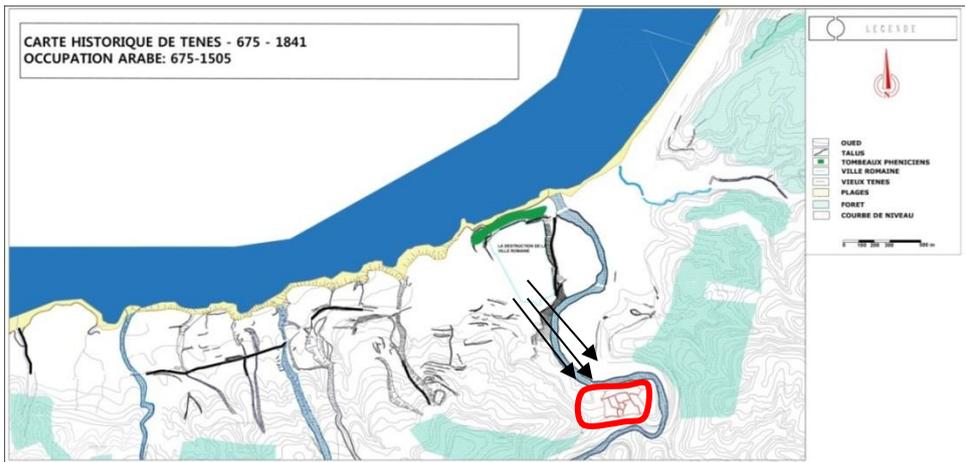
- **La période médiévale: (675-1841) « les andalous » :**

La région de Ténès fût conquise par les musulmans et connut la domination de plusieurs états : les Rustumides, les Idrissides, les Moravides et les Zianides. Cependant, c'est durant le règne des Andalous arabes que la ville de Ténès connut la plus grande évolution par la construction de la nouvelle ville actuellement le vieux Ténès. En l'an 902 après J.C sur la roche à 2km de la mer, à l'intérieur d'une enceinte percée par plusieurs portes: Bab El Bahr, Bab Ibn Nasah, Bab Khouikha et Bab El Kibla.

L'organisation spatiale de la ville s'effectuait autour de deux places:

- La place Rahba à caractère résidentiel. C'est un lieu de rencontre et d'échange.
- La place du Souk à caractère commercial.

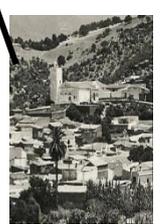
Deux axes structurant la ville se rejoignent à la place Rahba. Ils sont perpendiculaires, la reliant à la mosquée de Sidi Maiza dans une direction et à la place Souk dans l'autre. On notera une multitude de parcours secondaires se reliant aux parcours principaux.



Bab el baher



Bab el khouikha



Mosquée sidi Maiza



Bab el ghoula

Figure : Carte historique de la période arabe

Source : Carte traitée par auteur

- **Période coloniale :**

Dans la période coloniale, Ténès ne fut occupé qu'après douze ans de la prise d'Alger.

En 1843, le maréchal Bugeaud décide de la création du port de Ténès après avoir investi à Orléans-ville, « Puisque c'était le seul point par où l'on peut ravitailler un corps de troupes » d'après Michel Branlière. Après des travaux prodigieux par l'armée, la route Ténès – Orléans-ville fut livrée à la circulation (qui est aujourd'hui la RN19) et sont s'installés au quartier de la marine (figure 1).

La construction du port suit la création de « Ténès la neuve » par opposition au « vieux Ténès » ; Les français dans leur première installation sur la ville de Ténès ont commencé par la construction du champ militaire, des baraques, des fortifications, des jardins et magasins pour l'armée. « On transforme les veilles citernes en caves, en magasins, en prisons et la ville est créé » dit le Capitaine Berard, la création de la ligne Cherchell Mostaganem et le chemin de fer (figure 2).

De 1880 à 1954 Ténès est reliée à l'est d'Oued Allala par la construction du quartier Carton et le pont d'Oued Allala et a connu également à une extension du côté ouest suivie par l'implantation du quartier de la caserne et le cimetière chrétien. Dans cette période Ténès a changé de la vocation de militaire à la vocation économique (figure 3 et 4).

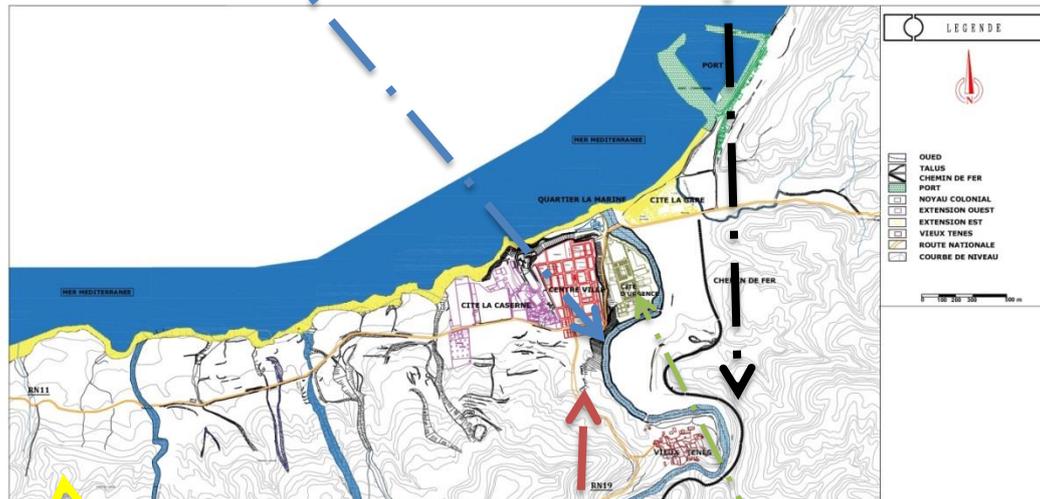
Après le tremblement de terre 1954 Ténès a connu la construction du quartier d'urgence, et c'était la dernière construction sur la ville dans la période coloniale à cause de la révolution algérienne. Mais durant cette période l'intervention des français au niveau de la médina « vieux Ténès » se limite à la réhabilitation de la mosquée de Sidi Maiza et la construction de deux écoles militaires (figure 5).



Quartier la marine et la douane



Chemin de fer – Ténès



La ville de Ténès



cité d'urgence

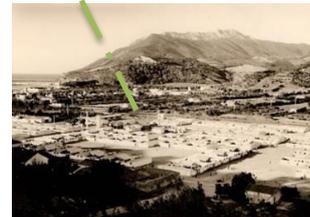


Figure 100 : carte de la ville de Ténès dans la période coloniale 1841-1962

Source : traiter par auteur

• Période postcoloniale :

Après l'indépendance l'urbanisation de la ville a évolué vers le côté Est par la construction de cité la Cave et la continuation du quartier Carton « aujourd'hui cité la Gare » de 1962 à 1966. Dans les années 1970 la ville bénéficie d'un plan d'aménagement par la création des cités auto-construction à l'Ouest de la ville ainsi que la mise en place de nouvelles zones d'habitat, d'équipements et d'activités, de 1980 à 1990 constructions des cités d'urgence et l'apparition de la construction préfabriquée et des nouvelles constructions d'habitat tout le long de la RN11 de 1990 à 2004.

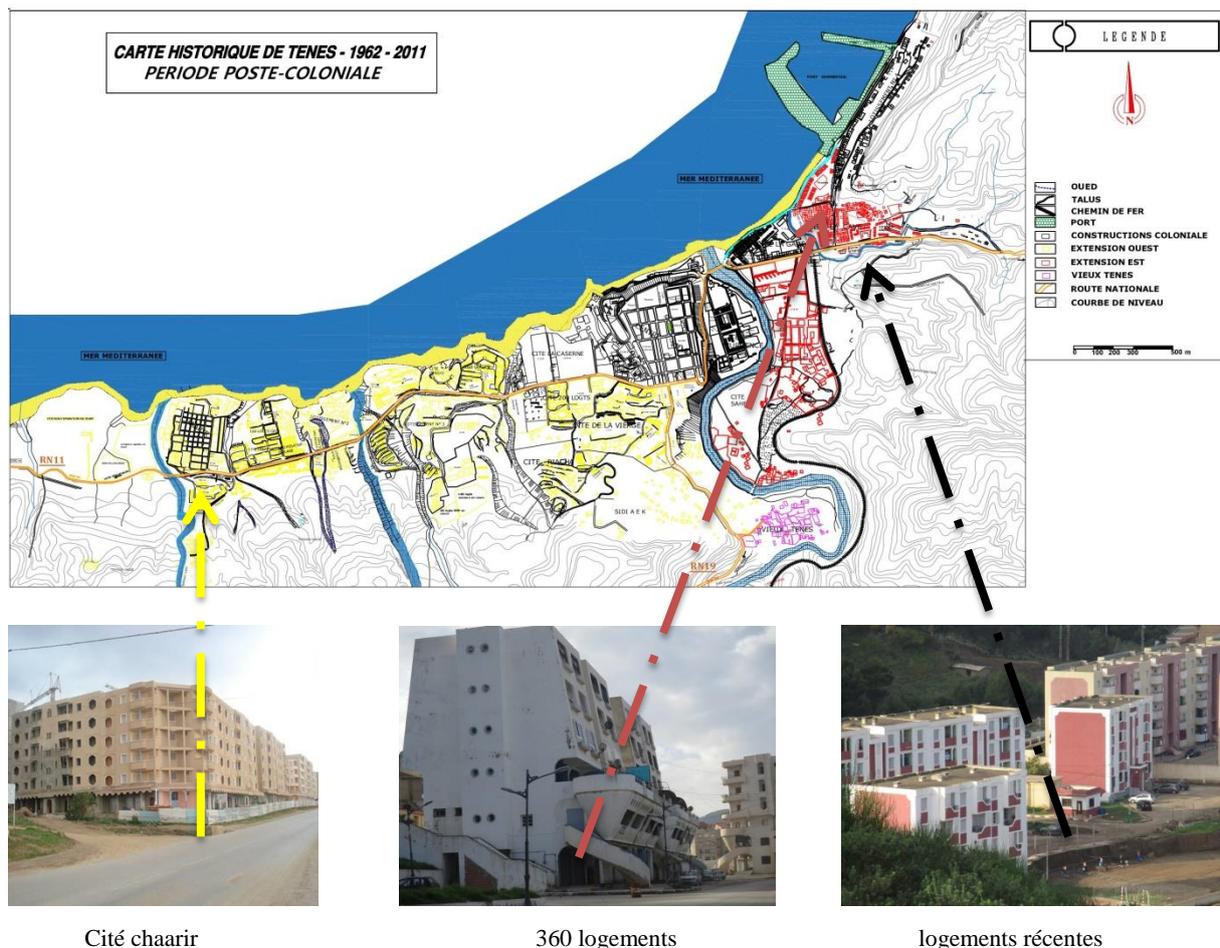


Figure 101 : carte de la ville de Ténès dans la période coloniale 1841-1962

Source : carte traitée par auteur

• L'organisation du cadre bâti :

L'implantation des Français est caractérisée par la conservation de la porte nord et création d'autres portes urbaines : Orléans-ville, Mostaganem, Cherchell, la porte de France et l'apparition de deux parcours reliant les nouvelles portes urbaines :

Le premier parcours traverse la ville du nord au sud et prend l'origine de la porte de la marine vers la porte d'Orléans-ville

Le deuxième parcours transverse la ville de l'est à l'ouest en passant par les deux nouvelles portes Cherchell et Mostaganem.

Ces deux axes matrice ne sont que des translations des deux anciens parcours Cardo-Documanus.

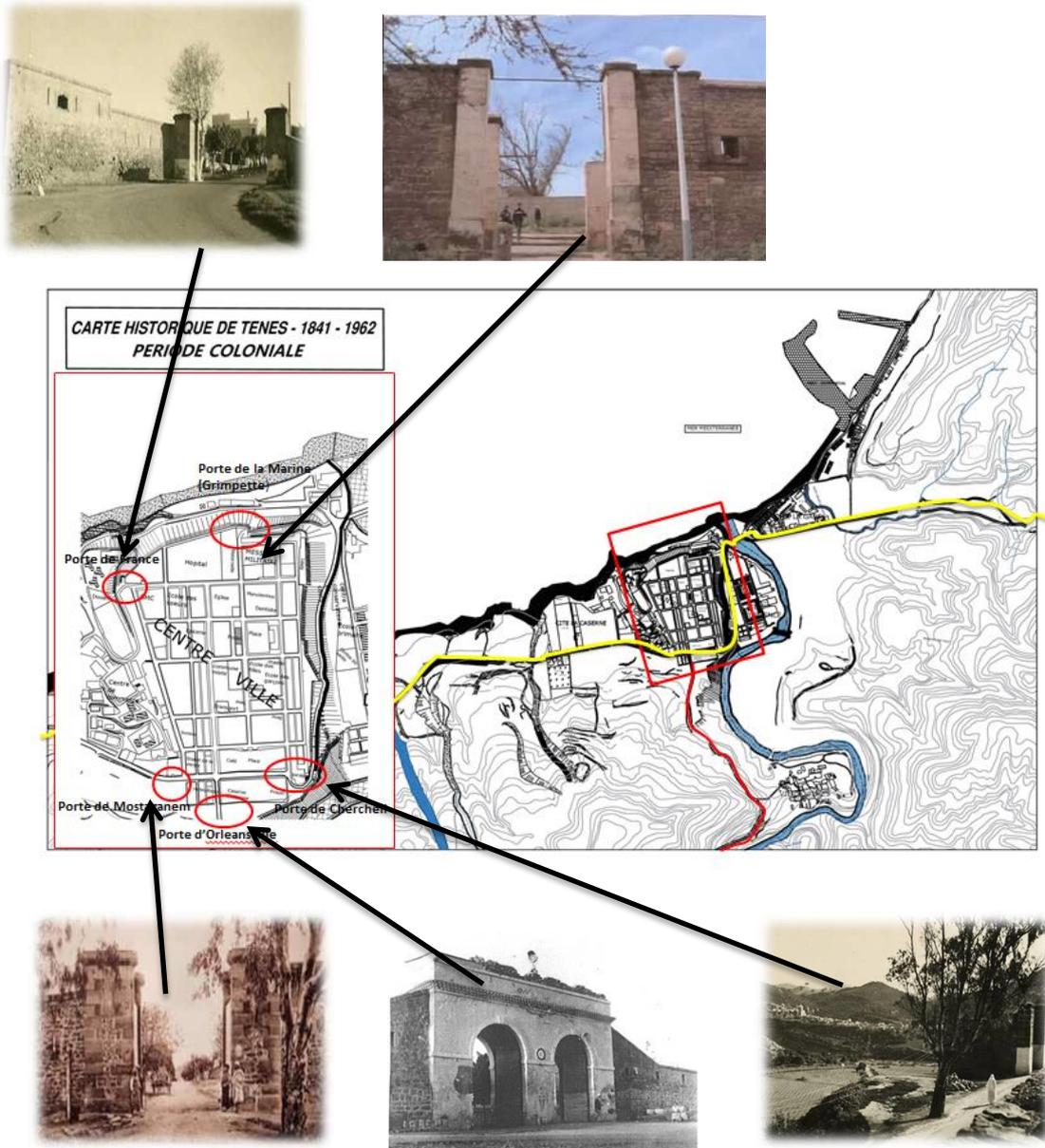


Figure 102 : l'organisation de l'accessibilité du centre-ville et système viaire

Source : traitée par auteur

L'organisation du tissu de la ville coloniale est en damier, d'un tracé perpendiculaire à la mer ponctué par deux places, l'une d'elles était l'emplacement de l'ancien forum. Des rues et avenues y sont rectiligne délimitant des îlots de forme régulières de 80*80 et 80*160 sauf du côté ouest où elles sont de forme trapézoïdale à cause de la géomorphologie du site.

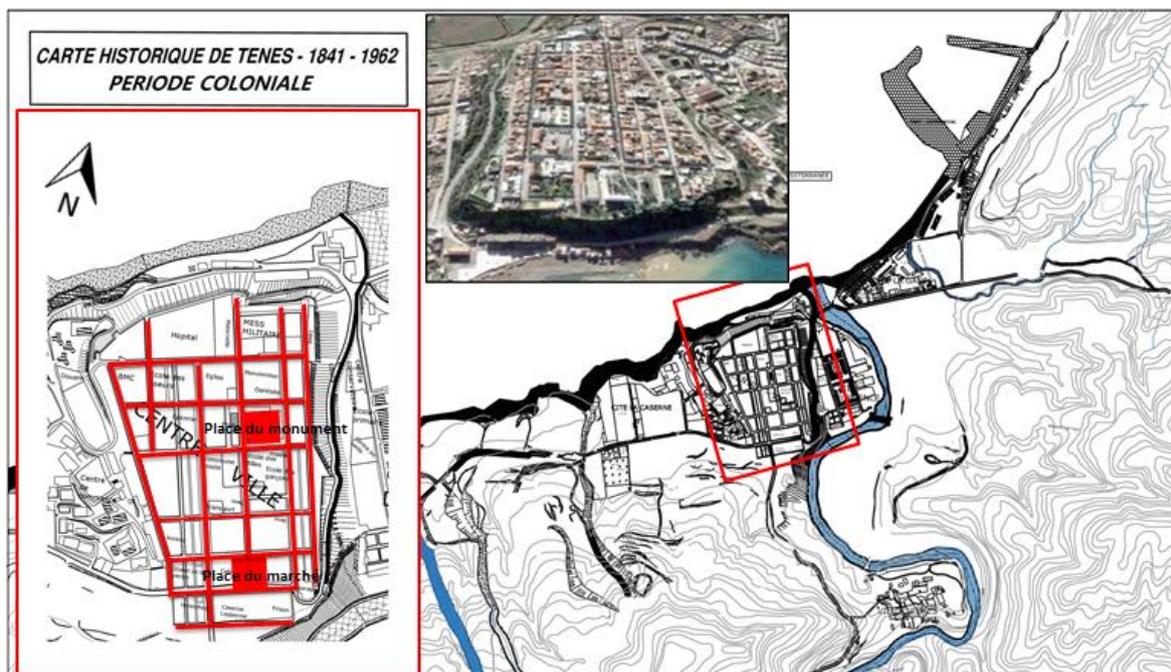


Figure 103 : l'organisation du cadre bâti du centre-ville

Source : traitée par auteur

5. Le constat :

Après la présentation de la ville de Ténès par ses données géographiques et son évolution à travers l'histoire, nous avons constaté plusieurs problèmes majeurs de la ville, qui effacent la valeur historique et touristique de la ville et causent sa faible attractivité.

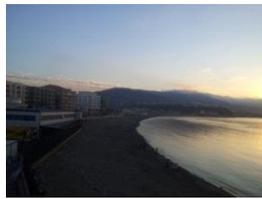
La ville s'est développée après l'indépendance vers l'Est et l'Ouest en rupture totale avec le tissu colonial. Le tracé de la ville est devenu irrégulier.

Les différentes entités de la ville séparées par les cours d'eau et une seule voie (RN11) qui relie ces entités et qui mène au port ce qui cause une forte circulation. Cette voie est sans aménagement et sans animation.

Manque d'établissement hôteliers pouvant accueillir les touristes. Actuellement la ville ne compte que deux établissements hôteliers : hôtel des Arts et hôtel Felleg, ce qui est insuffisant pour une station balnéaire comme Ténès.

La voie maritime est coupée au niveau du centre-ville par les bâtis existant.

La concentration des équipements administratifs, culturels, touristiques et sportifs dans le centre-ville et la partie ouest.



Le front de mer
Source : Google image



La RN11
Source : photo prise par auteur



Le port
Source : photo prise par auteur



La forêt
Source : photo prise par auteur



Figure 104 : Carte de constat

Source : traitée par auteur

La partie Est de la ville est délimité par la mer, la forêt et oued Allal ce qui rend cette partie isolée du reste de la ville, nous constatons un manque d'aménagement du front de mer malgré la présence des plages, du port et de la forêt.

Le port dans cette partie est siégé et dédié au commerce et la pêche, donc on distingue l'absence d'un port de plaisance, d'équipements publics, d'espaces verts, des activités d'animation et l'aménagement au bord de la mer.

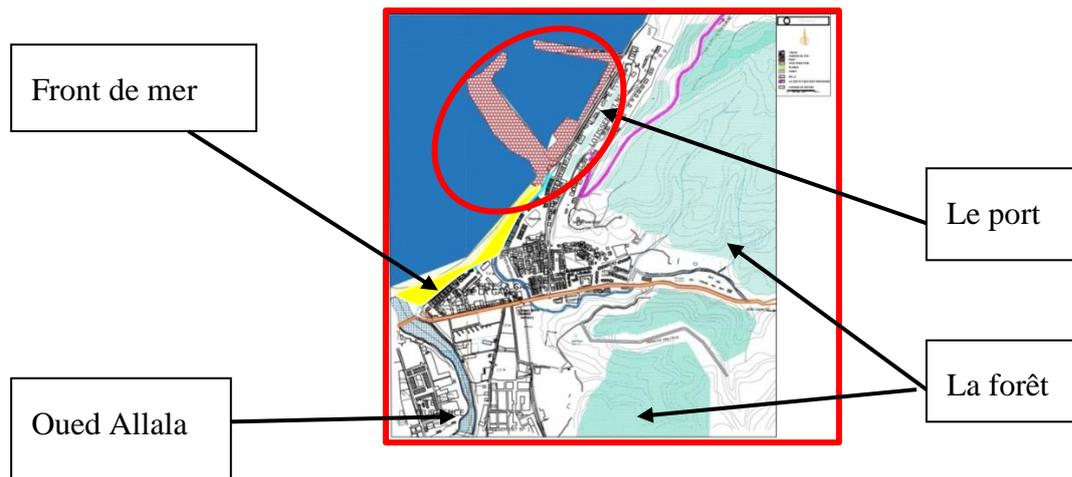


Figure 105: Carte de la partie Ouest de la ville

Source : Carte traitée par auteur

La partie Ouest de la ville est divisée par oued Chaarir et oued Boumazoued, ce qui cause une séparation physique des quartiers.

Nous constatons aussi l'absence de la relation mer ville physique et visuel, en raison de l'existence de bâtis de hauts gabarits sur le front de mer. L'accès aux plages se fait par deux voies mécaniques seulement, celles-ci ne sont pas aménagées, et très mal entretenues.

La présence des cités préfabriquées qui ont dépassé leurs durée de vie et elles sont devenues un danger pour les habitants telles la cité el Bagueri et cité de La vierge.

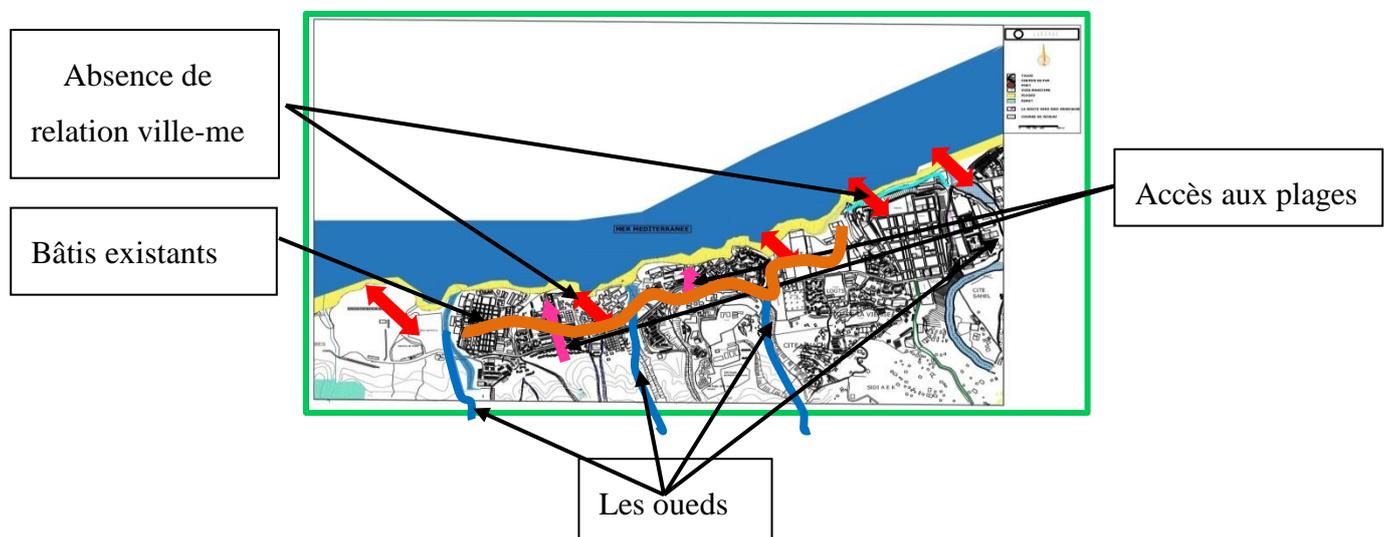


Figure 106 : Carte de la partie Ouest de la ville

Source : Carte traitée par auteur

La partie sud (Le vieux Ténès). Cette partie est délimité par oued Allala ce qui la rend isolée.

On distingue un manque de différentes activités, et le vieillissement de son tissu.

6. Plan d'action :

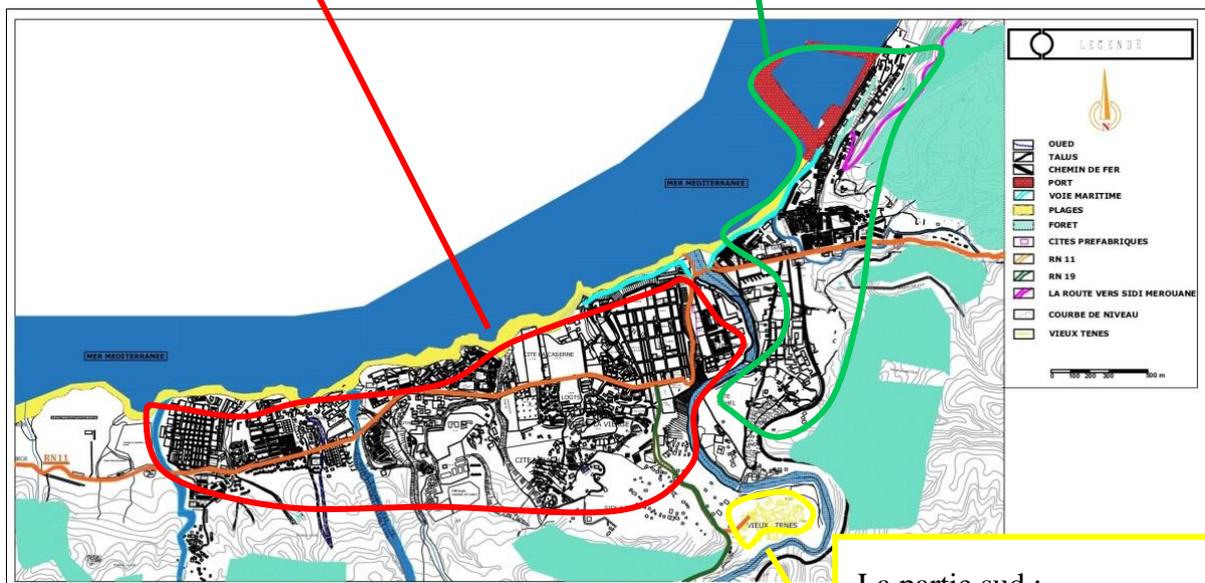
D'après ce constat sur la ville de Ténès, et selon la démarche de l'option et les objectifs assignés, notre intervention consiste à rendre la ville attractive.

Partie Ouest :

- Aménager les plages.
- Restructurer et aménager les poches vides.
- Animer la partie Ouest.
- Aménager les Oueds.

La partie Est :

- Réaménager la partie portuaire.
- Relier la partie Est au reste de la ville.
- Aménager la forêt.
- Dynamiser le front de mer.
- La mise en service du chemin de fer.



La partie sud :

- Restructurer et rénover le vieux Ténès
- Animer le vieux Ténès.

Figure 107 : Plan d'action

Source : Carte traitée par auteur

7. Schéma des principes d'aménagement:

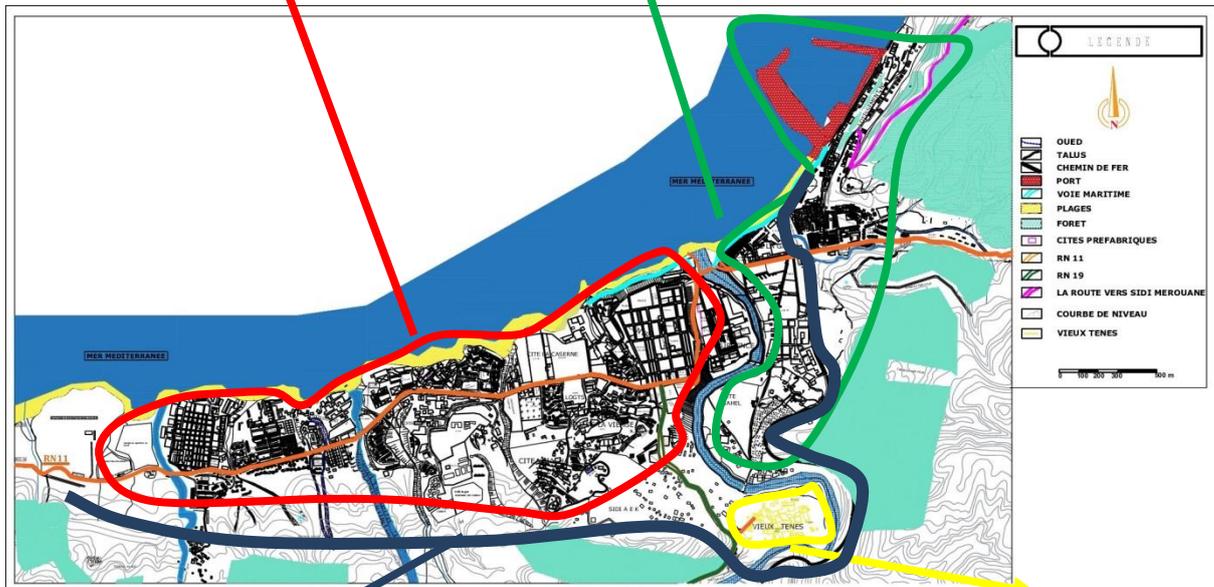
D'après le plan d'action que nous avons fait auparavant, nous allons élaborer un schéma des principes d'aménagement pour l'ensemble de la ville, qui sera présenté comme suit :

Partie Ouest :

- Créer Des promenades fluviales.
- Créer un pôle touristique.
- Réaménager le boulevard urbain (RN11).
- Aménager les plages.

Partie Est :

- Ajouter une activité de plaisance au niveau du port.
- Créer une promenade maritime.
- Aménager les plages.
- Réaménager le théâtre.
- Créer des espaces de loisir et de détente.
- Créer des espaces publics et verts.
- Aménager la forêt.



La création d'une voie de contournement.

La partie sud :

- Créer une promenade.
- Créer un pôle touristique culturel.

Figure 108 : Schéma des principes d'aménagement

Source : Carte traitées par auteur

8. Présentation de la zone d'intervention :

a. Choix et présentation de la zone d'intervention :

À la suite de notre schéma des principes d'aménagement de toute la ville, on passera à une échelle plus détaillée. Notre choix s'est porté sur la partie Est de la ville, cette partie offre des particularités naturelles (La mer, la forêt), la présence du port et des plages. Afin de profiter de ces potentialités dans un aménagement qui répond à notre problématique.

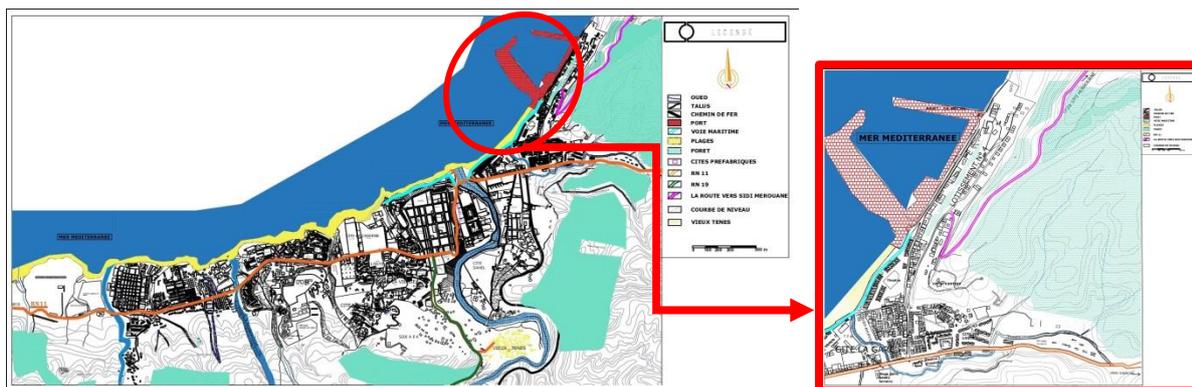


Figure 109 : Situation de la zone d'intervention

Source : Carte traitée par auteur

b. Délimitation et accessibilité :

• Délimitation :

Notre zone d'intervention est limitée :

Au nord par la mer méditerranéenne, au sud par la forêt, à l'est par la forêt et à l'ouest par la cité la cave.

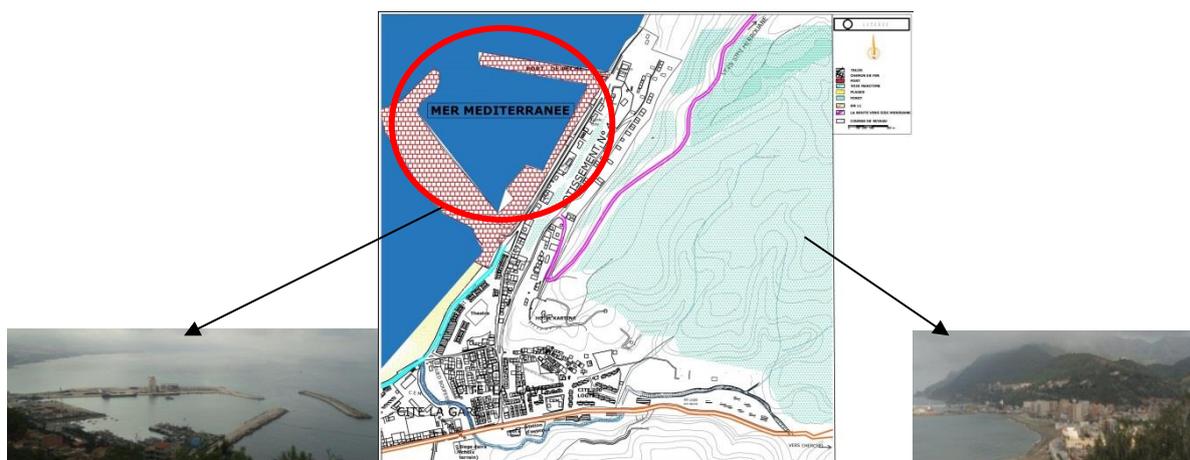


Figure 110 : Délimitation de la zone d'intervention

Source : Carte traitée par auteur

- **Accessibilité :**

L'accessibilité à notre site d'intervention depuis :

- La route vers Sidi Merouane.
- La route du front de mer.

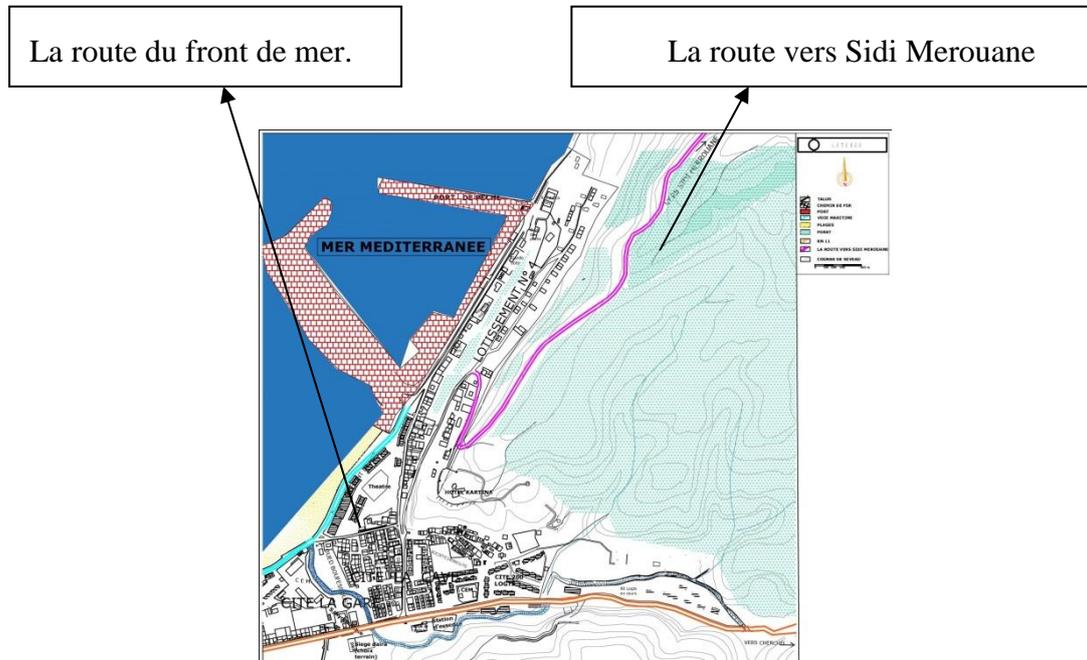


Figure 111 : carte de l'accessibilité de la zone d'intervention

Source : Carte traitée par auteur

c. État de fait :

La zone d'intervention est riche en terme de potentialité, elle est composée du port pêche et du commerce, des plages, de la forêt, du théâtre en plein air, de la villa de Bey, la route du front de mer et la route vers Sidi Merouane.

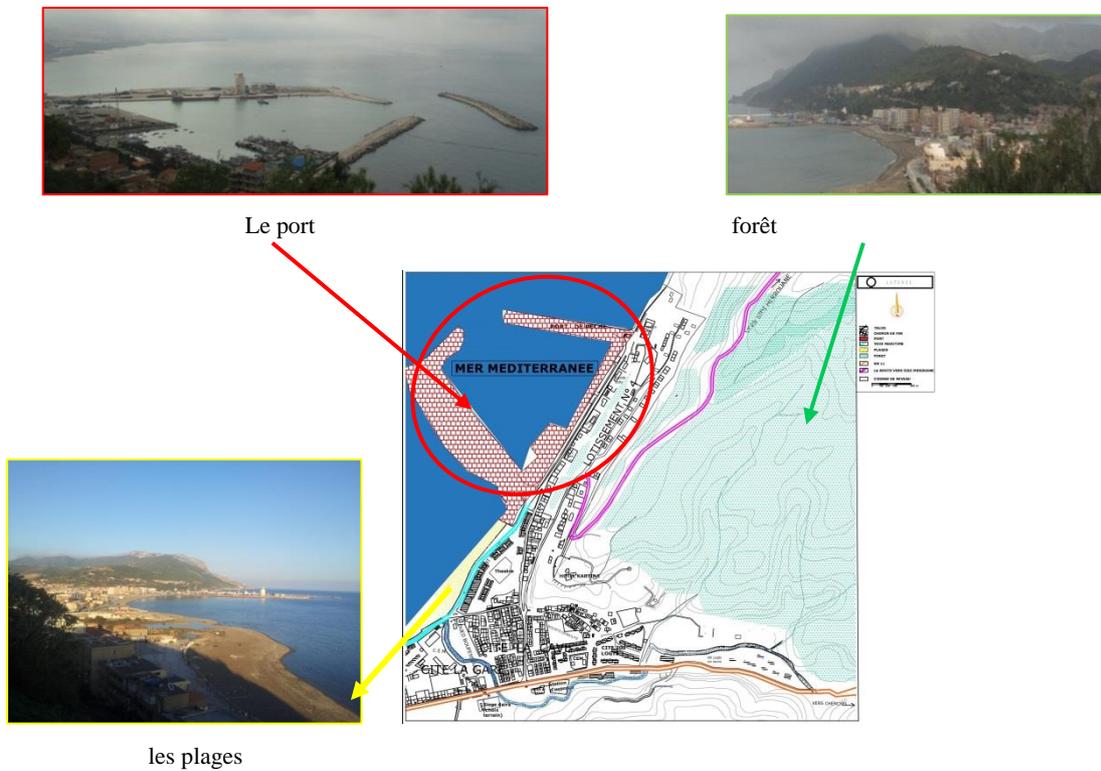


Figure 112 : Carte d'état de fait de la zone d'intervention.

Source : Carte traitée par auteur.

d. Gabarits :

Le gabarit des bâtis existants varie entre R+3 et R+8

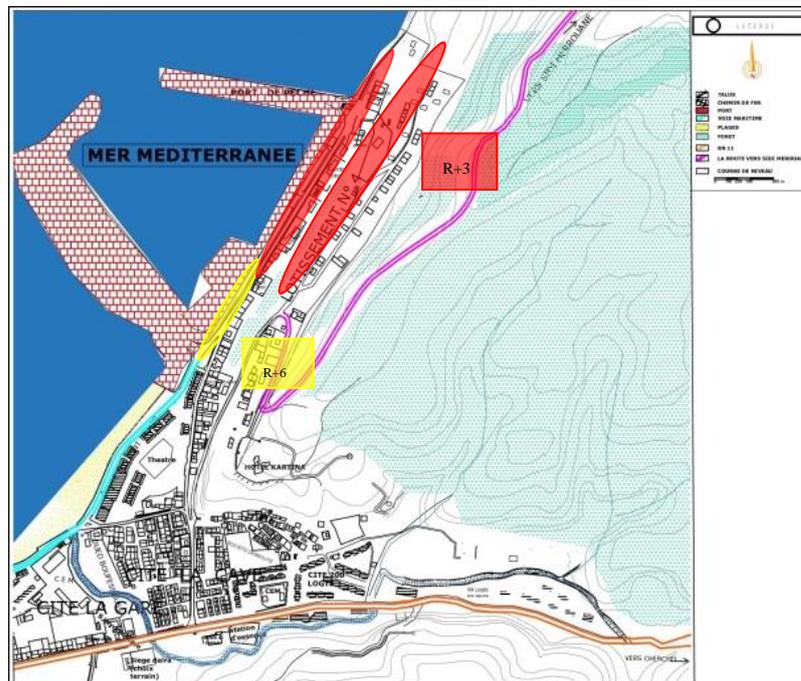


Figure 113 : Carte montre le gabarit des bâtis existants

Source : Carte traitée par auteur

e. L'enseillement et vents :

Notre site est bien ensoleillé, il n'y a aucun obstacle naturel ou artificiel qui peut l'empêcher de ne pas bénéficier du soleil.

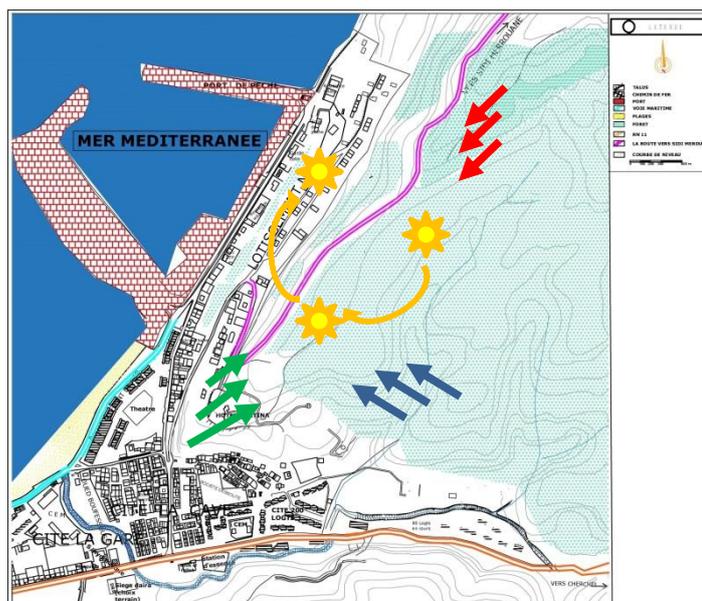


Figure 114 : vents et ensoleillement.

Source : Carte traitée par auteur.

f. Le constat :

Après la présentation de notre zone d'intervention, on constate que cette dernière souffre des plusieurs problème, mais aussi elle est riche en terme de potentialités :

- **Les potentialités :**

- La présence du port.
- La présence de la forêt.
- La vue panoramique.

- **Les contraintes :**

- La partie Est est isolé.
- Le port est négligé et mal entretenu.
- Manque d'espaces publics, d'espaces verts.
- Manque d'aménagement spécifique au littoral.
- Front de mer est délaissé.
- Les plages ne sont pas aménagées.
- Manque d'établissements touristiques et sportif et culturels.
- La présence d'une seule voie (RN11) qui passe par le front de mer.



Figure : Le port

Source : prise par auteur



Figure : Le port de pêche

Source : prise par auteur



Figure : le front de mer

Source : google image

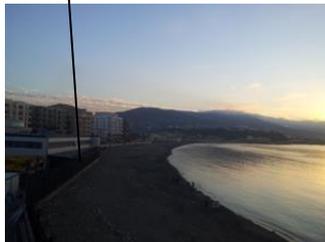
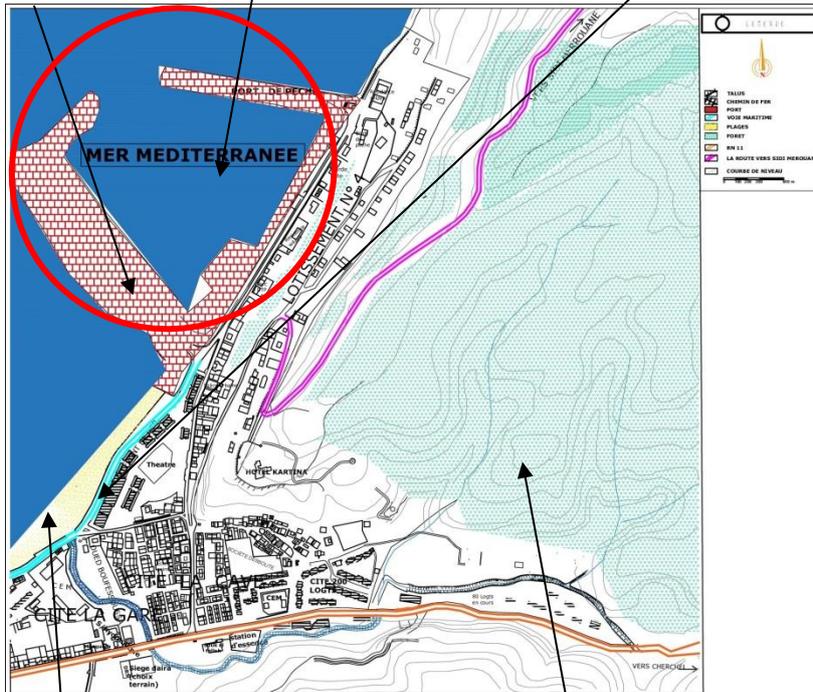


Figure : Les plages

Source : google image

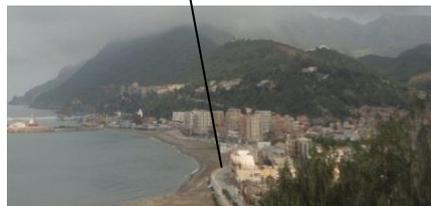


Figure : La forêt

Source : Google image

Figure 115 : Carte de constat de la partie Est de la ville de Ténès

Source : Carte traitée par auteur.

9. Schéma des principes d'aménagement de la partie Est de la ville :

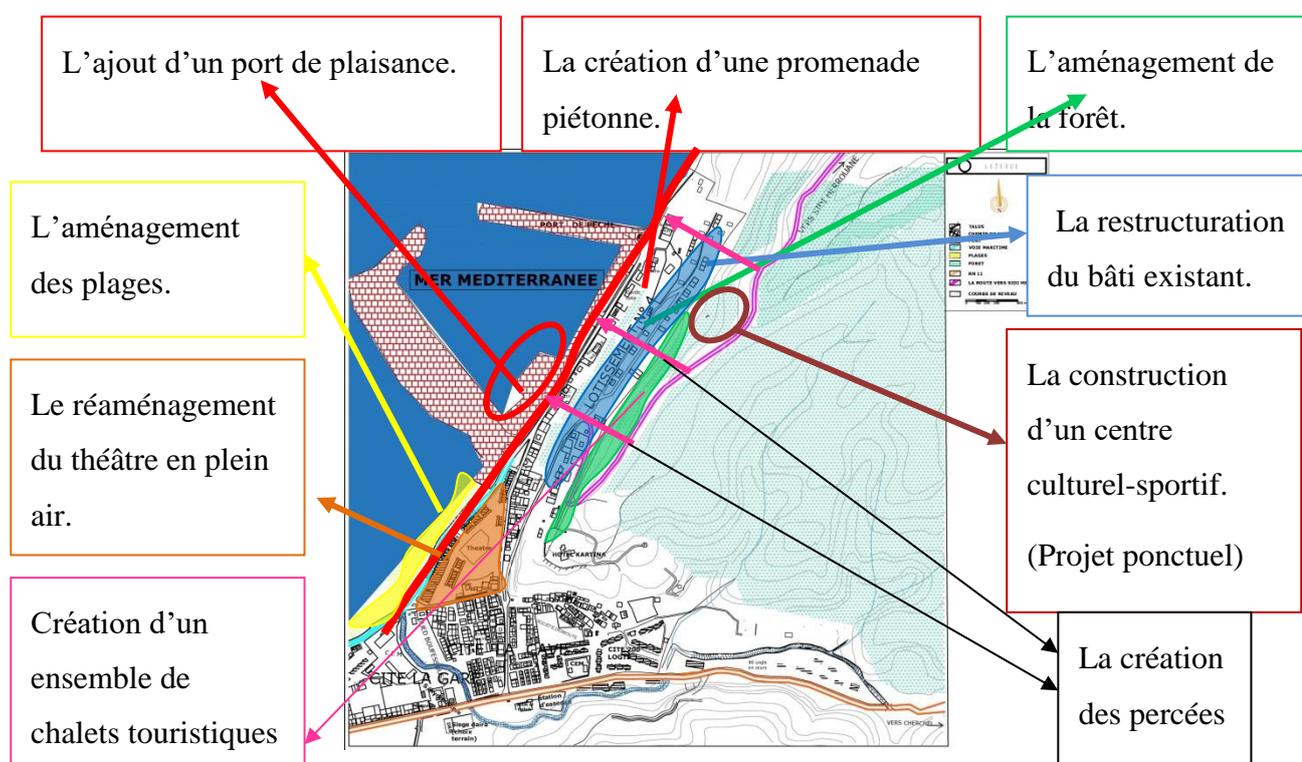
• Orientation du PDAU concernant le POS 6 « site d'intervention » :

Le PDAU propose à ce secteur les opérations suivantes :

- Densification de 70 logts/ha.
- Restructuration du cadre bâti.
- Rénovation du cadre bâti préfabriqué.
- Valorisation de la fonction touristique de la zone.
- L'aménagement du front de mer.
- L'espace est à aménager en espaces de repos et de récréation.
- Densification des poches vides.
-

• Élaboration du schéma des principes d'aménagement :

Dans cette partie on va élaborer un schéma des principes d'aménagement dans le but d'assurer l'attractivité. Et par rapport à ce dernier on va élaborer un plan d'aménagement et une simulation de projet. Le schéma des principes d'aménagement est présenté comme suit :



Source : Carte traitée par auteur

10. Élaboration du plan d'aménagement :

Suite à nos actions, d'aménagement nous allons présenter avec plus de détails et de précision l'aménagement de cette partie Est de la ville, en référence au schéma des principes d'aménagement proposé pour l'ensemble de la ville.

Donc par rapport à cet état de fait, notre intention à travers ce travail est d'arriver par des aménagements adéquats à la mise en valeur, et en relation les différentes potentialités dont jouit notre zone d'intervention. Le but est de faire de cette partie une zone attractive.

Éléments structurants projetés :

- Un port de plaisance aménagé avec des restaurants, des boutiques, des aires de jeux, et des locaux techniques.
- Élargissement de la route du front de mer.
- Aménagement des plages.
- Une promenade piétonne, tout au long du front de mer ; du port de pêche jusqu'au centre-ville passant par le port de plaisance, les plages, et le théâtre en plein air.
- La création d'une voie cyclable tout au long de la promenade.
- Le réaménagement du théâtre en plein air, avec des aires de repos, et aires de jeux.
- Aménagement de la forêt, avec des aires de jeux, aires de repos, et aires de sport.
- Création des belvédères pour profiter de la vue panoramique.
- La création des escaliers urbains qui relient la zone d'intervention avec le front de mer, passant par la forêt.
- La création d'un ensemble de chalets pour renforcer la vocation touristique dans la zone d'intervention.
- La création d'un circuit de footing.
- La création d'un centre culturel et sportif.
- La création d'une voie téléphérique, du notre site du projet au port de plaisance.

11. Simulation du projet :

a. Le choix du projet (centre sportif et culturel) :

Notre projet ponctuel un double usage : sportif et culturel, ce qui a conduit à une architecture permet l'accueil de publics différents. Afin de créer un lien entre les différentes communautés, cette force d'union permet le développement économique de la ville, mais aussi attirer une population mixte, et rendre cette zone attractive.

En liant le sport à la culture dans un même centre, ce projet espère rassembler des personnes d'origines sociales différentes, et de générations diverses.

Nous nous rendons en compte que la ville de Ténès a un manque d'établissements culturels et sportifs, cela confirme le fait qu'une meilleure cohésion sociale à notre avis, doit être retrouver à l'échelle de la ville.

b. Élaboration du plan de masse :

Ce que nous avons pris en compte dans notre intervention est d'arriver à mieux intégrer notre projet dans le site.

D'abord, nous avons suivi une trame de (8*8m) qui traverse les poches vides du bâti existant, elle n'est qu'une translation de celle de centre-ville (80*80), à partir de cette trame nous avons créé des escaliers urbains, qui forment des percées vers la mer et qui assurent la relation ville-projet.

Ensuite, nous avons prévu l'entrée principale du notre projet au milieu de deux escaliers urbains. À partir de cette entrée, nous avons créé une nouvelle percée qui mène vers la forêt.

Enfin, nous avons aménagé un belvédère, pour profiter de la vue panoramique qui offre le terrain et créé une station téléphérique du port au belvédère pour faciliter l'accessibilité à notre terrain.

Nous avons renforcé l'activité sportive au milieu forestier, pour rendre notre site plus attractif.

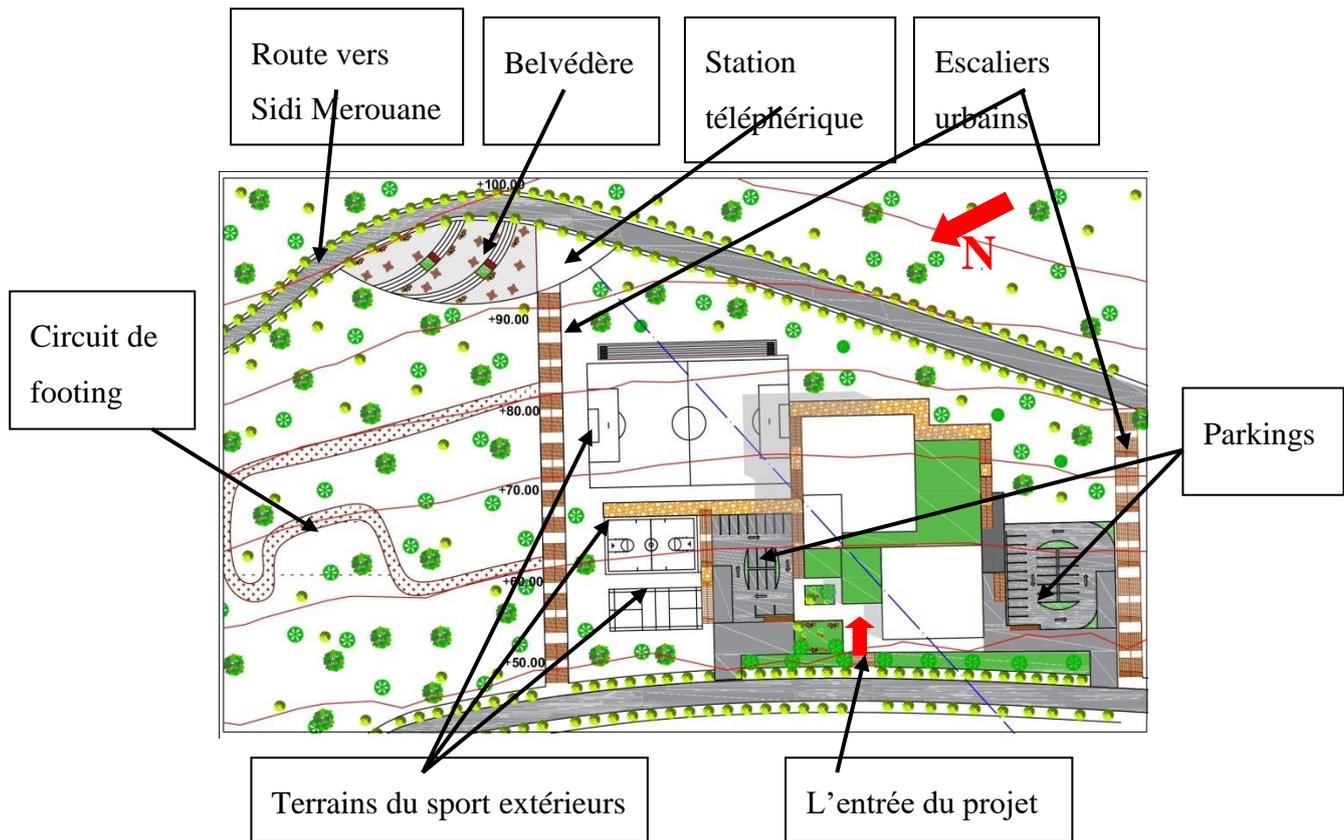


Figure 117 : Plan de masse

Source : carte traitée par auteur.

c. Accessibilité :

L'accessibilité à notre projet se fait depuis la route de Sidi Merouane, où par le téléphérique qui mène du port de plaisance à notre terrain, ou par les escaliers urbains qui mène du front de mer jusqu'au terrain en passant par la forêt.

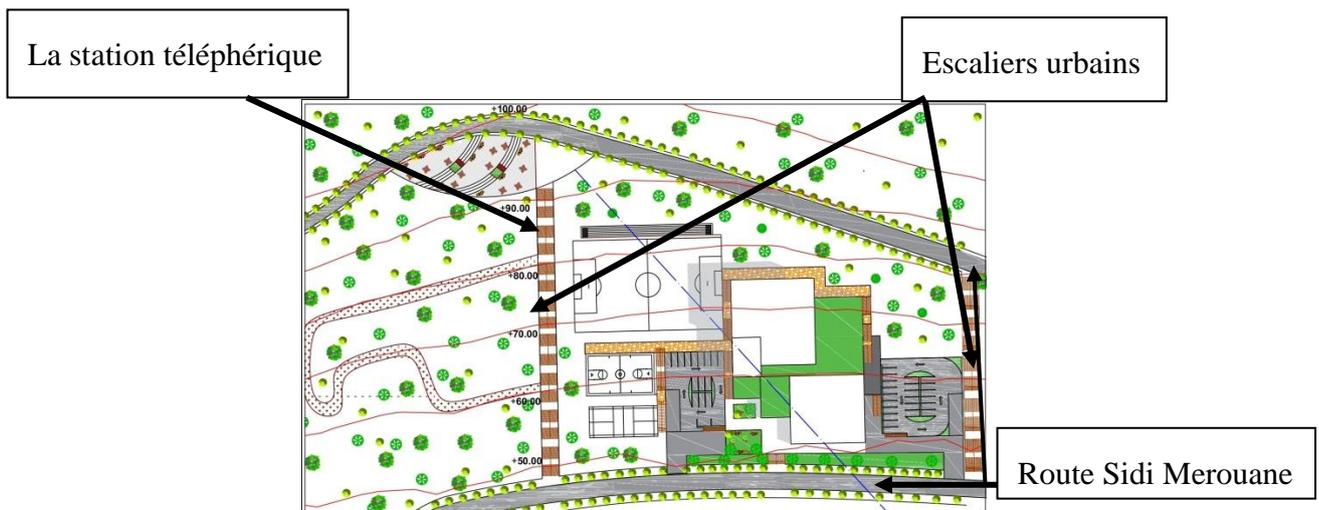


Figure 118 : Carte d'accessibilité au terrain

Source : Carte traitée par auteur.

d. Les principes de la conception du projet :

Dans la conception de notre projet, nous avons exploité au maximum des vues sur la mer, en prenant en considération la forme du terrain, les vents, l'ensoleillement, et le rapport avec l'environnement immédiat et le paysage pour assurer une continuité urbaine et une meilleure adaptation au site.

- La forme du projet :

Avec les conditions que le terrain nous a offert (terrain vide et en pente), et les exemples d'inspiration, on a fait sortir la forme du notre projet, avec des terrasses dégradées de part et d'autre, orientées vers la mer pour avoir le maximum des vues dégagées sur la mer.

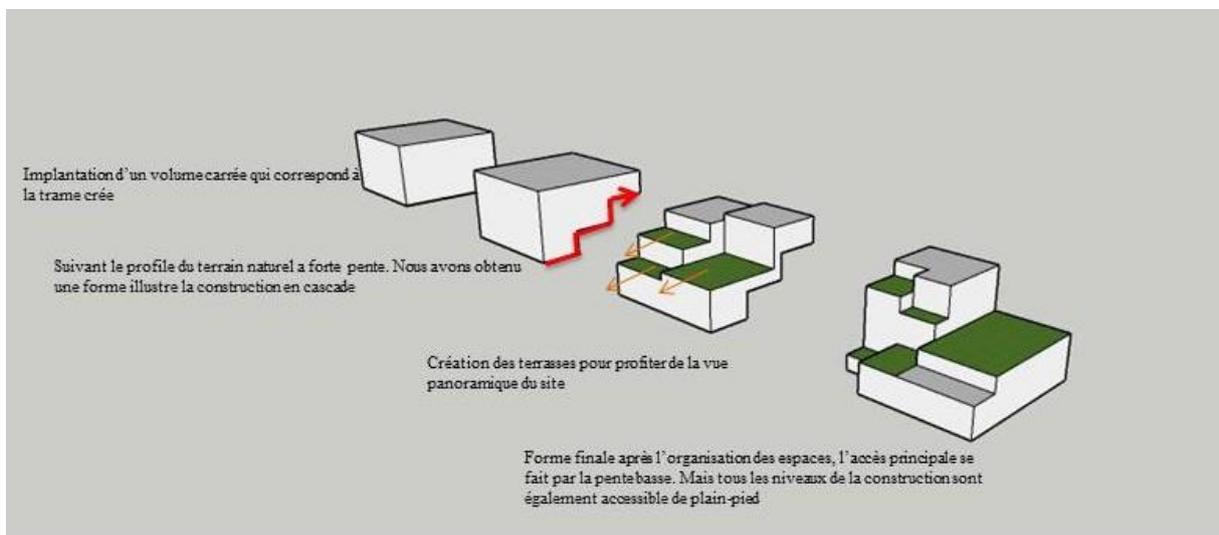


Figure 119 : développement de la forme de projet (genèse)

Source : traitée par auteur

e. Orientation et circulation :

- L'orientation :

Pour l'orientation du projet, on a suivi les reliefs du terrain ; et on a pris en considération la vue panoramique sur la mer.

- La circulation :

La circulation piétonne :

La circulation piétonne : se fait par les escaliers qu'on a créé, cela pour faciliter la circulation au niveau du terrain, et accéder du l'extérieur aux différents étages du projet, ou accéder aux terrains du sport extérieurs.

La circulation mécanique :

La circulation mécanique se fait juste aux niveaux des parkings, qui se composent de deux niveaux.

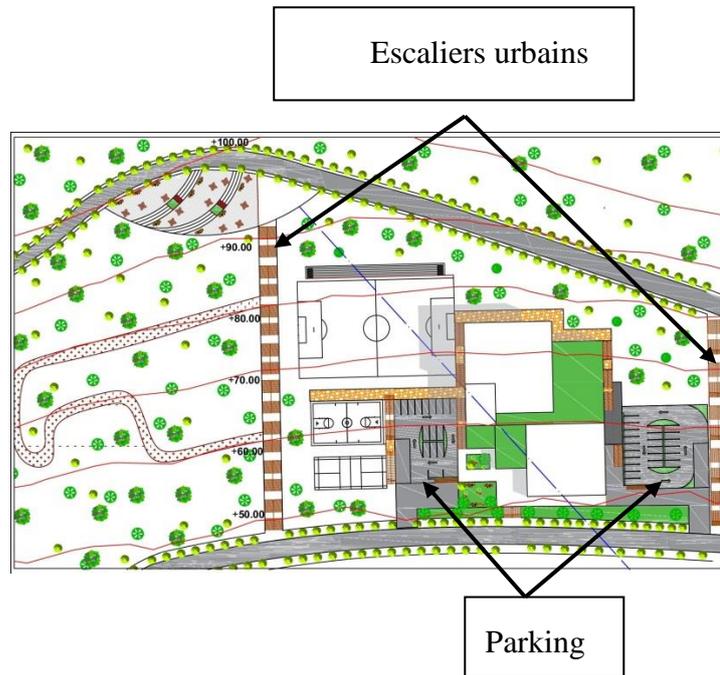


Figure 120 : Carte de la circulation dans le terrain

Source : Carte traitée par auteur

f. La façade :

Notre façade est composée de grands arbres stylisés inspirés de l'omniprésence de la forêt dans notre site. Cette façade créative et écologique présente une nouvelle d'utiliser le bois.

Nous avons renforcé notre choix par des exemples, on cite à titre d'exemple l'espace culturel a Chaville en France :



Figure 121 : espace culturel, Chaville. France

Source : <https://www.pinterest.fr/>

g. Programme :

Analyse d'exemple :

• Centre sportif et culturel de Pont de Veyle :

Le projet se situe à Saint-Jean-sur-Veyle en France, il a une superficie de 2 923 m². La volumétrie générale du projet est simple : un volume en bois inséré dans un volume plus bas en béton. Les qualités d'ambiance et de fonctionnalité ont été au cœur de la réflexion. Les variations, tonalités et orientations des lumières, naturelles et artificielles ont participé à la définition des volumes.



Figure 122 : centre sportif de Pont de Veyle

Source : <https://www.archicontemporaine.org/>

• Programme :

Espace	Superficie
Salle de gymnase	150m ²
Salle de danse	188.95m ²
Salle du judo	700m ²
Vestiaires + Sanitaire	40m ²
Salle d'exposition	172m ²
Bar	100m ²
Cinéma	1200m ²
Théâtre	77m ²
Hall de sport	200m ²
Dépôt	161.05m ²

D'après l'analyse d'exemple et les recherches sur Neufert, nous avons obtenu le programme suivant :

Espace	Superficie
Salle omnisport	641m ²
Salle de spectacle	421m ²
Espace de consommation	141m ²
Bureaux	10m ² - 40m ²
Salle de réunion	28m ²
Salle d'archives	24m ²
Salle de box	120m ²
Salle de musculation	124m ²

Espace	superficie
Salle de judo	161m ²
Salle de fitness	110m ²
Atelier de danse	75m ²
Atelier de musique	90m ²
Atelier d'artisanats	87m ²
Atelier de dessin	91m ²
Atelier de couture	109m ²
Salle d'exposition	196m ²
Salle d'informatique	196m ²
Bibliothèque	483m ²
4 Vestiaires + douches	27m ² - 50m ²
8 Sanitaires	20m ² - 40m ²
Espace de circulation+ hall+ accueil	974m ²

h. Système constructif :

Le système constructif que nous avons utilisé dans notre projet est: poteaux/poutre (structure métallique). La structure métallique à d'innombrables avantages. Donc, quelques raisons de choisir cette dernière sont : la possibilité d'avoir de nombreuses pièces standardisées, son excellent rapport résistance/volume.

La résille décorative en bois est assemblée des pièces de 20 m de hauteur, sans joint ni système de fixation apparent.

i. Les matériaux de construction :

Nous avons fait le choix d'associer le métal, le béton, le bois et le verre dans la construction de notre projet.

Le bâtiment s'impose sur des fondations et dalle en béton, une charpente métallique joue le rôle d'un squelette qui garantit la rigidité et la résistance de la construction, la façade en bardage en bois apportent un confort thermique et acoustique optimal, aussi bien que les grandes fenêtres en verre permettent de profiter au maximum de la vue panoramique et pour avoir une lumière naturelle homogène et adaptée aux activités du projet.

La façade est dotée par une résille en bois pour garder l'esprit de la forêt.

12. Conclusion :

Bien que la conception d'un projet architectural ne peut jamais être conclue nous avons tenté à travers notre intervention de répondre à notre problématique posé dans le constat et par rapport aux objectifs de l'option.

- **Conclusion générale :**

Nous pouvons affirmer qu'au fil de notre étude, nous avons acquis un ensemble de connaissances sur les villes littorales dans leur contexte en général mais aussi sur le plan architectural et urbanistique en particulier.

Avec le souhait que nous avons réalisé qu'un bon projet, n'était pas uniquement esthétique mais qu'il devait avant tout s'intégrer judicieusement en répondant aux besoins de la ville littorale.

Ainsi, à travers cette modeste étude, nous avons essayé de comprendre le fonctionnement de la ville de Ténès pour intervenir efficacement à travers des projets qui s'intègrent au mieux dans leur environnement immédiat, et qui permettront de donner une meilleure image urbaine de la ville.

- **Références bibliographiques :**

Ouvrages :

- Kevin Lynch « L'image de la cite ».
- Les villes face aux défis de l'attractivité.
- Neufert 8

Mémoires :

- L'attractivité et les espaces publics dans l'ère de la compétitivité (2016/2017).
- La création d'un complexe sportif-culturel Saint Gratin(95) (2016/2017).
- Analyse urbaine de Ténès (2012/2013)

Sites web :

- www.futuribles-revue.com
- <http://dx.org/1051-chlef.com/detail.php?id=37>
- www.infoTénès.com
- <https://www.pinterest.fr/>

Autres Sources :

Notre prise de note est suite aux contacts avec les organismes suivants :

- APC de Ténès
- XUCH de Ténès.

Discours

Madame la présidente du jury ; mesdames les membres du jury, honorable assistance ;
Bonjour

Nous tenons avant tout à vous remercier chers membres du jury de nous avoir honorés de votre lecture, votre présence aujourd'hui et pour vos remarques qui viendront enrichir ce travail qu'on aura le plaisir de partager avec vous.

Ensuite, nous tenons à remercier vivement nos encadreurs qui nous ont orientés, conseillés et guidés tout au long de l'année.

En vue l'obtention de notre diplôme de master en architecte, nous allons vous présenter notre projet dont l'intitulé est « l'attractivité des villes littorales », Celui-ci s'inscrit dans notre option AZUL qui s'intéresse au rapport projet –site et a pour objectifs :

- une meilleure adaptation aux particularités du milieu littoral dans notre manière de produire et organiser l'espace bâti.
- une réflexion dans une démarche de développement durable pour une meilleure mise en valeur des potentialités de nos espaces littoraux.
- redonner aux villes littorales leur image architecturale et urbanistique.

Pour mener notre travail, nous avons posé la problématique suivante :

Comment transformer un site donné en un milieu attractif capable de répondre à l'ensemble des besoins de confort, de détente et de rencontre ?

Afin de répondre à cette problématique, nous avons essayé d'acquérir un ensemble de connaissances sur le thème choisi que nous avons regroupées dans la partie de la thématique spécifique. Ces connaissances vont être réinvesties dans notre projet comme vous pouvez le constater dans le document.

Notre travail s'articule sur deux axes:

Le premier c'est la thématique générale qui sera consacrée à la présentation de la ville littorale en général et la ville littorale algérienne en particulier. Ceci, pour une meilleure connaissance de la ville côtière, particulièrement sur le plan architectural et urbanistique.

Le deuxième axe concerne la phase analytique et intervention. Dans celui-ci ; nous allons présenter la ville choisie par ses données géographiques, historiques et l'organisation de son cadre bâti, et essayer de trouver des solutions aux problèmes constatés en proposant une intervention urbaine qui se conclut par une proposition d'un projet architectural.

Thématique générale :

Dans la première partie, nous avons souligné l'importance de la présence de la mer dans les villes littorales. Pour cela, vous pensez que tout développement de ces villes doit commencer par un axe d'articulation qui est le front de mer.

Par ailleurs, nous avons constaté que ces villes se caractérisent par plusieurs tracés liés aux différents facteurs. Il existe des villes à tracé parallèle à la mer qui suivent la bande littorale dans le but d'avoir le maximum de vues dégagées, et pouvoir créer des espaces extérieurs comme les placettes et les promenades balnéaires.

D'autres villes ont un tracé perpendiculaire qui est dû à différents obstacles naturels tels : la morphologie du terrain, c'est le cas des terrains accidentés. Ainsi que la présence des cours d'eau et des terrains agricoles. Ce tracé permet de créer des percées visuelles sur la mer pour offrir à la ville une ventilation naturelle.

Ces deux tracés peuvent coexister dans une même ville mais ne sont pas les seuls. On a aussi le tracé satellitaire, dans lequel une ville se développe dans une partie donnée puis change de direction et se développe dans une autre partie à cause de facteurs naturels.

La ville littorale se caractérise par des aménagements urbains spécifiques orientés vers la mer, parmi ces aménagements en cite :

Passons à présent aux aménagements urbains spécifiques parmi lesquels nous citons :

- Les percées et les boulevards qui jouent un rôle de ventilation de la ville lorsque le développement augmente et gardent toujours un contact visuel entre la ville et la mer ;
- Les belvédères et les places permettant le regroupement, les rencontres et l'échange culturel
- Les promenades et les esplanades qui offrent une vue panoramique et valorisent l'attractivité touristique.

Cas d'Algérie

Nous avons conclu la section de la thématique générale par une recherche sur les villes algériennes côtières sur le plan urbanistique et architectural. Nous avons présenté leurs particularités pour mieux nous rapprocher de la réalité du terrain puisque l'une de ces villes fait l'objet de notre étude .

Cette recherche nous a permis de constater que l'Algérie a connu un boom démographique après l'indépendance. Pour répondre à la forte demande au logement, l'état algérien a suivi une politique d'habitat qui n'obéit pas souvent à un plan architectural réfléchi. Ceci a engendré un déséquilibre sur le plan urbanistique et a nuit à l'attractivité de nos villes côtières.

Après cette recherche thématique sur les villes littorales en général et les villes algériennes en particulier, nous allons entamer notre projet de fin d'étude qui porte sur Ténès, une ville du littoral algérien.

Choix de la ville

Nous avons choisi de travailler sur cette ville vu ses potentialités naturelles. En effet, Ténès bénéficie d'une vue sur la mer, de la présence des Oueds, de la forêt. Et son évolution historique qui est riche par le passage successif de différentes civilisations, donnant un héritage socio-culturel important.

Situation

Ténès est une ville côtière, située dans la partie Nord-Ouest de l'Algérie, à mi-distance entre les deux métropoles Alger – Oran et à 54 km au nord du chef-lieu de la wilaya de Chlef.

Accessibilité

On accède à la ville par l'autoroute Est-Ouest puis on prend la RN19 qui relie le Chef-lieu de la wilaya de Chlef à Ténès, ou par la RN11 qui relie Cherchell à Mostaganem et qui traverse la ville de Ténès.

délimitation

Elle est délimitée par deux plateformes : La mer au nord, le mont El Dahra au sud, la forêt à l'est et les terrains agricoles à l'ouest.

Ténès est une ville côtière, située dans la partie Nord-Ouest de l'Algérie, à mi-distance entre les deux métropoles Alger – Oran et à 54 km au nord du chef-lieu de la wilaya de Chlef.

On accède à la ville par l'autoroute Est-Ouest puis on prend la RN19 qui relie le Chef-lieu de la wilaya de Chlef à Ténès, ou par la RN11 qui relie Cherchell à Mostaganem et qui traverse la ville de Ténès.

Elle est délimitée par deux plateformes : La mer au nord, le mont El Dahra au sud, la forêt à l'est et les terrains agricoles à l'ouest.

Historique :

L'agglomération de Ténès occupe un emplacement chargé d'histoire, puisque le site fût occupé successivement par: les Phéniciens, les Romains, les Arabes et les Français.

Cadre bâti

Pour l'organisation du tissu de la ville coloniale est en damier, d'un tracé perpendiculaire à la mer ponctué par deux places, l'une d'elles était l'emplacement de l'ancien forum. Des rues et avenues y sont rectilignes délimitant des îlots de forme régulières de 80*80 et 80*160 sauf du côté ouest où elles sont de forme trapézoïdale à cause de la géomorphologie du site.

Sur une dizaine d'années après l'indépendance l'urbanisation de la ville de Ténès a été lente et son tissu urbain été mal structuré, il se caractérise par des poches vides et composé beaucoup plus de l'habitat collectif avec un gabarit de R+4

Constat de la ville

Après la présentation de la ville de Ténès par ses données géographiques et son évolution à travers l'histoire, nous avons constaté plusieurs problèmes majeurs de la ville, qui effacent la valeur historique et touristique de la ville et causent sa faible attractivité.

- La ville s'est développée après l'indépendance vers l'Est et l'Ouest en rupture totale avec le tissu colonial. Le tracé de la ville est devenu irrégulier.
- Les différentes entités de la ville séparées par les cours d'eaux et une seule voie (RN11) qui relie ces entités et qui mène au port ce qui cause une forte circulation. Cette voie est sans aménagement et sans animation.
- Manque d'établissement hôteliers pouvant accueillir les touristes. Actuellement la ville ne compte que deux établissements hôteliers : hôtel des Arts et hôtel Felleg, ce qui est insuffisant pour une station balnéaire comme Ténès.
- La voie maritime est coupée au niveau du centre-ville par les bâtis existant.
- La concentration des équipements administratifs, culturels, touristiques et sportifs dans le centre-ville et la partie ouest.

On zoome d'abord sur la partie Est de la ville qu'elle est délimité par la mer, la forêt et oued Allal ce qui la rend isolée du reste de la ville, nous constatons un manque d'aménagement du front de mer malgré la présence des plages, du port et de la forêt.

Le port dans cette partie est siégé et dédié au commerce et la pêche, donc on distingue l'absence d'un port de plaisance, d'équipements publics, d'espaces verts, des activités d'animation et l'aménagement au bord de la mer.

Ensuite la partie ouest qu'elle est divisée par oued Chaarir et oued Boumazoued, ce qui cause une séparation physique des quartiers.

Nous constatons aussi l'absence de la relation mer ville physique et visuel, en raison de l'existence de bâtis de hauts gabarits sur le front de mer. L'accès aux plages se fait par deux voies mécaniques seulement, celles-ci ne sont pas aménagées, et très mal entretenues.

La présence des cités préfabriquées qui ont dépassé leurs durée de vie et elles sont devenues un danger pour les habitants telles la cité el Bagueri et cité de La vierge.

Enfin la partie sud (Le vieux Ténès), est délimité par oued Allala ce qui la rend isolée.

On distingue un manque de différentes activités, et le vieillissement de son tissu.

Plan d'action

D'après ce constat, et en nous appuyant sur la démarche de l'option et ses objectifs assignés, nous proposons les actions suivantes afin de rendre la ville plus attractive

Concernant la partie ouest sont :

1. Aménager les plages.
2. Restructurer et aménager les poches vides.
3. Animer la partie Ouest.
4. Aménager les Oueds.

Et pour la partie Est nos actions se résument a :

1. Réaménager la partie portuaire.
2. Relier la partie Est au reste de la ville.
3. Aménager la forêt.
4. Dynamiser le front de mer.
5. Remettre en service le chemin de fer.

Enfin, pour la partie sud, nos actions sont :

Restructurer, rénover et animer le vieux Ténès.

Schéma des principes d'aménagement

D'après le plan d'action précédent, nous allons élaborer un schéma des principes d'aménagement pour l'ensemble de la ville, qui se présente comme suit :

D'abord pour la partie Ouest :

- Créer des promenades fluviales.
- Créer un pôle touristique.
- Réaménager le boulevard urbain (RN11).
- Aménager les plages.

Ensuite, pour la partie Est :

- Ajouter une activité de plaisance au niveau du port.
- Créer une promenade maritime.
- Aménager les plages.
- Réaménager le théâtre.
- Créer des espaces de loisir et de détente.
- Créer des espaces publics et verts.

- Aménager la forêt.

Pour ce qui est de la partie sud :

- Créer une promenade.

- Créer un pôle touristique culturel.

Enfin, nous proposons la création d'une voie de contournement.

La zone d'intervention :

À la suite de notre schéma des principes d'aménagement de toute la ville, on passe à une échelle plus détaillée. Notre choix s'est porté sur la partie Est de la ville. Cette partie se distingue par la présence du port, des plages et d'une forêt. Afin de profiter de ces potentialités dans un aménagement qui répond à notre problématique, nous allons proposer un plan d'aménagement après une étude approfondie de cette zone.

Notre zone d'intervention est limitée :

Au nord par la mer Méditerranée, au sud et à l'est par la forêt et à l'ouest par la cité la Cave.

On accède à notre site d'intervention depuis :

- La route vers Sidi Merouane.

- La route du front de mer.

Etat de fait :

Notre zone d'intervention est riche en terme de potentialité qui sont malheureusement mal exploités, elle a un port de pêche et de commerce siégé. Ses plages et sa forêt ne sont pas aménagés. Elle est dotée également d'un théâtre en plein air, de la villa du Bey, d'une route sur le front de mer et d'une autre vers Sidi Merouane.

Ensoleillement

Notre site est bien ensoleillé, il n'y a aucun obstacle naturel ou artificiel qui peut l'empêcher de ne pas bénéficier du soleil

Constat PARTIE EST

Après la présentation de notre zone d'intervention, on constate que cette dernière souffre des plusieurs problèmes :

1. isolement de la partie Est.
2. manque d'entretien du port
3. Manque d'espaces publics et d'espaces verts.
4. Manque d'aménagement spécifique au littoral et des plages.

5. Négligence du front de mer..
6. Manque d'établissements touristiques, sportif et culturels.
7. Présence d'une seule voie (RN11) qui passe par le front de mer.

Schéma des principes d'aménagement de PARTIE EST

Dans cette partie on va élaborer un schéma des principes d'aménagement dans le but d'assurer l'attractivité. Et par rapport au plan d'actions et les orientations du PDAU qui propose :

1. la densification de 70 logts/ha.
2. La Restructuration du cadre bati.
3. La Rénovation du cadre bati prefabrique.
4. La Valorisation de la fonction touristique de la zone.
5. L'aménagement du front de mer.
6. L'espace est à aménager en espaces de repos et de recreation.
7. la Densification des poches vides.

Schéma des principes d'aménagement partie EST

On va élaborer un plan d'aménagement et une simulation de projet. Le schéma des principes d'aménagement est présenté comme suit :

1. L'ajout d'un port de plaisance.
2. La création d'une promenade piétonne
3. L'aménagement de la forêt et des plges.
4. Le réaménagement du théâtre en plein air.
5. La création d'un ensemble de chalets touristiques
6. La restructuration du bâti existant
7. La construction d'un centre culturel-sportif.

(Projet ponctuel)

8. La création des percées

Suite à nos actions, nous allons présenter avec plus de détails et de précision l'aménagement de cette partie Est de la ville, en référence au schéma des principes d'aménagement proposé pour l'ensemble de la ville.

Donc par rapport à cet état de fait, notre intention à travers ce travail est d'arriver par des aménagements adéquats à la mise en valeur, et en relation des différentes potentialités dont jouit notre zone d'intervention. Le but est de faire de cette partie une zone attractive.

Ces aménagements sont les suivants

1. Un port de plaisance aménagé avec des restaurants, des boutiques, des aires de jeux, et des locaux techniques.
2. Élargissement de la route du front de mer.
3. Aménagement des plages.
4. Une promenade piétonne, tout au long du front de mer ; du port de pêche jusqu'au centre-ville passant par le port de plaisance, les plages, et le théâtre en plein air.
5. La création d'une voie cyclable tout au long de la promenade.
6. Le réaménagement du théâtre en plein air, avec des aires de repos, et aires de jeux.
7. L'aménagement de la forêt, avec des aires de jeux, aires de repos, et aires de sport
Creation des belvederes pour profiter de la vue panoramique.
8. La création des escaliers urbains qui relie la zone d'intervention avec le front de mer, passant par la forêt.
9. La création d'un ensemble de chalets pour renforcer la vocation touristique dans la zone d'intervention.
10. La création d'un circuit de footing.
11. La création d'un centre culturel et sportif.
12. La création d'une voie téléphérique, du notre site du projet au port de plaisance.

Choix du projet

Elaboration de plan de masse

Nous nous sommes rendu compte que la ville de Ténès a un manque d'établissements culturels et sportifs. De ce fait, Nous avons voulu que Notre projet ponctuel ait un double usage : sportif et culturel. Son architecture doit alors permettre l'accueil de publics divers afin de créer un lien entre les différentes communautés. Cette union culturelle et sportive permettra non seulement de développer économiquement la ville, mais aussi renforcera la cohésion sociale et rendra cette zone attractive.

Dans notre intervention, nous avons œuvré à mieux intégrer notre projet dans le site.

Pour cela, nous avons D'abord, suivi une trame de (8*8m) qui traverse les poches vides du bâti existant, elle n'est qu'une translation de celle de centre-ville (80*80), à partir de cette trame nous avons créé des escaliers urbains, qui forment des percées vers la mer et qui assurent la relation ville-projet.

Ensuite, nous avons prévu l'entrée principale de notre projet au milieu de deux escaliers urbains. À partir de cette entrée, nous avons créé une nouvelle percée qui mène vers la forêt.

Enfin, nous avons aménagé un belvédère, pour profiter de la vue panoramique qui offre le terrain et créé une station téléphérique du port au belvédère pour faciliter l'accessibilité à notre terrain.

Nous avons renforcé l'activité sportive au milieu forestier, pour rendre notre site plus attractif.

On accède à notre projet depuis la route de Sidi Merouane, où par le téléphérique qui mène du port de plaisance à notre terrain, ou par les escaliers urbain qui mène du front de mer jusqu'au terrain en passant par la forêt.

Les principes de la conception du projet :

Dans la conception de notre projet, nous avons exploité au maximum des vues sur la mer, en prenant en considération la forme du terrain, les vents, l'ensoleillement, et le rapport avec l'environnement immédiat et le paysage pour assurer une continuité urbaine et une meilleure adaptation au site.

La forme du projet :

Avec les conditions que le terrain nous a offert (terrain vide et en pente), et les exemples d'inspiration, on a fait sortir la forme du notre projet, avec des terrasses dégradées de part et d'autre, orientées vers la mer pour avoir le maximum des vues dégagées sur celle-ci.

Pour l'orientation du projet, on a suivi les reliefs du terrain ; et on a pris en considération la vue panoramique sur la mer.

La circulation :

La circulation piétonne :

La circulation piétonne : se fait par les escaliers qu'on a créé, cela pour faciliter la circulation au niveau du terrain, et accéder du l'extérieur aux différents étages du projet, ou accéder aux terrains des sport extérieurs.

Notre façade est composée de grands arbres stylisés inspirées de l'omniprésence de la forêt dans notre site. Cette façade créative et écologique présente une nouvelle méthode d'utiliser le bois.

Système constructif :

Le système constructif que nous avons utilisé dans notre projet est: poteaux/poutre (structure métallique). La structure métallique a d'innombrables avantages. Parmi ses avantages nous citons : la possibilité d'avoir de nombreuses pièces standardisées, son excellent rapport résistance/volume. La résille décorative en bois est assemblée des pièces de 20 m de hauteur, sans joint ni système de fixation apparent

Les matériaux

Nous avons fait le choix d'associer le métal, le béton, le bois et le verre dans la construction de notre projet.

Le bâtiment se pose sur des fondations et une dalle en béton, la charpente métallique joue le rôle d'un squelette qui garantit la rigidité et la résistance de la construction, la façade en bardage en bois apportent un confort thermique et acoustique optimal, les grandes fenêtres en verre permettent de profiter au maximum de la vue panoramique et d'avoir une lumière naturelle homogène et adaptée aux activités du projet.

La façade est dotée par une résille en bois pour garder l'esprit de la forêt.

Bien que la conception d'un projet architectural ne puisse jamais être conclue nous avons tenté à travers notre intervention de répondre à notre problématique posé dans le constat et par rapport aux objectifs de l'option.

• Conclusion générale :

Pour conclure, Nous pouvons affirmer qu'au fil de notre étude, nous avons acquis un ensemble de connaissances sur les villes littorales en général et particulièrement sur leur plan architectural et urbanistique

Avec le souhait que nous avons réalisé un projet acceptable, n'était pas uniquement esthétique mais qu'il devait avant tout s'intégrer judicieusement en répondant aux besoins de la ville littorale et qui permet de donner une meilleure image urbaine de la ville.

Nous arrivons à la fin de notre intervention. Nous vous remercions de nous avoir prêté attention et nous sommes prêtes à enrichir davantage ce travail en fonction de vos remarques et de vos critiques.