

Université de Blida 1
Institut d'Architecture et d'Urbanisme



Master 2
ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN
MEMOIRE DE FIN D'ETUDES

Projet Urbain et nouvelle centralité

Restructuration de la zone portuaire de la ville de Ténès

Projet : Hôtel touristique urbain catégorie 5*

Etudiantes : MESSAOUD Ryma
MOHAMED BELKEBIR Noussaiba

Encadreur:

Mr. BENOUARED

Co- Encadreur:

Mr. SASSANE

Mr. SAFAR ZITOUNE

2014-2015

Dédicace

Il est naturel que ma pensée la plus forte aille vers ma raison de vivre, à qui je dois la vie et une part essentielle de ma personnalité, ma maman Fadhela. Qu'elle sache que l'amour qu'elle me donne continue à m'animer et me permet d'envisager l'avenir comme un défi.

Ce travail est dédié à mon père Abdel Madjid, un homme au grand savoir, qui nous a quittés trop tôt. Du monde qui est le sien maintenant, J'espère qu'il soit fier de moi et qu'il apprécie cet humble geste comme preuve de reconnaissance, de la part d'une fille qui a toujours prié pour le salut de son âme. Puisse Dieu, le tout puissant, l'avoir en sa sainte miséricorde.

À mon cher frère Sidali et son épouse Souhila, à ma confidente et adorable sœur Fedha et son mari Ismail, à ma petite protégée Farah, pour leurs amours et soutien, moral et physique, à Fouzi pour sa patience et sa compréhension.

Je le dédie à mon binôme de travail et ma sœur Rania, pour tous les moments durs qu'on a traversé durant cette année mais qu'on a bien su surmonté grâce à notre union et force morale.

Je n'oublie pas mes chères copines Chika, Roro, Manou, Sissou et lamou pour leurs encouragements.

J'adresse ma profonde gratitude au binôme de choc Amine et Tinhinene, qu'ils sachent que sans eux ce travail ne serai pas la ou il en est aujourd'hui.

À tout mes amis qui m'on soutenue : Rado, Lydia, Issam, Ahmed, Racha, Fela et Midou.

Évidement à tous mes camarades de la promo 2010, particulièrement de l'option Architecture et Projet urbain, avec qui on a passé des moments magiques de rires et bonne ambiance ,qu'ils sachent que leurs souvenirs sera ancré dans ma tête à jamais, je citerai :Randa, Sofiane, Rahim, Imene, Nesrine, Sabrina, Zola, Maya, Yassou, Musmus, Bob, Karim, Wahab, Imene ,Hiba,Kiki, Hind ,Daya, Tizizi et Houda.

Ryma

Liste des figures

Chapitre 01 : introductif

Figure (1) : Plan de situation (Source : En ligne Google earth, consulté par notre groupe)

Chapitre 02 : Etat de l'art

Figure (1) : Grande ville, grand cœur - Québec (Source : En ligne : www.WIKIPEDIA.com)

Figure (2) : les zigourats Mésopotamie (Source : En ligne : www.WIKIPEDIA.com)

Figure (3) : les pyramides Égypte (Source : En ligne : www.WIKIPEDIA.com)

Figure (4) : l'acropole, la Grèce (Source : En ligne : www.WIKIPEDIA.com)

Figure (5) : forum romain, Rome (Source : En ligne : www.WIKIPEDIA.com)

Figure (6) : Vue Médiévale De Ville Du Portugal (Source : En ligne : www.WIKIPEDIA.com)

Figure (7) : *L'agglomération de Bram* au moyen âge (Source : En ligne : www.WIKIPEDIA.com)

Figure (8) : *Ville de Bagdad* (Source : En ligne : Google Image)

Figure (9) : *Ville de Ghardaïa* (Source : En ligne : www.WIKIPEDIA.com)

Figure (10) : Plan voisin dessiné par le Corbusier entre 1922 et 1925 (Source : En ligne Google Image)

Figure (11) : Situation. Carte de France. (Source : En ligne Google Image)

Figure (12) : Situation de St.J.B.(Source : En ligne Google maps Consulté par notre groupe)

Figure (13) : Vue d'ensemble sur le projet.(Source : En ligne www.archicontemporaine.org)

Figure (14) : Plan de situation (Source : En ligne Google maps, consulté par notre groupe)

Figure (15) : Site d'Antifer (Source : En ligne Google Image)

Figure (16) : Eboulement de falaise à St.J.B (Source : En ligne Capture d'image d'une vidéo sur BFMTV.com)

Figure (17) : Plan de masse (Source : En ligne www.archicontemporaine.org, consulté par notre groupe)

Figure (18) : vue à partir du front de mer (Source : En ligne www.archicontemporaine.org)

Figure (19) : image du poste de secours (Source : En ligne www.archicontemporaine.org)

Figure (20) : toilettes publiques sèches, cabine et douche (Source : En ligne www.archicontemporaine.org.)

Figure (21) : Plan du PDAU de la ville de Ténès (Source : Document personnel)

Figure (22) : vue à partir du front de mer de TENES (Source : Photos prise par notre groupe le 1.11.14)

Chapitre 03 : cas d'étude

Figure (1) situation géographique et accessibilité à l'échelle nationale et régionale. (Source : En ligne : Google Earth consulté par notre groupe)

Figure (2) : capture d'écran, accessibilité par voie terrestre. (Source : En ligne vidéo Ténès-Chleff la nouvelle autoroute, consulté par notre groupe).

Figure (3) : situation géographique à l'échelle communale. (Source : thèse : complexe touristique dans la ville de Ténès. Option : bioclimatique. Promo : Juillet 2012, consulté par notre groupe).

Figure (4) : Délimitation de la ville.(Source : En ligne : Google Earth. consulté par notre groupe).

Figure (5) : Mobilité a l'intérieur de la ville.(Source : Thèse aménagement de la partie centrale de la ville de Ténès, Option : AZUL, promotion 2013/2014. consulté par notre groupe).

Figure (6) : La morphologie du site. (Source : En ligne Google Earth, consulté par notre groupe).

Figure (7) : Les vents. (Source : En ligne Google Earth, consulté par notre groupe).

Figure (8) : Hydrographie: (Source : En ligne Google Earth, consulté par notre groupe).

Figure (9) : Evolution historique, période phénicienne. (Source : Carte d'état Major, consulté par notre groupe).

Figures (10,11): Evolution historique, période phénicienne (Source : Google Image, consulté par notre groupe).

Figure (12) : Evolution historique, période romaine.(Source : Carte d'état Major, consulté par notre groupe).

Figure (13) : Evolution historique, période médiévale: (Source : Carte d'état Major, consulté par notre groupe)

Figure (14) : Evolution historique, période médiévale (Source : Google Earth, consulté par notre groupe).

Figures (15) (16) (17) (18) (19) (20) (21) (22): Evolution historique, période médiévale (Source : Google Image, www.Vitaminch.com).

Figure (23) : Evolution historique, période coloniale entre 1841 et 1880: (Source : Carte d'état Major, consulté par notre groupe).

Figure (24) : période coloniale entre 1880 et 1954: (Source : Carte d'état Major, consulté par notre groupe).

Figures (25) (26) (27) (28) (29) (30): Evolution historique, période coloniale entre 1880 et 1954 (Source : En ligne sur www.tene.info/galerie).

Figure (31): Evolution historique, période coloniale entre 1954 et 1962: (Source : Carte d'état Major, consulté par notre groupe, (32) En ligne sur www.tene.info/galerie).

Figure (33): Evolution historique, Période contemporaine après 1962: (Source : Carte d'état Major, consulté par notre groupe, (34) Prise par notre groupe le 14.02.15).

Figures (36) (37) (38) (39): Typologie du bâti, Le vieux Ténès (Source : Photos prises par notre groupe le 11.11.14).

Figures (44) (45) (46) (47): Typologie du bâti, extension post colonial (Source : Photos prises par notre groupe le 11.11.14).

Figures (48) (49) (50): Potentialité, Les plages (Source : Photos prises par notre groupe le 11.11.14 et le 14.02.15).

Figures (52)(53)(54)(55): Potentialité culturelles (Source : En ligne, Google Image).

Figure(56) potentialité économique et touristique (source, Google Earth consulté par notre groupe).

Figure(57) (58) (59) photos prise par notre groupe(60) (61) (Source : En ligne sur www.tene.info/galerie).

Figures (62)(63)(64)(65)(66)(67) Constat générale(source :thèse :aménagement de la partie centrale de la ville de Ténès, option AZUL, promo,2013,consulté par

Figure(68) constat général, Vieux Ténès (source, Google Earth consulté par notre groupe).

Figure(69) (70) (71) constat général, Vieux Ténès (source, Photos prises par notre groupe).

Figure(72) constat général, Ville coloniale (Source, Google Earth consulté par notre

Figure(73) (74) (75) constat général, Ville coloniale (Source, Google Image consulté par notre groupe

Figure(76) constat général, extension postcoloniale (Source, Google Earth consulté par notre groupe).
(77)(78)(79) (photos prise par notre groupe)

Figure(80) (81)(82) constat général, vue sur le front de mer et le port de Ténès (Source, photos prises par notre groupe).

Figure(83) constat général, plages de la ville de Ténès (Source, Google Earth consulté par notre groupe).

Figure(84) : Schéma de principe (Source : En ligne Google Earth, consulté par notre groupe).

Figure(85): schémas de présentation de la zone d'intervention (Source : En ligne Google Earth consulté par notre groupe).

Figure(86): schéma de l'état de fait (Source : En ligne Google Earth consulté par notre groupe).

Figure(87) : Aire de bronzage, Agadir, Maroc (Source : En ligne Google Image).

Figure(88)(89)(90) : Volleybeach, sport nautique, poste de surveillance (Source : En ligne Google Image).

Figure(92) (93) (94) : aire de jeux, piste jogging (Source : En ligne Google Image).

Figure(95) : Gabionnage (source : Google Image).

Figure(95) : Système d'écluse (source : Google Image).

Figure(96) : carte schématique du parc (Source : En ligne Google Earth consulté par notre groupe).

Figure(97) : carte schématique de l'assiette du projet hôtel (Source : En ligne Google Earth consulté par notre groupe)

Figure(98) : carte schématique des potentialités de l'assiette de l'hôtel (Source : En ligne Google Earth consulté par notre groupe).

Figure (A) schéma de genèse de projet étape 1(source, Google Earth, consulté par notre groupe).

Figure (B) schéma de genèse de projet étape 2(source, Google Earth, consulté par notre groupe).

Figure(99) : carte schématique d'accessibilité à l'assiette de l'hôtel (Source : En ligne Google Earth consulté par notre groupe).

Remerciement

En remercie dieu le tout puissant de nous avoir donné la santé et la volonté d'entamer et de terminer ce mémoire.

Au terme de ce travail, on tient à exprimer notre profonde gratitude et nos sincères remerciements à notre cher encadreur Mr BENOUARED et ses assistants Mr SAFAR ZITOUN et Mr SASSANE, qui ont toujours été présents, on les remercie pour leur suivi et précieuses orientations, leur patience et la confiance qu'ils nous ont accordés.

On tient à exprimer notre reconnaissance envers les membres de jury qui ont eu la gentillesse d'examiner ce travail.

En adresse nos sincères remerciements à tous nos enseignants de l'institut d'architecture de Blida pour leur dévotion et leurs persévérances tout au long de notre formation.

En remercie tous l'ensemble du personnel de l'URBAB particulièrement Mlle KROUK ichrak qui nous a octroyé les documents nécessaires à l'élaboration de ce projet.

En remercie vivement tout les gens de la ville de Ténès pour leurs accueils chaleureux particulièrement le directeur de l'auberge de Ténès Mr BOUKIRAT Mahyeddine.

En exprime notre profonde reconnaissance à Mr MOKADEM, Mr KHEROUBI et Mr BOULEGHBAR enseignants à l'institut d'architecture de Blida, pour leurs critiques constructives qui nous ont permis d'améliorer notre travail.

On voudrait également

remercier toute l'équipe de l'entreprise TRAVOMED qui a bien accepter de nous accueillir autant que stagiaire au sein de leur équipe et qui se sont mobilisé pour nous transmettre au mieux leur savoir faire.

Nos remerciements vont enfin à toute personne qui a contribué de près ou de loin à l'élaboration de ce travail.

Sommaire

Chapitre 1 : introductif

1 Introduction a la thématique du master 'ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN'	01
1.1 Introduction à la thématique spécifique : Projet urbain et nouvelle centralité.....	04
1.2 Présentation succincte du cas d'étude.....	04
1.3 Présentation de problématique globale	05
1.4 Problématique spécifique	05
1.5 Présentation de la démarche méthodologique	06
1.5.1 Récolte de documentation	06
1.5.2 Les analyses urbaines et thématiques.....	07
1.5.3 Sotie sur site	07
1.5.4 Annexes (conférences et séminaires)	08
1.5.5 Stage d'insertion professionnelle	08
1.6 Programme d'action	08
1.7 Présentation succincte du contenu de chaque chapitre.....	09

Chapitre 2 : état de l'art

Introduction.....	10
1.1. La ville.....	10
1.2. Le centre	11
1.2.1. Le passage du centre à la centralité	11
1.3. Concept de centralité.....	11
1.4. Centralité	11
1.5. Problématique des centres et centralités	12
1.6. Etude chronologique	13
1.6.1 Les centralités des villes antiques.....	13

A- Le centre de la ville mésopotamienne	13
B- Le centre de la ville égyptienne	13
C- Le centre de la ville grecque	13
D- Le centre de la ville romaine	13
1.6.2 La centralité des villes médiévales.....	14
A-Centralité des villes médiévales occidentales	14
B- Centralité des villes Arabo-musulmanes	14
1.6.3 Le centre marchand : qui comporte deux types de villes	15
a-Centralité de la ville préindustrielle	15
b-Centralité de la ville industrielle	15
1.6.4. Centralité de la ville contemporaine : un centre et une périphérie	15
1.6.5. Conclusion.....	16
1.7. Définition du projet urbain.....	16
1.7.1 Premices du projet urbain	16
1.7.2. Domaine d'application	16
Problématique du port/ville.....	18
LA VILLE PORTUAIRE DE BARCELONE	
1. Présentation de la ville	19
2. Le port de Barcelone.....	19
3. Concepts tirés.....	20
EXEMPLE DE REAMENAGEMENT DU FRONT DE MER DE SAINT JOUIN BRUNVAL AVEC NOTION DE DURABILITE	
1.1. Situation	21
1.2. But de l'intervention.....	21
1.3. Fiche technique.	21
2. PLAN DE SITUATION.....	22
2.1. Caractéristique du site d'intervention	22
2.2. Description architecturale.....	23

3. PLAN DE MASSE.....	23
3.1. Interventions	24
A. Zone (promenade et pique nique)	24
B. Sur la partie plage	24
3.2. Description technique.....	25
3.3. Ce qu’apporte le projet à la commune	25
3.4. Comparaison avec notre travail	26
CONCLUSION du chapitre	27

Chapitre03 : cas d’étude

Introduction	28
Choix de la ville.....	28
Choix du site d’intervention	28
1.1. PHASE D’ANALYSE	29
1.1.1 Présentation de la ville	29
A. Contexte physique	29
A.1. Situation géographique	29
A.1.1 A l’échelle nationale et régionale	29
A.1.1.a. L’accessibilité	29
- Voie terrestre.....	29
- Voie maritime.....	29
- Voie aérienne.....	29
A.1.2. A L’échelle communale	30
B. Contexte naturel	31
B.1. La morphologie du site.....	31
B.2. Les vents	31
B.3. Hydrographie.....	32
B.4. Climat.....	32
B.5. La pluviométrie	32

B.6. La sismicité.	32
C. Contexte historique.....	33
C.1. L'évolution de la ville	33
C.1.1. Les phéniciens	33
C.1.2. La période romaine.....	34
C.1.3. La Période médiévale.....	34
C.1.4. La Période coloniale.....	36
C.1.5. La Période post coloniale	39
C.2. Synthèse de l'évolution historique de la ville de Ténès.....	40
C.3. Typologie du bâti	40
C.3.A. Le vieux Ténès.....	40
C.3.B. Le tissu colonial.	41
C.3.C. Les extensions post colonial	41
D. Contexte sociodémographique	41
D.1. Evolution de la population	41
1.1.2. Potentialités	42
A. Naturelles	42
B. Culturelles.....	42
C. Economiques et touristique	43
1.1.3. Contraintes	43
A. Contrainte naturelles.....	43
A.1. Sismicité	44
B.2. Inondation	44
C.3. Le glissement de terrains	44
D.4. Les feux de foret	44
B. Contraintes physiques.....	44
1.1.4. Constat générale	45
A. Le vieux Ténès	45
B. La ville coloniale.....	46

C. Les extensions post colonial.....	46
D. le front de mer.....	47
1.2. PHASE D'INTERVENTION.....	48
1.2.1. Présentation de l'aire de référence	48
1.2.2. Présentation de l'aire d'intervention.....	48
1.2.3. La genèse du schéma de principe.....	49
1.2.4. La genèse du plan d'aménagement.....	50
A. Présentation de la zone d'intervention.....	50
B. Etat de fait de la zone d'intervention	50
C. Intervention au niveau du bâti et du viaire.....	51
D. Intervention au niveau le front de mer	51
E. Intervention au niveau d'oued Boufessousa	52
1.2.5. Genèse du projet.....	54
A. Accessibilité.....	56
B. Descriptions des différentes entités du projet.....	56
Conclusion du chapitre	57

CHAPITRE 2

ETAT DE L'ART

Le but de ce chapitre est de faire une recherche thématique approfondie, afin d'enrichir nos connaissances sur le thème projet urbain et nouvelle centralité, et comprendre la relation entre centre et centralité, tout en se penchant sur les villes portuaires.

1. INTRODUCTION

Aujourd'hui, il est impensable de présenter l'urbain sans cité la notion de la centralité, qui est un principe d'organisation de l'espace des villes actuelles, mais aussi de celles qui leur ont préexisté.

L'apparition de la vie commune est due au monde antique ; la ville commence à se former pour des raisons offensives ou défensives, ou pour la simple volonté de créer un espace de convergence. De là le concept de la centralité commence à naître...

Dans ces villes là, un lieu (espace) important réservé à un élément constitutif qui est le centre. Celui-ci a connu plusieurs transformations, car la ville n'est pas figée dans le temps ; elle a une structure dynamique. De là, le centre qui était un centre géométrique devient un pôle d'attraction.

Qu'est ce que c'est qu'un centre ? Qu'est ce que c'est qu'une centralité ? Et avant tout qu'est ce que c'est qu'une ville ?

1.1. La ville

« La ville demeure une création historique particulière, elle n'a pas toujours existé mais est apparue à un certain moment de l'évolution de la société, et peut disparaître ou être radicalement transformée à un autre moment.

Elle n'est pas le fait d'une nécessité naturelle, mais celui d'une nécessité historique » (1)



Figure (1) : Grande ville, grand cœur - Québec

(Source : En ligne : [www. WIKIPEDIA.com](http://www.WIKIPEDIA.com))

« La ville est non seulement un objet perçu et peut-être apprécié par des millions de gens, de classe et de caractère très différents, mais elle est également le produit de nombreux constructeurs qui sont constamment entraînés à en modifier la structure pour des raisons qui leur sont propres. Tandis qu'elle peut rester stable dans ses grandes lignes pendant un certain temps ». (2)

(1): Leonardo Benevolo « l'histoire de la ville »

(2) : Kevin Lynch « l'image de la cité »

1.2. Le centre

La transformation dans le territoire, et l'évolution du phénomène urbain montre et confirme que le centre de tout environnement socio- physique est façonné par les activités humaines.

« Le centre est un regroupement d'équipements de nature diverse et d'un nombre variable, organisé et intégré dans un réseau d'infrastructure. Il assure des prestations des services d'un certain niveau, il favorise les échanges et les diffusions des informations, il participe à la distribution, consommation de certains biens pour une population donnée, distribuée dans une aire urbaine déterminée et délimitée. »(3)

1.2.1. Le passage du centre à la centralité

« Du centre à la centralité, l'écart est celui qui oppose le lieu à la fonction »(4)

1.3. Concept de centralité

Il faut l'admettre : la centralité n'est pas le centre. On ne peut pas définir le centre urbain en faisant abstraction à des fonctions centrales qui s'y remplissent, quoique nécessaire ne suffisent pas à définir le contenu de la notion de centre.

« Centralité est elle devenue une notion dormante. Il est vrai que la notion de centralité, abstraite dans son essence, à un pouvoir mobilisateur moins que les quartiers anciens dont l'aménagement est devenue un des objectifs contemporains majeurs. » (5)

1.4. Centralité

Une centralité, est définie par son contenu contrairement au centre qui est définie par un seul lieu.

Il est toutefois vrai qu'un contenu possède toujours un contenant et, par voie de conséquence, une centralité peut être géographiquement localisée dans le centre [particulièrement d'un centre introverti], si ce dernier est le reflet d'un contenu bien spécifique et déterminé. Nous devons donc, à partir d'ici, bien faire la différence entre « le centre-ville » localisé en un endroit et « une centralité », localisable en plusieurs lieux.

En effet, le centre-ville est toujours établi à un endroit particulier décidé arbitrairement. Une centralité urbaine possède aussi cette caractéristique, la différence vient du fait du caractère unique du centre, alors qu'une centralité urbaine peut se répéter un certain nombre de fois au sein d'une même ville. Selon les spécificités de ces dernières, plusieurs centralités peuvent cohabiter sur un même territoire urbain.

(3) : Alberto Zucchelli « introduction à l'urbanisme opérationnel »

(4) : Jean Samuel Bordreuil « la production de la centralité urbaine, p30 »

(5) : Jean Paul Levy « centres villes en mutation, P42villes en mutation ».

La multiplicité de centralités urbaines implique la possibilité qu'elles interfèrent entre elles selon différentes manières exprimées par la suite.

La première chose qui peut les différencier est leur contenu qui peut être de diverses natures. Il est en effet possible d'en mettre en évidence un certain nombre.

Ainsi, Thomas Dawance nous en cite plusieurs : culturelle, économique et financière, commerciale, politique, technologique, de loisir, de détente, portuaire, etc. Chacune de ces fonctions peut permettre l'existence d'une centralité. Cette dernière peut en posséder une seule ou plusieurs à la fois.

1.5. Problématique des centres et centralités

Le centre ville est le cœur typique et historique de la ville. C'est le lieu des manifestations culturelles et sportives, des échanges et de la politique. L'habitat y est dense et les commerces, lieux de culte et services publics s'y trouvent.

Avec le temps, les centres villes sont **surpeuplés**, **la circulation** ainsi que le **stationnement** sont problématiques. D'où le besoin de **s'étaler**. Les banlieues voient l'avènement de centres commerciaux et zones d'activité diverses qui conduit à la formation de **nouvelle centralité**.

Le développement économique, les mutations sociales successives, l'augmentation de la population urbaine et l'engorgement des réseaux de transport conjugué à l'étalement urbain poussent à une plus grande sectorisation de la ville. La ville perd progressivement son caractère centralisé. Les transports publics permettent à la population de se déplacer facilement et rapidement.

- ❖ Comment s'est évolué la notion du centre à la centralité à travers le temps ?
- ❖ Comment positionné la nouvelle centralité de tel sorte qu'il y'ait une jonction avec le centre ancien ?
- ❖ Quel serai le type d'activité qu'offrirra les centralités, concurrentielles ou complémentaires ?

Pour répondre à ces questions, nous avons jugé utile de faire une chronologie qui explique le passage du centre à la centralité, soit le centre des villes antique arrivant à la ville contemporaine, ensuite expliquer la démarche du projet urbain.

Et pour mieux se rapproché de notre thème, projet urbain et nouvelle centralité, particulièrement dans les villes portuaire, nous allons illustrer d'exemple de ville portuaire, à savoir la ville de Barcelone afin de mieux comprendre la relation ville/mer ou centre/port.

1.6.3 Le centre marchand : qui comporte deux types de villes

a-Centralité de la ville préindustrielle : la fonction commerciale devient importante vers la fin du moyen âge dans les centres villes, ces dernières ont été caractérisées par un tracé régulier, les axes importants se convergent vers le marché ; une place au centre géométrique de la ville, où se déroulent tout type d'activités notamment les échanges commerciaux.

b-Centralité de la ville industrielle : Plusieurs facteurs à savoir l'exode rural et les transports mécaniques provoquent une mutation des centres villes, des villes s'étendent dans toutes les directions, ainsi qu'un développement autour du noyau ancien, soit autour des boulevards, bordures de l'ancienne ville.

Cette excentration, s'éloigne du pouvoir politique, et engendre un changement dans l'organisation spatiale du nouveau centre, caractérisé par la circulation et l'accessibilité de la marchandise lui conférant le titre de pôle commercial.

1.6.4. Centralité de la ville contemporaine : un centre et une périphérie

L'avènement de la révolution industrielle, avec son impact sur les moyens de production, a été à l'origine de profondes mutations sur les structures des villes.

Cette mutation s'y est exprimée par un double événement ; implosion (ville espace convergent) et explosion (passage de dedans/dehors ou centre/périphérie).

Ce double phénomène a mis la ville moderne en crise, pour remédier à cela le mouvement moderne a fait de la ville un ensemble de fragments et une addition de zones reliées entre elles par les moyens de transport.

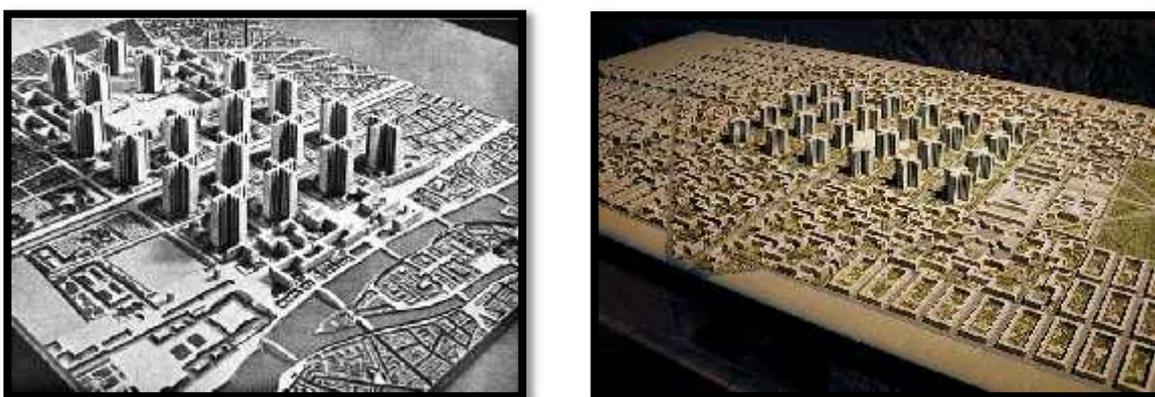


Figure (10) : Plan voisin dessiné par le Corbusier entre 1922 et 1925

(Source : En ligne Google Image)

D'après les passages précédents, on comprend que le centre fait parti intégrante de la centralité, et l'inverse n'est pas vérifié.

On peut avoir une centralité avec plusieurs centres, mais guère le contraire, car ce dernier est la notion de départ et la naissance de la centralité.

Après cette chronologie nous arrivons à la notion du projet urbain ;

1.7. Définition du projet urbain

"...Le projet urbain ne relève pas d'une profession, mais d'une compétence, il n'est pas une procédure mais une démarche"... "Il est une pensée de la reconnaissance de ce qui est là, des traces, du substrat, une reconnaissance du mouvement et du flux dans lequel on se situe, des fondations sur les quelles on s'appuie pour établir des fondations pour d'autres qui viendront après." (6)

"Le projet urbain ne doit jamais être une fin en lui-même ; il est toujours perfectible. Sa substance et sa qualité doivent pouvoir s'améliorer avec le temps, sinon il mourra". (7)

Le projet urbain un cadre de pensée pour régénérer la ville au profit de ces habitants aussi un guide de l'action pour adapter la ville à la demande économique et sociale

1.7.1 Prémices du projet urbain

La notion de projet urbain utilise comme synonyme la composition urbaine à ses prémices.

L'utilisation de cette notion a commencé avec l'expérience de Bologne en Italie par l'ouverture sur la participation des citoyens aux opérations d'aménagement et de planification.

1.7.2. Domaine d'application

Le projet urbain se traduit dans les actions d'améliorations des espaces publics, renforcement des infrastructures, implantation d'autres quartiers de bonne qualité comparée à ce qui existe.

Le projet urbain propose plusieurs modes d'interventions ou solutions aux problèmes de la ville en générale et des centres villes en particulier à savoir :

a-Rénovation urbaine

C'est une opération physique qui ne doit pas changer le caractère principal du quartier, elle est relative à une intervention profonde sur le tissu urbain, et elle peut comporter la destruction d'immeubles vétustes.

(6): DEVILLERS Christian, Le projet urbain, édition. Un Pavillon de l'Arsenal, Paris, 1994, pages 12-13.

(7): Charles Delfante.

b-Aménagement urbain

17

Action de transformer, de modifier pour rendre plus pratique et plus agréable. L'ensemble des dispositions et des actions arrêtés pour transformer un espace urbain dans ses composantes spatiales c'est-à-dire pour donner une organisation différentes a la fonction urbaine existante, ou en introduisant des fonctions nouvelles.

c-Réaménagement urbain

Crée les conditions d'une vie nouvelle pour les quartiers menacés d'abandon total, il implique un certain changement de la configuration physique, or qu'il n'implique pas obligatoirement une modification systématique de la trame et des volumes de bâtiments.

d-Réorganisation urbaine

C'est l'action dont le contenu est lié aux soucis de l'amélioration des conditions d'organisation et de fonctionnement de l'espace urbain.

e-Restructuration urbaine

Il s'agit d'une opération plus large que la précédente dans la mesure où elle est relative à une intervention sur les voiries et réseaux divers (VRD) et l'implantation de nouveaux équipements. Elle peut comporter une destruction partielle d'ilots ainsi que la modification des caractéristiques du quartier, notamment par des transferts d'activités et réaffectations des bâtiments.

f-Réhabilitation urbaine :

Elle consiste à modifier un immeuble ou un groupe d'immeubles ou d'équipements en vue de leur donner les commodités essentielles et nécessaires aux besoins de base des locataires ou utilisateurs, alimentation en eau potable, électricité, remise à neuf des sanitaires.

Ce type d'opération peut conduire à une redistribution interne des locaux, le souci majeur étant l'amélioration des conditions d'habitat par extension, une telle opération concerne aussi l'environnement immédiat des espaces, ...etc.

g-Renouvellement urbain :

L'objectif est de transformer les quartiers en difficulté, dans le cadre d'un projet urbain.

Cette dernière permet de :

- reconquérir des terrains laissés en friche
- restructurer des quartiers d'habitat social
- rétablir l'équilibre de la ville La rénovation urbaine, concept qui a succédé au renouvellement urbain, aux ressources de la population, aux difficultés sociales et à l'enclavement par rapport aux autres quartiers de la ville.

Redonner au bâtiment son caractère

Un bon moyen d'éviter les désordres de tout genre : employer les matériaux d'origine selon les techniques d'époque. La restauration demande un savoir-faire de spécialiste.

i- Densification urbaine

La densification urbaine est un concept qui consiste à faire vivre davantage de population sur un même espace urbain.

Lorsqu'on passe d'un quartier en habitat individuel (petites maisons unifamiliales) à un quartier d'habitat collectif (avec des immeubles où les gens partagent un immeuble en plusieurs appartements) on effectue une densification urbaine. (8)

Problématique du port/ville

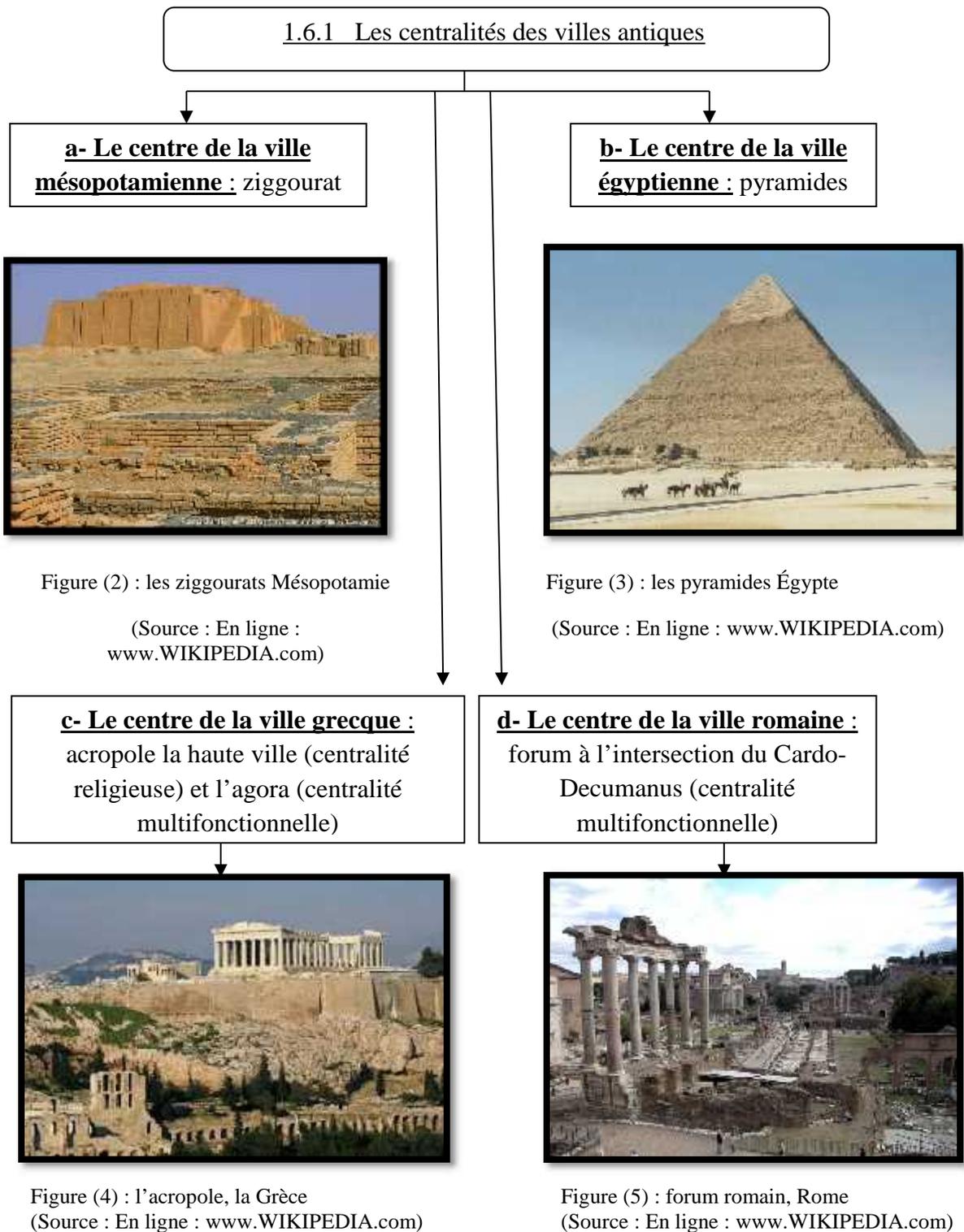
Les évolutions récentes des relations entre la ville et le port sont marquées par des mutations dans deux ordres de phénomènes : l'activité portuaire et les nouvelles stratégies urbaines. Les interactions sont nombreuses et parfois difficiles à appréhender. Il est dès lors important d'identifier clairement les intérêts et les stratégies de chacun des organismes, en particulier l'appétit des urbains pour la façade maritime et les effets technologiques de la globalisation. (9)

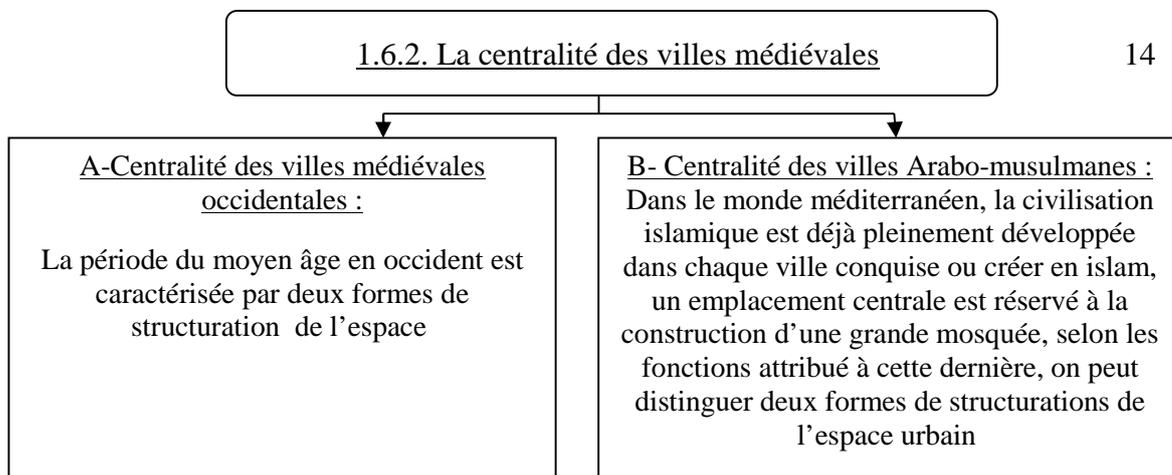
Afin de mieux comprendre comment imaginer les liens nouveaux entre la ville et le port, on procède tout d'abord par un bref aperçu rétrospectif de voir quels étaient les rapports entre eux jusqu'à aujourd'hui. Les villes-port sont arrivées actuellement à un stade où il est nécessaire d'entreprendre des opérations de restructuration urbaine pour créer une centralité portuaire.

De la ville antique à la ville contemporaine (un dedans et un dehors)

Les villes antiques étaient souvent situées sur les hauteurs, le centre ville était un groupe d'habitations protégées par une enceinte assurant principalement une protection mais aussi une concentration idéale pour la religion.

On cite :





A-Centralité des villes médiévales occidentales :

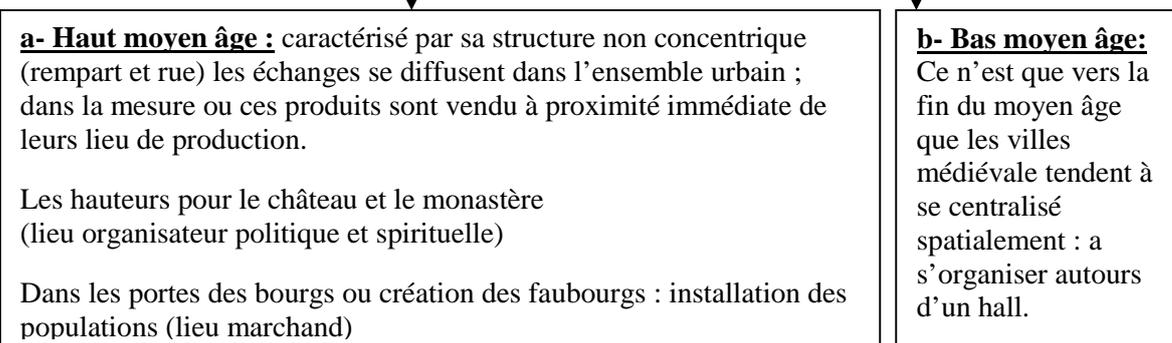


Figure (6) : Vue Médiévale De Ville Du Portugal (Source : En ligne : www.WIKIPEDIA.com)



Figure (7) : L'agglomération de Bram au moyen âge (Source : En ligne : www.WIKIPEDIA.com)

B- Centralité des villes Arabo-musulmanes :

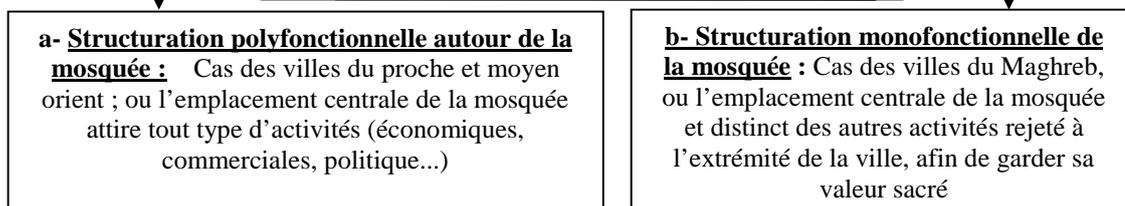


Figure (8) : Ville de Bagdad (Source : En ligne : Google Image)



Figure (9) : Ville de Ghardaïa (Source : En ligne : www.WIKIPEDIA.com)

LA VILLE PORTUAIRE DE BARCELONE : (référence mondiale d'intégration port/ville) :

1. Présentation de la ville :

Barcelone est une ville portuaire au bord de la mer méditerranéenne, capitale de la communauté autonome de Catalogne (Espagne) à 180 km de la frontière Sud-Ouest avec la France, elle se situe entre les embouchures des fleuves Besos et Llobregat.



Avant l'avènement
des
jeux olympiques

Avant l'avènement
des
jeux olympiques

Avant l'avènement
des
jeux olympiques



2. Le port de Barcelone

Inauguré en 1995, est considéré dans le monde entier comme un modèle d'intégration port-ville. Le début du projet ambitieux a débuté en 1986, lorsque Barcelone est choisie comme ville olympique pour les jeux de 1992. Il occupe aujourd'hui 55,6 ha. Qui augmenteront après la reconversion du quai de Pescadores et la conclusion du projet de Nova Bocana. Il comprend de vastes zones de promenade, des centres d'affaires et commerciaux, mais aussi des équipements ludiques, culturels et sportifs.



L'aquarium du port Vell
(Barcelone)

L'hotel 5 étoiles du
port



3. Concepts tirés



Un mobilier urbain originale pour une promenade sur le long de la mer (quai en bois), avec l'intégration d'une passerelle au niveau du quai pour laisser le passage des navettes.

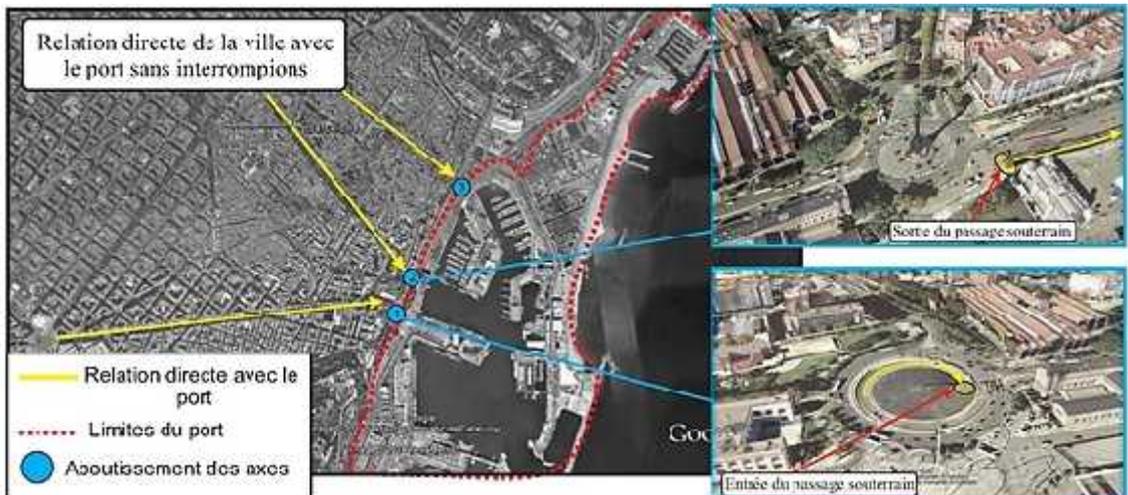


Intégration des espaces verts (surfaces vertes et palmiers)



Solution de liaison avec passage souterrain

Utilisation de petites passerelles



CHAPITRE 3

LE CAS D'ETUDE

1. INTRODUCTION

La présentation de notre projet sera développée sur deux grandes phases

1.1. Phase d'analyse : Comparant la présentation de la zone d'étude ainsi que des analyses sur les différents aspects de la ville (physique, naturel, historique, socio-économique).

1.2. Phase d'intervention : Consacré aux différentes démarches et procédures suivies afin d'établir le plan d'aménagement.

A. CHOIX DE LA VILLE DE TENES

Nous avons choisi la ville de Ténès comme cas d'études pour les motivations suivantes :

La ville de Ténès présente des attraits touristiques qui nous ont attiré et poussé à tenter de revaloriser ces ressources et préserver le patrimoine naturel et culturel, afin de booster l'activité touristique de la région.

- ❖ Son cadre naturel : une ville côtière d'une mer d'un azur intense, une riche hydrographie et un massif montagneux boisé Dahra qui l'entour.
- ❖ Son histoire : la succession d'innombrables civilisations enrichie l'histoire de la ville de Ténès, lui donnant ainsi un héritage socio-culturel important, notamment les vestiges restant à nos jours qui devront être mis en valeur.
- ❖ Son architecture et urbanisme : la beauté du paysage bâti, est le fruit de brassage des civilisations qui a produit des modèles d'architecture et d'urbanisme variés.

La région de Ténès souffre d'un manque flagrant de structures d'aménagement susceptible d'engendrer des ressources, dont pourraient bénéficier la région pour sa préservation et son développement.

B. CHOIX DU SITE D'INTERVENTION

Notre choix de site d'intervention s'est porté sur la partie médiane entre le centre historique de Ténès et le port, et ce pour les raisons suivantes :

Elle bénéficie d'un emplacement stratégique combinant mer, forêt et oued, et démontre un patrimoine riche en terme de paysage. Cette biodiversité favorise une diversification des activités touristiques proposées.

Notre site est bien desservi en matière de réseau routier : la route nationale RN 11 récemment renouvelée, la voie du front de mer vers le port ainsi que des voies mécaniques nous offrent une meilleure accessibilité au site.

Notre site est dépourvu de structure urbaine encourageant une démarche de projet urbain et une nécessité de recourir à des aménagements et architectures intégrées respectueuses de leur environnement afin d'optimiser l'espace.

1.1.1 Presentation de la ville

A. Contexte physique

A.1. Situation géographique

A.1.1 A l'échelle nationale et régionale

Ténès est une commune de la wilaya de Chleff en Algérie, située :

A 52 km au nord de Chleff, chef-lieu de la wilaya.

A mi-distance d'Alger (à environ 215 km à l'est) et d'Oran (à environ 230 km à l'ouest).



A.1.1.a. L'accessibilité

Voie terrestre:

La route nationale N°11 qui la relie aux villes de Mostaganem et d'Oran à l'ouest, et à la capitale Alger à l'est.

La route nationale N° 19 qui la relie à son Chef-lieu Chleff.

Projet de la future autoroute qui reliera le port de Ténès, dans la wilaya de Chleff, aux hauts plateaux (Tissemsilt et Tiaret) sur 220 km



Figure (2) : capture d'écran, accessibilité par voie terrestre.

(Source : En ligne vidéo Ténès-Chleff la nouvelle autoroute, consulté par notre groupe).

Voie maritime: Le port de Ténès est un port de pêche et de commerce dédié exclusivement au transport de marchandises. Le port assure des liaisons maritimes vers les ports de l'Ouest algérien, Oran et Mostaganem, et vers le port d'Alger.

Voie aérienne:

La ville de Ténès est accessible par voie aérienne à partir de l'aéroport de Chleff situé à environ 55 Km au sud.

Ténès chef lieu de daïra regroupe trois communes : **Ténès, Sidi Akkacha, Sidi Abderrahmane.**

Elle est limitée au nord par la mer, à l'est par la commune d'Oued Goussine, à l'ouest Sidi Abderrahmane, au sud Sidi Akkacha



Figure (3) : situation géographique à l'échelle communale.

(Source : thèse : complexe touristique dans la ville de Ténès. Option : bioclimatique. Promo : Juillet 2012, consulté par notre groupe).

A.2. Délimitation de la ville

La Ville de TENES est limitée par:

La mer méditerranée au Nord.

Le port au Nord-est et les monts de Dahra à l'Est.

Le mont de Dahra au Sud.

Les terrains agricoles à l'Ouest.



Figure (4) : Délimitation de la ville.
(Source : En ligne : Google Earth. consulté par notre groupe).



Figure (5) : Mobilité a l'intérieur de la ville.

(Source : Thèse aménagement de la partie centrale de la ville de Ténès, Option : AZUL, promotion 2013/2014. consulté par notre groupe).

A.3. Mobilité a l'intérieur de la ville

La mobilité à l'intérieur de la ville de Ténès est assurée par une infrastructure de communication présentée comme suit:

Le tronçon RN11 de l'Est à l'Ouest: ce tronçon est souvent saturé.

Le tronçon RN19 est caractérisé par sa sinuosité et son étroitesse.

La voie de desserte qui mène au port souvent saturé par les camions.

B.1 La morphologie du site

La ville de Ténès a une forme triangulaire constituée de deux formes principales:

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



Figure (6) : La morphologie du site. (Source : En ligne Google Earth, consulté par notre groupe).

B.2. 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).



Figure (7) : Les vents. (Source : En ligne Google Earth, consulté par notre groupe).

B.3. Hydrographie

32

La ville de Ténès est traversée par trois réseaux hydrographiques très importants:

- ❖ OUED BOUFESSOUSA
- ❖ OUED BOUMEZOUED
- ❖ OUED ALLALA
- ❖ OUED CHAARIR



(8) : Hydrographie: (Source : En ligne Google Earth, consulté par notre groupe).

B.4. Climat

La région de Ténès appartient au domaine méditerranéen (chaud et sec en été, froid et pluvial en hiver).

Les températures moyennes varient entre 12° et 15°c en hiver, 23°et 27° en été.

B.5. La pluviométrie

Les précipitations atteignent le maximum en automne et en hiver spécifiquement aux mois de novembre (87mm), et décembre (100mm) janvier (71mm).

B.6. La sismicité

D'après le règlement parasismique algérien (RPA), la région de Ténès est située dans une zone sismique la plus élevée

(Zone 3).

L'évolution de la ville de Ténès sur le plan historique, architectural et urbanistique

C.1. L'évolution de la ville

Déjà vieille de 3000 ans, la population de Ténès était connue par les pharaons d'Égypte. C'est derniers furent appel au Ténèsois pour leur talent de magicien qui était à la hauteur de l'Égypte antique. Comme le rapporte l'Anglais Shaw(1)

C.1.1. Les phéniciens

A l'époque des phéniciens vers le 8ème siècle AV JC, Ténès avait déjà un comptoir commercial assez développé, les tombeaux phéniciens érigé sur le bord de la ville y sont témoin, à cette époque la on l'appelé CARTHENNAS de «Carth» qui signifie cap et «Thenna» qui était le nom de la rivière qui traversait la région, d'ou vient plus tard l'appellation actuelle de Ténès.

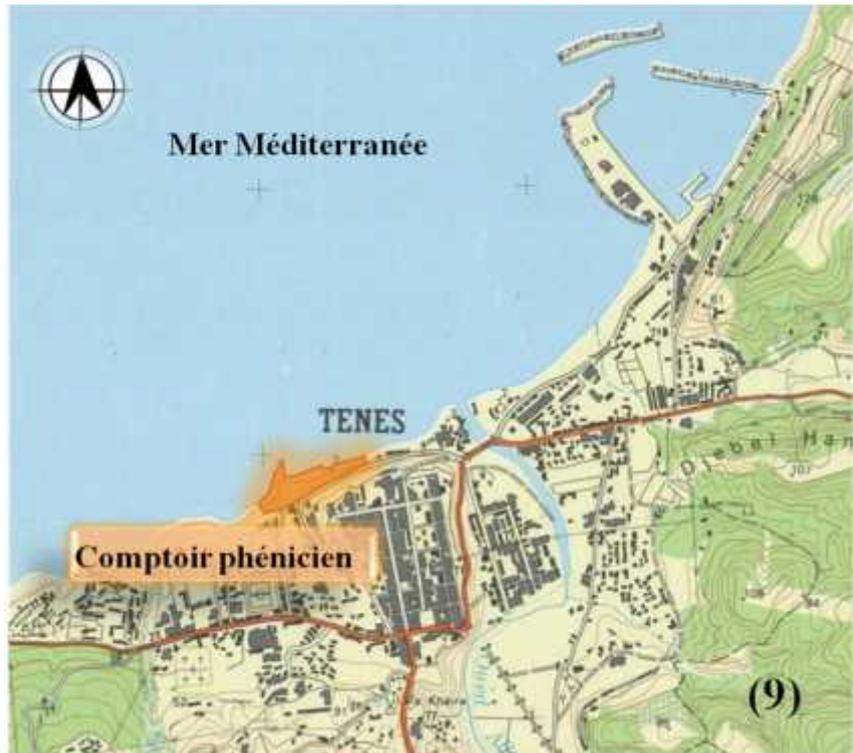


Figure (9) : Evolution historique, période phénicienne. (Source : Carte d'état Major, consulté par notre groupe).



Figures (9) (10) (11) : Evolution historique, période phénicienne

(1) TENES OU CARNENAE LA CITE ANTIQUE, blog kardoc.unblog.fr

Figure (9): Evolution historique, période phénicienne (Source : Carte d'état Major, consulté par notre groupe).

Figures (10,11): Evolution historique, période phénicienne (Source : Google Image, consulté par notre groupe).

En l'an 30 av J.C, Ténès fut conquise par les romains qui ont firent un mirador militaire.

Une fois la conquête du territoire fut réalisé, la ville s'est transformer en une 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 géomorphologie du site, 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.

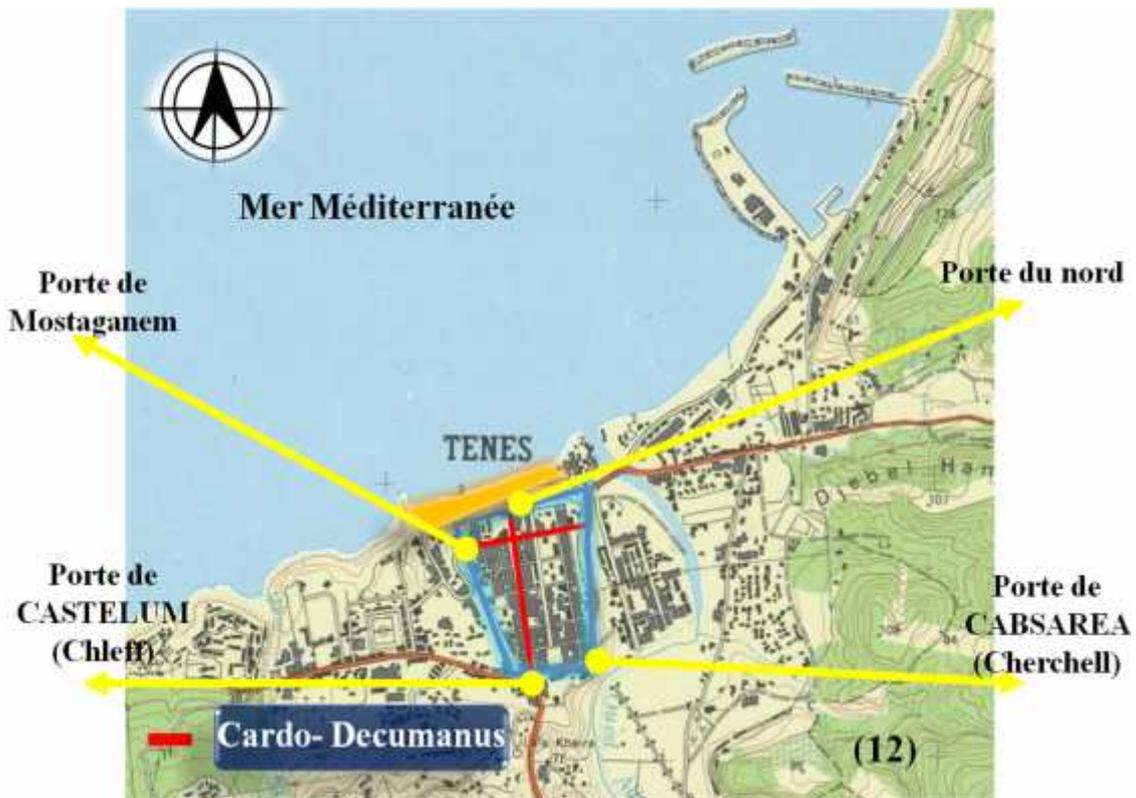


Figure (12) : Evolution historique, période romaine.

(Source : Carte d'état Major, consulté par notre groupe).

C.1.3. La Période médiévale

Dans la période médiévale la ville de Ténès a connu plusieurs dominations, à savoir les Rustumides, les Idrissides, les Moravides et les Zianides, ces derniers n'entaient pas d'une grande évolution pour la ville.

Vers l'an 902 après J.C un **tremblement de terre** toucha la région dévastant le noyau romain. De ce fait les andalous arabes ont été astreints de s'éloigner de la cote (afin de réduire le risque sismique) et bâtir leur ville, la cité Vieux Ténès actuellement, perché à 2000 m de la mer. , caractérisé par une enceinte percée par plusieurs portes: **Bâb El Bahr**, **Bâb Ibn Nasah**, **Bâb Khouikha** et **Bâb El Kibla**. Cette conquête a été d'une grande évolution sur le plan architecturale et urbanistique.

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

- ❖ La place Rahba à caractère résidentiel, 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 Maïza dans une direction et à la place Souk dans l'autre. On notera une multitude de parcours secondaires se reliant aux parcours principaux.



Figure (13) : Evolution historique, période médiévale: (Source : Carte d'état Major, consulté par notre

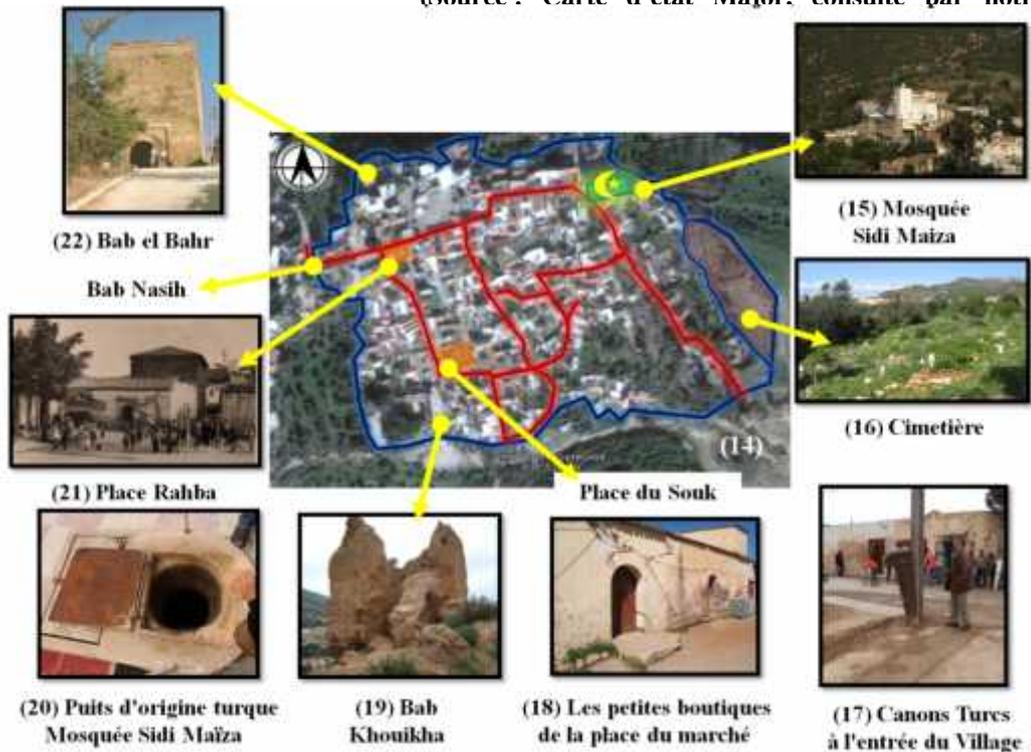


Figure (14) : Evolution historique, période médiévale

(Source : Google Earth, consulté par notre groupe).

Figures (15) (16) (17) (18) (19) (20) (21) (22): Evolution historique, période médiévale (Source : Google Image, www.Vitaminch.com).

❖ Entre 1841 et 1880

En cette période l'occupation militaire s'est établie en premier lieu sur le plateau du centre ville actuel avec un camp militaire développé entre 1841-1843 ce dernier a été relié à Chleff, Cherchell et Mostaganem par les routes successives (RN19) créées en 1843, et la (RN11) reliant est et ouest.

Un premier quartier extérieur a vu le jour, au pied du plateau, c'est le **quartier de la marine** actuellement **quartier de la douane**.

Ensuite des extensions ont eu lieu à l'est de la rive oued Allala, sur les hauteurs de son embouchure (**quartier carton**), et aussi sur l'embouchure de l'oued Tifiles, coté nord est près de la bande côtière (actuellement **quartier du port**).

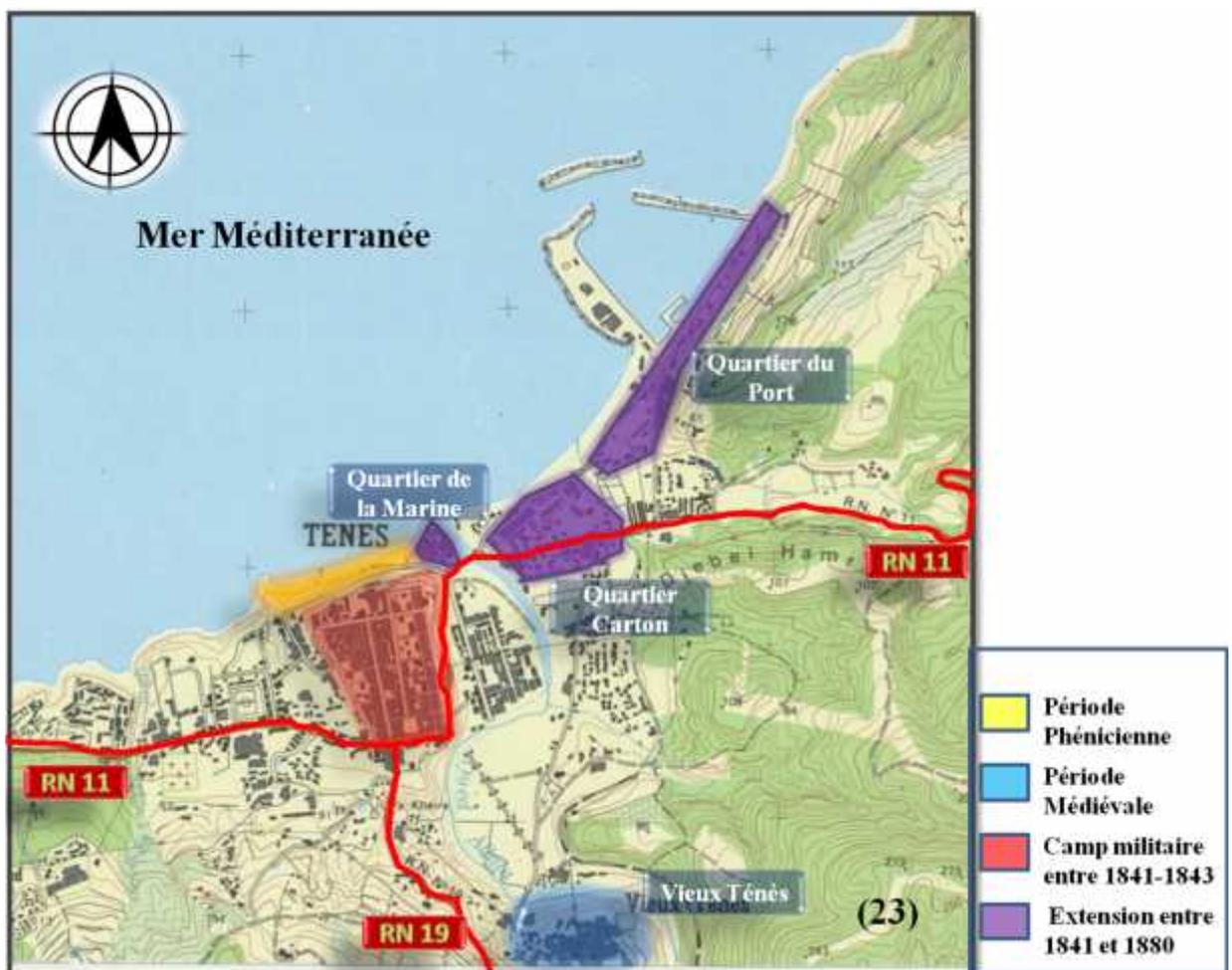


Figure (23) : Evolution historique, période coloniale entre 1841 et 1880: (Source : Carte d'état Major, consulté par notre groupe).

En cette période, la ville de Ténès a sérieusement changer de vocation, avec la rénovation du port et la construction du chemin de fer en 1924 qui ont boosté l'activité commerciale et donnèrent un penchant économique à cette entre pôle.

Cela a encouragé la réhabilitation de l'ancien parcours territorial

La situation de l'agglomération de Ténès était la suivante:

- Un quartier central situé sur le plateau, entouré de remparts.
- La cité du **vieux Ténès**.
- Une unité urbaine diffuse sur la rive droite de l'oued Allala, **quartier de la Gare**, néanmoins regroupée autour de deux petits pôles (le village carton) et le quartier du port.
- Deux petits quartiers aux pieds des remparts: au nord (la marine) à l'ouest le **terrain de sport** (actuel caserne) et le **cimetière chrétien**.

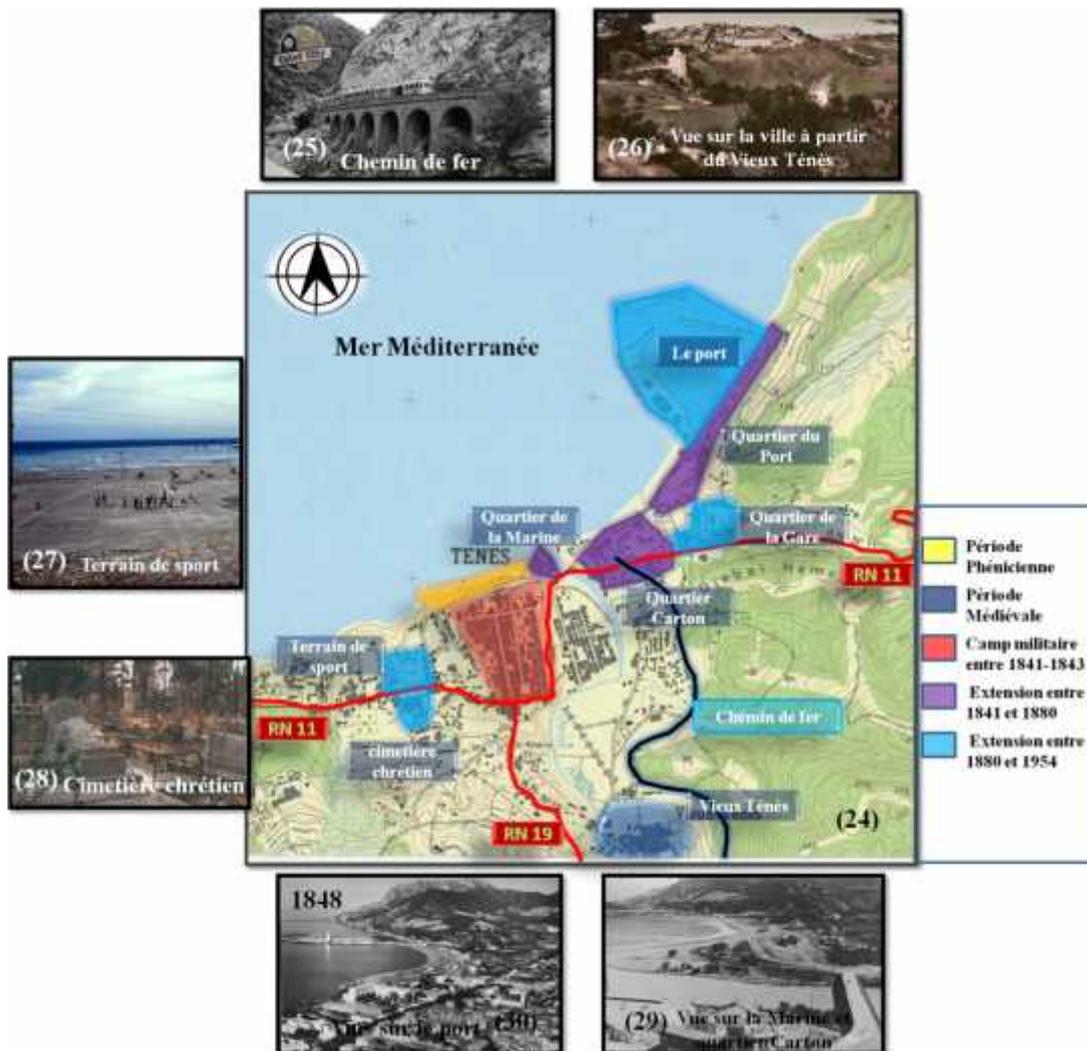


Figure (24) : période coloniale entre 1880 et 1954: (Source : Carte d'état Major, consulté par notre groupe).

Figures (25) (26) (27) (28) (29) (30): Evolution historique, période coloniale entre 1880 et 1954 (Source : En ligne sur www.tene.info/galerie).

Cette période était marquée par deux événements majeurs qui ont contribué au changement radical de la structure urbaine à savoir, Le tremblement de terre de 1954, le soulèvement armé et le regroupement des populations.

Ces deux facteurs ont poussé la colonisation française à créer une cité de recasement sur la rive gauche d'oued Allala (**la cité d'urgence actuellement**).

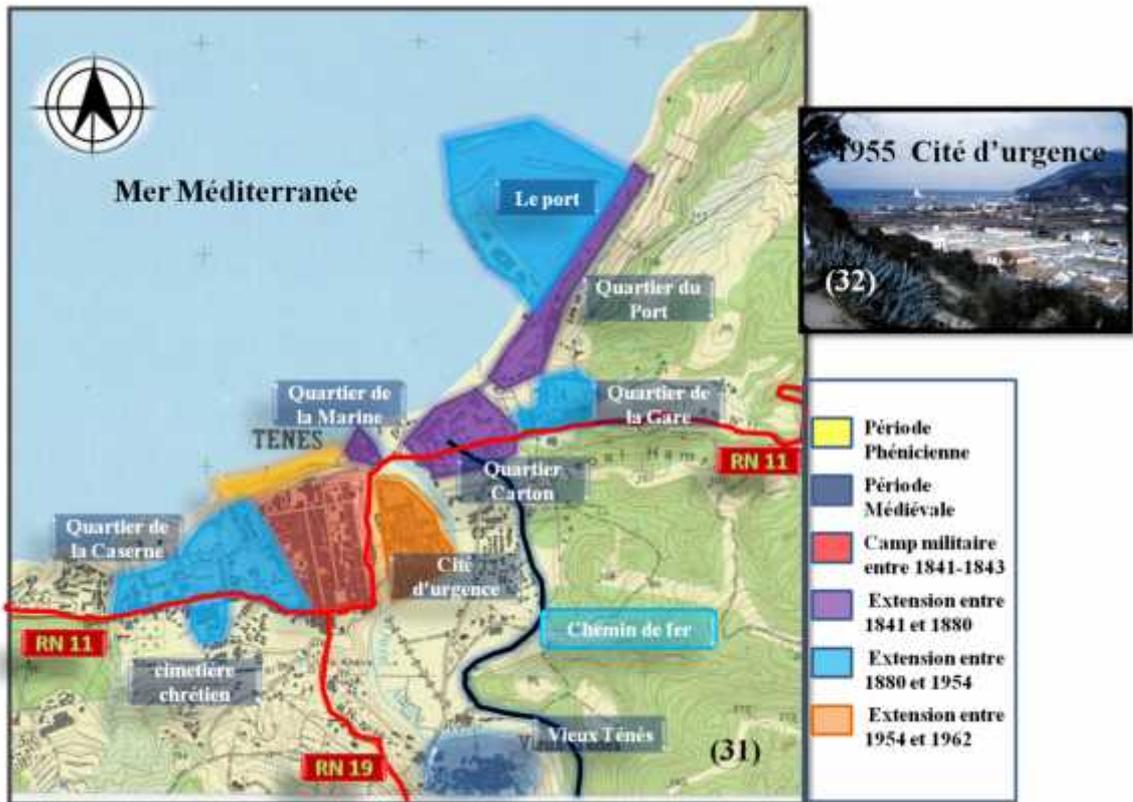


Figure (31): Evolution historique, période coloniale entre 1954 et 1962: (Source : Carte d'état Major, consulté par notre groupe, (32) En ligne sur www.tene.info/galerie).

❖ Synthèse de la période coloniale

L'impact de la colonisation française sur la ville de Ténès s'est concrétisé par un développement remarquable en matière de réhabilitation urbaine.

Une création d'un noyau centrale (centre ville) et une extension linéaire s'est développée le long de la route RN11 vers l'est avec la naissance de nouvelles cités (quartier de port, cité de la gare, quartier Carton, cité d'urgence, quartier de la marine) et vers l'ouest par la création du quartier de la caserne.

- ❖ La Période contemporaine a été marquée par maints changements positifs en matière de construction et de développement, on note :

-La construction de **la cité de la cave** entre 1962-1966 à l'Est de la ville.

-L'élimination des bidonvilles entre 1973-1976, et relogement des familles en auto construction de **Chaârir** à l'ouest du centre ville.

-D'autre construction spontanée du coté sud-est ont vu le jour ainsi que le développement en parallèle de nouveaux noyaux et ensembles de constructions spontanées au sud-ouest.

- ❖ Après le tremblement de terre qu'a connu la région le 10.10.1980. Les élus locaux ont opté pour les constructions en préfabriqué

Les quartiers concernés sont les suivant : **le quartier de la cave et le village carton** à l'est et, site (**la vierge**), **site Berguie** et **le site de lycée** à l'ouest

-En 1992 des grands ensembles d'habitats urbains (ZHUN) ont été apparus à l'extrémité de la ville est et ouest le long de la RN11²

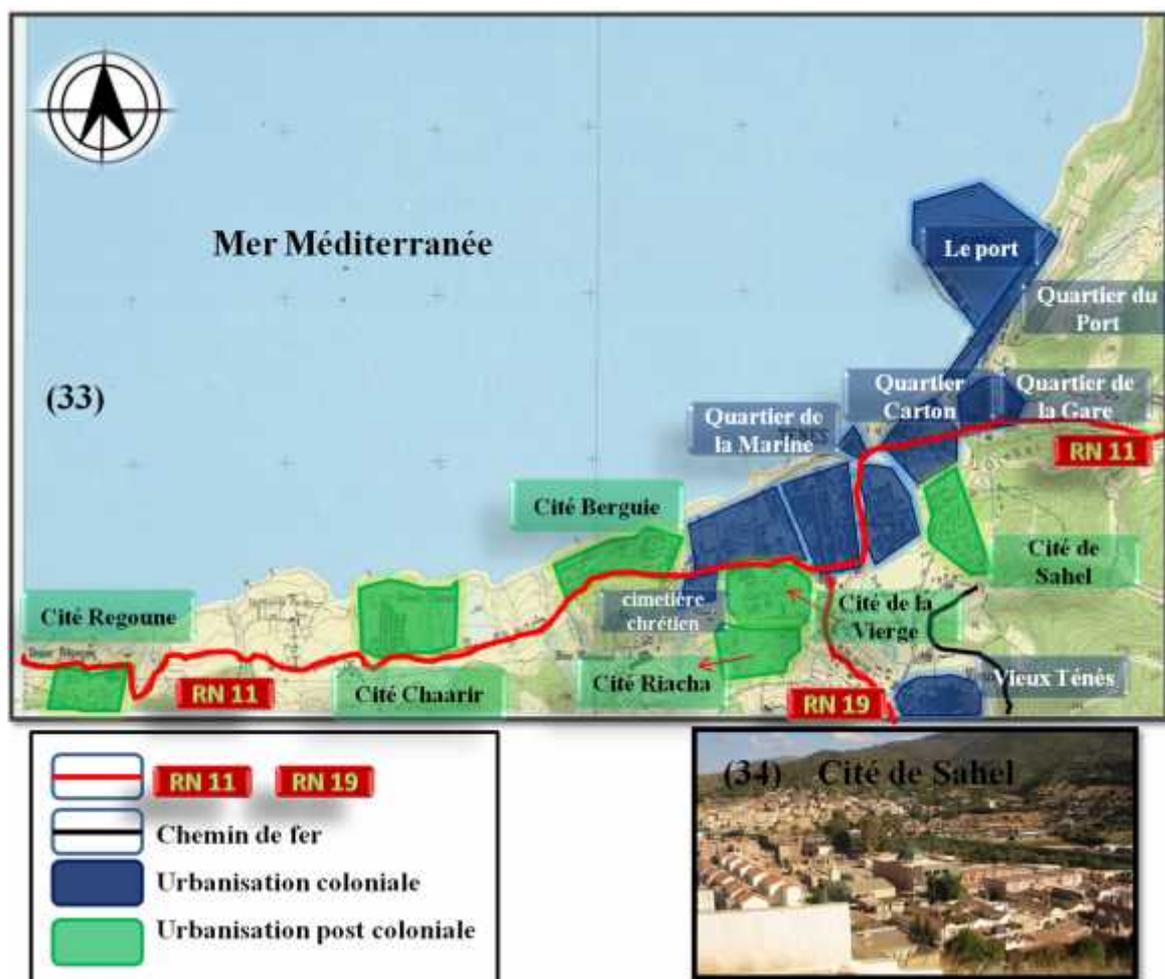


Figure (33): Evolution historique, Période contemporaine après 1962: (Source : Carte d'état Major, consulté par notre groupe, (34) Prise par notre groupe le 14.02.15).

Les différentes civilisations qui se sont succédé à travers le temps depuis 3000ans ont contribué à l'évolution de la ville sur les différents plans à savoir socio culturelle économique, urbanistique et architecturale.

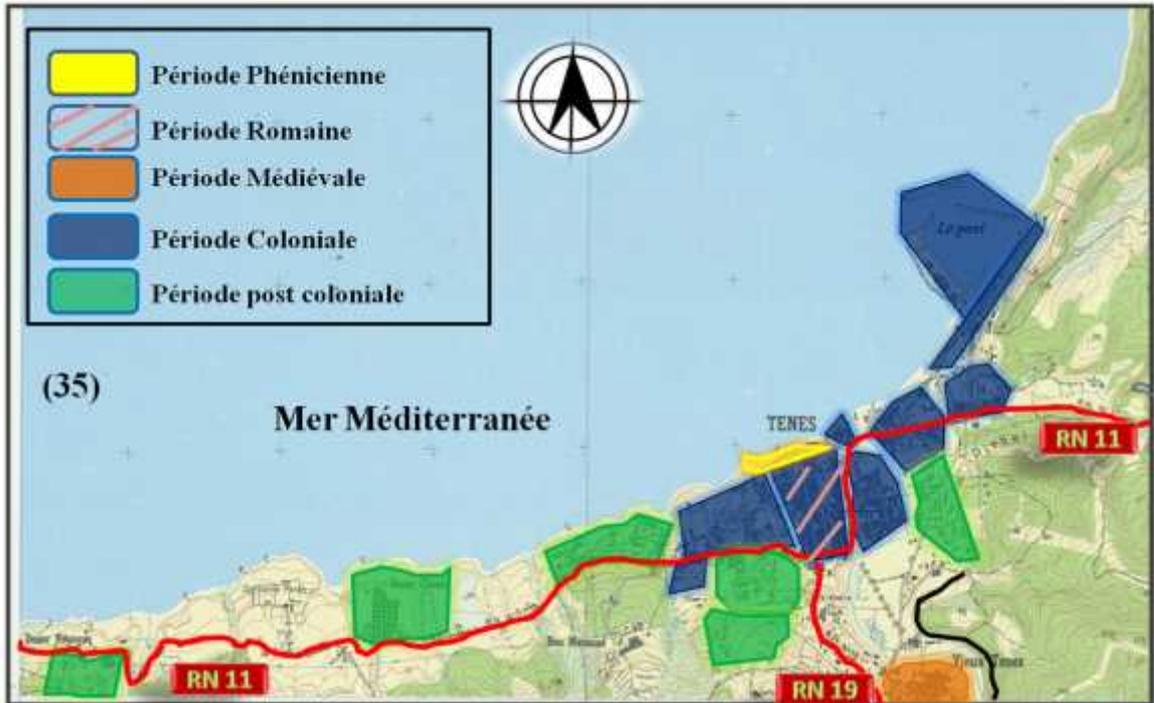


Figure (35): Evolution historique, Carte de synthèse : (Source : Carte d'état Major, consulté par notre groupe).

C.3. Typologie du bâti

C.3.A. Le vieux Ténès

Son architecture et son urbanisme est de type traditionnel, caractérisé par un plan en labyrinthe, des maisons introverties, un gabarit de RDC avec des toitures en tuile et en une seule pente.



Figures (36) (37) (38) (39): Typologie du bâti, Le vieux Ténès (Source : Photos prises par notre groupe le 11.11.14).

C.3.B. Le tissu colonial

Le tissu colonial a un tracé perpendiculaire à la mer caractérisé par une trame régulière, dont le gabarit des constructions varie de RDC à R+2 et qui sont en bon et moyen état.

Figures (40) (41) (42) (43): Typologie du bâti, LE tissu colonial (Source : En ligne, Google image).



C.3.C. Les extensions post colonial

Le tissu urbain est mal structuré présente des poches vides et ne dispose pas de structure planifiée.

Des habitats collectifs Avec un gabarit moyen de R+4 pour mieux profiter d'une vue sur la mer.

Figures (44) (45) (46) (47): Typologie du bâti, extension post colonial

(Source : Photos prises par notre groupe le 11.11.14).

D. Contexte sociodémographique

Le passage par l'analyse des rythmes d'accroissement passés de la population et sa répartition spatiale est nécessaire pour mieux cerner les tendances d'évolution futures à savoir à court, moyen et long termes. Des indicateurs démographiques seront traités à partir des résultats des quatre recensements, relatifs à l'accroissement ; le mouvement migratoire et la structure de la population par âge et par sexe.

D.1. Evolution de la population

La population de la commune de Ténès présente une structure à graduation équilibrée entre les deux sexes. Elle est dominée par la population en âge d'activité (20 – 59 ans) qui représente 52,70% de la population totale, suivie par la population en âge de scolarité (5 – 19 ans) qui représente 30,35%. Cet état de fait nous conduit à dire qu'on est en face d'une population jeune, dans la mesure où la tranche de la population infantile et les personnes âgées représentent un faible pourcentage.

A. Naturelles

La région de Ténès est côtière et présente les attraits les plus importants par sa situation géographique, à savoir, la mer au nord, les monts du Dahra au sud.

❖ Les plages

Elles représentent une longueur totale de 18.725 Km de l'Ouest à l'Est : la plage d'OUED EL Melh, la plage de Mainis, la plage de Ténès, la plage de Terarnia, la plage de Boucheral, la plage de Doumia, la plage de dechria, la plage de Datier, la plage d'Oued Zabouj.....



Figures (48) (49) (50): Potentialité, Les plages (Source : Photos prises par notre groupe le 11.11.14 et le 14.02.15).

❖ Les points panoramiques



Ténès offre par sa situation géographique des vues panoramiques très importantes vers la mer et la forêt.

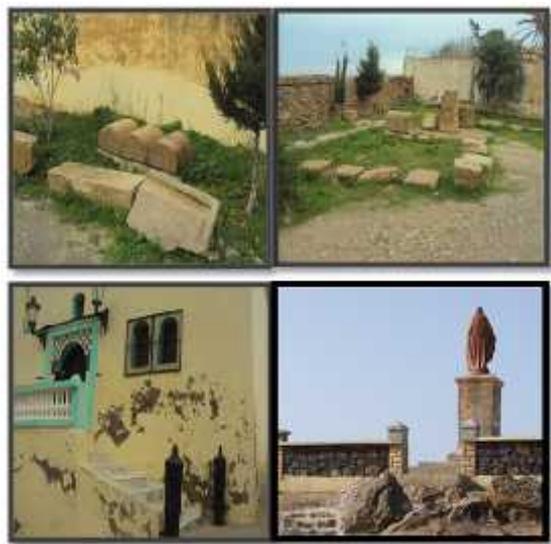
Figure (51): Potentialité Les points panoramiques

(Source : En ligne, Google Image).

B. Culturelles

Le musée : situé dans la ville coloniale. Présence de quelques ruines de différentes périodes à l'intérieur un petit espace d'exposition. Le musée il reste non exploité.

Le vieux Ténès : C'est un site historique daté de la période médiévale mal entretenu.

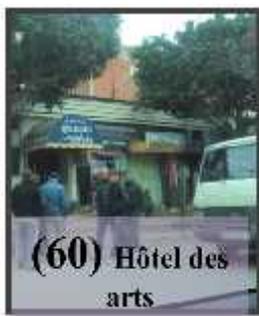
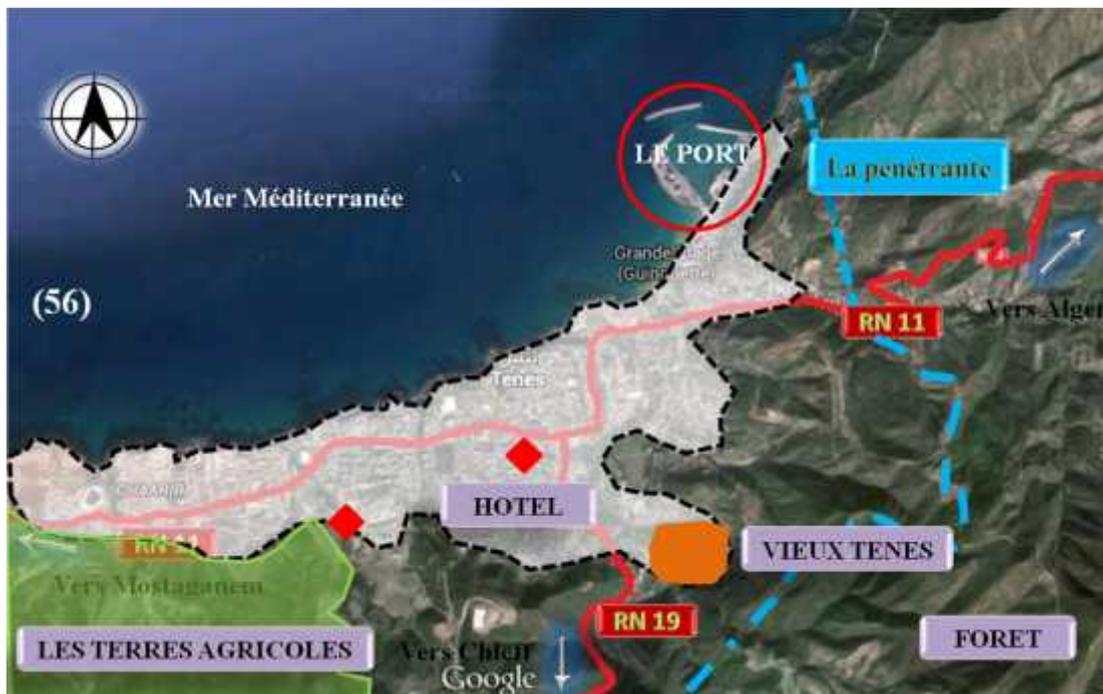
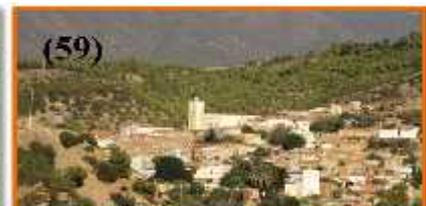


Les ruines romaines: C'est un site historique daté de la période romaine mal entretenu éparpillé dans plusieurs places: centre ville, vieux Ténès et cité la caserne.

La vierge : C'est une placette où se trouve le statut de la vierge, situé au Sud Ouest de la ville coloniale.

Figures (52)(53)(54)(55): Potentialité culturelles (Source : En ligne, Google Image).

<p>Le port : de pêche et de commerce, Le secteur de la pêche tient une place dominante au niveau économique aussi le port de commerce qui expédier la marchandise. A cet effet, ce secteur est en développement constant.</p>	<p>Les terrains agricoles :</p> <p>Leurs préservation de l'urbanisation constante est primordiale.</p>	<p>Le tourisme: Une côte qui contient des plages qui lui permet d'accueillir des touristes en saison estival,</p> <p>Une forêt qui offre d'excellentes opportunités de promenade et pique-nique.</p> <p>De nombreux sites historiques (ruines romaines, vieux Ténès, la vierge) menacé de ruine à cause de la mauvaise préservation.</p>
--	---	---



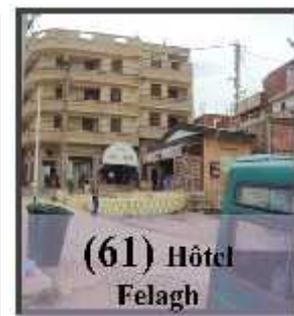
Les équipements touristiques :

Les hôtels

Hôtel des arts: 34chambres avec restaurant et cafeteria à part et un parking.

Hôtel Felagh: des suites et des chambres, avec restaurant et cafeteria intégrés.

Hôtel Kartina et Hôtel des fêtes sont fermés.



Figure(56) potentialité économique et touristique (source, Google Earth consulté par notre groupe).

Figure(57) (58) (59) photos prise par notre groupe(60) (61) (Source : En ligne sur www.tene.info/galerie).

Les contraintes de l'urbanisation de la ville de Ténès sont d'ordres naturel et physique:

A. Contrainte naturelles

A.1. Sismicité

la Ville de Ténès est classée dans la zone III, elle a connu beaucoup de tremblements de terres, comme celui de 1980 qui était désastreux.

Présence de failles (faille de l'abattoir), et faille off shore (mer méditerranée).

B.2. Inondation: La ville a subit des inondations dans les extensions à l'ouest en 1985, 1988, 1989, 1990, 2000 et 2001 alors le risque d'inondation est visible à cause de débordement des Oueds en hiver.

Les oueds (OUED ALLALA, BOUFESSOUSA, BOUMEZOUED, CHAARIR).

Oued Allala étant la contrainte la plus importante traverse la ville du sud au nord.

C.3. Le glissement de terrains

Le problème se pose au niveau de la cité Chaârir sur la RN 11.

D.4. Les feux de forêt : La surface totale de forêt dans la périphérie de la ville de Ténès est environ le 1/3 de la surface totale de la commune. Le risque du feu est très présent dans cette zone, en raison de sensibilité de ses forêts aux feux.

La ville est enclavée par les montagnes de Dahra avec un relief accidenté, ce qui rend son urbanisation et l'exploitation de ses terrains difficiles.

Les gorges de oued Allala manquent d'activités de pleine nature et des visiteurs avides de découverte.

B. Contraintes physiques

Elles sont engendrés par l'homme et les plus importantes sont :

- ❖ Occupation des zones inondables par de l'habitat clandestin.
- ❖ La ligne de moyenne tension, ainsi que le transformateur au niveau de quartier Riacha.
- ❖ La ligne du gazoduc
- ❖ La conduite de transfert de l'A.E.P du barrage SIDI YÂAKOUB, les châteaux d'eau.
- ❖ Le rayon de protection de la station de la station d'eau (250m).
- ❖ La zone militaire.
- ❖ Les oueds sont devenus des décharges publiques et représentent un risque d'inondation qui est causé par leur débordement.

NOTE : Voir annexes carte(1) Carte des contraintes de Ténès.

D'après les différents volets de la phase analytique, on est à identifié quatre situations :

- ❖ Situation du vieux Ténès.
- ❖ Situation des extensions post colonial.
- ❖ Situation de la ville coloniale.
- ❖ Situation du front de mer.



Figures (62)(63)(64)(65)(66)(67) Constat générale(source :thèse :aménagement de la partie centrale de la ville de Ténès, option AZUL, promo,2013,consulté par

A. Le vieux Ténès

Le vieux Ténès est situé sur un plateau et profite d'une belle vue panoramique.

Vieillessement du tissu (dégradation du tissu ancien).

Manque d'animation et d'espaces publics.

Figure(68) constat général, Vieux Ténès (source, Google Earth consulté par notre groupe).



Figure(69) (70) (71) constat général, Vieux Ténès (source, Photos prises par notre groupe).

B. La ville coloniale

Le tissu colonial est protégé des vents violents et bénéficie d'une ventilation naturelle grâce à son tracé perpendiculaire à la mer.

La ville coloniale est située sur un plateau de 50mètres au niveau de la mer avec une faible pente ce qui permet d'avoir des vues panoramiques importantes.

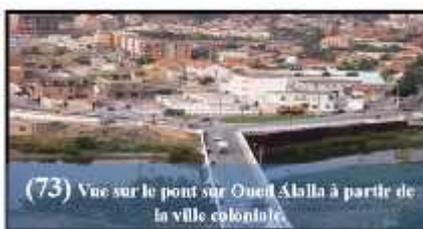
Tous les bâtiments administratifs se trouvent à l'intérieur de la ville coloniale.

L'état des façades est détérioré faute de rénovation.

Les constructions sont en bon et moyen état avec une toiture en tuile .



Figure(72) constat général, Ville coloniale (Source, Google Earth consulté par notre



(73) Vue sur le pont sur Oued Alalla à partir de la ville coloniale.



(74) Vue sur la route de Chorchell à partir de la ville coloniale.



(75) Vue sur la mer à partir de la ville coloniale.

Figure(73) (74) (75) constat général, Ville coloniale (Source, Google Image consulté par notre groupe).

C. Les extensions post colonial



La ville s'est développée vers l'Ouest en rupture totale avec le tissu colonial et encore moins avec le front de mer. On retrouve plusieurs entités séparées par les cours d'eaux.

Le tissu urbain est mal structuré et mal planifié, et présente des poches vides

Les constructions sont non réfléchies et les façades sont inachevées



(77)



(78)



(79)

Malgré la présence des commerces au niveau du RDC des immeubles qui longent les voies, le rôle de créer une animation à l'intérieur des quartiers n'est pas assuré.

Absence de percés vers la mer.

La typologie architecturale des constructions ne respecte pas et ne met pas en évidence la particularité des villes du littoral notamment la réalisation des terrasses, le choix des matériaux et des couleurs relatifs aux villes cotière.

Figure(76) constat général, extension postcoloniale (Source, Google Earth consulté par notre groupe). (77)(78)(79) (photos prise par notre groupe)

D. le front de mer

47

Le front de mer dans la ville de Ténès est divisé en 2 parties :

- ❖ Zone portuaire : Dans la partie Est

Le port manque d'aménagements permettant une animation.

Le flux des véhicules lourds qui traversent la ville et mènent au port cause une forte circulation.

- ❖ Zone des plages : De la partie Ouest au port, on compte 04 plages de l'Est à l'Ouest: plage Ténès, plage Marina, plage Rocher Babour et plage Berguie.

On a un accès direct aux deux premières plages mais les autres sont inaccessibles par des voies mécaniques.

Le front de mer est délaissé, les plages ne sont pas aménagées et très mal entretenues.

La seule richesse exploitée dans la ville de Ténès est la mer.



Figure(80) (81)(82) constat général, vue sur le front de mer et le port de Ténès (**Source, photos prises par notre groupe**).

Figure(83) constat général, plages de la ville de Ténès (**Source, Google Earth consulté par notre groupe**).

Synthes générale

- ❖ Les espaces extérieurs ne sont pas aménagés de manière réfléchie .
- ❖ Les aménagements pour piétons sont quasi-inexistants. Ils se réduisent aux trottoirs qui limitent les voies de circulation. et quelque banc avec un traitement simple.
- ❖ A partir de RN11, plusieurs autres rues se détachent pour desservir les différents îlots et groupements d'habitations, ces rues aboutissent sur des parkings à l'intérieur des îlots ou bien des impasses.
- ❖ Les structures accueillantes comme les hôtels, les restaurants restent insuffisantes pour une ville touristique .
- ❖ Manque d'aménagements attractifs qui peuvent attirer les gens tout au long de l'année.

1.2.1. Présentation de l'aire de référence :

L'agglomération de Ténès compte sept secteurs urbanisés (SU), trois secteurs à urbaniser (SAU) et deux à urbanisation futur (SAF). (2)

Notre aire de référence s'étend sur les deux secteurs urbanisés SU1 et SU4 :

Le secteur urbanisé SU1 : d'une superficie de 63ha, est limité au Nord par la mer méditerranée, à l'Ouest par une chaaba, à l'Est et au Sud par la RN11. ce secteur est constitué par trois entités urbaines distinctes, il s'agit du Centre ville, cité de la caserne et la cité préfabriqué. Il est à noter la présence d'un site historique à ciel ouvert à savoir, les tombeaux phéniciens creusé dans la roche, en contrebas du centre ville.

Le secteur urbanisé SU4 : d'une superficie de 65ha situé à l'Est de l'agglomération ; est limité au Nord par la mer méditerranée, au sud par la RN11, à l'Est par des forets et maquis (mont de Dahra) et à l'ouest par l'Oued ALLALA.

Ce secteur compte deux POS :

- **Le POS 06** : d'une superficie de 55ha, constitué par les citées suivantes : cité la gare, cité de la Cave, cité Zmmala, cité 200 logements, le front de mer et le port.
- **Le POS 07** : d'une superficie de 10ha, constitué par le Lotissement N°4 et la cité 80logements en cours de réalisation.

1.2.2. Présentation de l'aire d'intervention

Notre zone d'action, objet de cette étude, fait partie intégrante du POS 06. Deux fonctions méritent d'y être relevées : la fonction économique du port et la fonction résidentielle.

On s'intéresse également à une petite partie appartenant au SU1, les tombeaux phéniciens à vocation historico-culturelle.

Nous avons focalisé notre intervention sur une portion de forme triangulaire de 24ha, limitée au nord par la mer méditerranée, au sud par la RN11, à l'Ouest par Oued ALLALA et à l'Est par la voie qui sépare la cité de la Cave en deux parties. Il y a lieu de relever la présence de l'oued ALLALA et Oued BOUFESSOUSA qui provoquent des inondations notamment sur leurs deux rives.

❖ Etat des lieux de la zone d'interventions :

Cadre Bâti : habitat préfabriqué, façade inachevé, manque d'équipements (service, touristiques...).

Viaire : les voies sont en bon état (RN11, RN19) et présence de pistes.

(2) Voir en annexes Carte d'aménagement de l'agglomération chef lieu de Ténès (source : *Etude de révision du (PDAU) groupement de communes Ténès et S.Abderahmen, consulté par notre groupe*).

De par sa situation géographique située au nord-est de la ville de Ténès, la zone d'intervention offre un potentiel inouï, en matière d'investissement et réaménagement territorial.

Son emplacement à l'extrémité de la ville et sa proximité du port de pêche et de commerce, ainsi que le fait qu'elle soit desservie par un important réseau routier à savoir la RN11 qui la relie à la ville de Cherchell et la RN19 au chef lieu de Wilaya de Chleff, cela fait d'elle un terrain de grande convoitise.

D'autant plus que l'articulation elle-même est traversée par la fameuse route du front mer qui est le principal trait d'union entre le centre ville et le port.

1.2.3. La genèse du schéma de principe

Afin d'avoir une synchronisation harmonieuse entre le centre ville, les ruines phéniciennes, la partie médiane et le port de Ténès, nous avons jugé utile de proposer quatre entités reliées les unes aux autres comme suivant :

Le centre ville : le noyau colonial caractérisé par sa multifonctionnalité et ses différents services indispensables pour le bon fonctionnement de la ville.

Le port : de commerce et de pêche, un organe essentiel dans l'économie et le développement de la ville, cette dernière y est tributaire.

Les ruines phéniciennes : des vestiges qui témoignent du riche passé historique de la région.

La partie médiane : qui représente un espace mal proportionné alternant entre habitat précaire, terrain vacant et vieilles constructions.



Figure(84) : Schéma de principe (Source : En ligne Google Earth, consulté par notre groupe).

A. Présentation de la zone d'intervention

La zone d'intervention délimitée par Oued ALLALA coté EST, s'étend en parallèle entre les deux principales voies (RN11 et la route du front de mer) de par et d'autre.



Figure(85) : carte de présentation de la Z.I (Source : En ligne Google Earth, consulté par notre groupe).

Figure(85): schémas de présentation de la zone d'intervention (Source : En ligne Google Earth consulté par notre groupe).

B. Etat de fait de la zone d'intervention

Nous notons la présence de bâti en bon état, à savoir l'habitat individuel, d'un gabarit variant entre R+1 et R+3 sur le bord de la RN11 et sur l'extrémité Est de la l'aire d'intervention. Et une auberge d'un gabarit de R+1.

Notre site d'intervention présente des dysfonctionnements en matière :

- ❖ De foncier qui est mal exploité, et ce par un cadre bâti précaire et fragile.
- ❖ De voirie, en forme de pistes anarchiques.

Après ce constat, nous proposons la restructuration de cette partie, en récupérant le foncier mal exploiter et garder le bâti en bon état.

Conserver les voies carrossables existantes s'avère primordiale pour permettre aux usagers de garder leur repères d'une part, et de constituer une base pour la future structure viaire projeté d'autre part, afin de mieux s'intégrer au site.



Figure(86): schéma de l'état de fait (Source : En ligne Google Earth consulté par notre groupe).

Au sein de cette portion, on a proposé une bissectrice (1) qui est raccordé au pont qui représente la seule liaison entre les deux rives de Oued ALLALA, et longe toute la zone jusqu'au Oued BOUFESSOUSA.

Cette bissectrice réservée au piéton, donne naissance à deux percés carrossables (2), qui sont raccordé par plusieurs artères (3), perpendiculaires à la mer, reliant ainsi (1) et (2) aux deux principales vaines (RN11, route du front de mer).

Deux autres voies (4) qui épousent la forme de l'oued Bouffessoussa se mettent sur ses deux rives, tout en gardant un espacement important, relatif à la zone de servitude. (Zone inondable). En veillant toujours a raccordé les deux principales voies.

Note : Voir figure (91) si dessous.

Ces deux dernières délimitent les frontières de la zone habitable, qui offre une multifonctionnalité, répartie comme suivant :

- ❖ Coté sud ; commerces et services (mosquée, parking, agences...) afin de réanimer la RN11.
- ❖ Coté nord ; un commerce approprié au contexte du front de mer à savoir des restaurants, des terrasses, des cafétérias...

Note : Voir carte : plan d'aménagement, page

D. Intervention au niveau le front de mer

Pour ce qui concerne le front de mer, on a opté pour une extension sinueuse qui fait office d'une simulation de vagues à vocation esthétique, on abouti sur l'embouchure de l'oued ou nous avons proposé une esplanade en forme de poisson, épousant le contexte de la plage et la mer.

Tout au long de cette fameuse extension, nous avons proposé des acces à la plage suivant le tracé des percés perpendiculaire afin de garder un acheminement directe aux plages et aux aires de bronzage.

Figure(87) : Aire de bronzage, Agadir, Maroc (Source : En ligne Google Image).



Par ailleurs au niveau de la plage ,on a proposé des terrains de volleybeach, des services de sport nautiques , des miradors de surveillance, ainsi que des sanitaire situé en dessous du porte à faux pour optimiser et valoriser l'espace.



Figure(88)(89)(90) : Volleybeach, sport nautique, poste de surveillance (Source : En ligne Google Image).

Autre aménagement concernant les deux oueds (ALLALA et BOUFESSOUS) deversant sur la plage de Ténès, nous avons jugé utile de limiter leurs delta de sédiment avec des gabionages esthétiques afin de préserver l'espace avoisinant.



E. Intervention au niveau d'oued Boufessousa

Voisinant à la zone dédiée aux habitants, nous avons le passage de l'oued BOUFESSOUSA qui serpente et qui longe le mont de Dahra, pour atteindre la plage de Ténès (son exutoire).

Ses conditions naturelles idéales et propices pour avoir une aire de repos, dans le cadre du développement durable et la préservation du cadre écologique, nous avons pensé à aménager un parc de détente, comportant plusieurs activités sportives et attractives, notamment des sentiers dédiés à la marche et le jogging, des pistes cyclables, des aires de jeux pour enfants, des tables et des bancs.



Figure(92) (93) (94) : aire de jeux, piste jogging (Source : En ligne Google Image).

Ce parc joue le rôle de poumon de la zone d'articulation entre la ville coloniale et la mer, vu sa variété de végétation, qui passe des petites fleurs ornementales, aux buissons de séparation, jusqu'aux arbres qui donnent des zones ombragées afin de procurer le maximum de fraîcheur et de détente.

Tout ce que nous avons cité jusque là, est dans le cadre esthétique et de bonification de l'espace environnemental.

L'aménagement concernant l'Oued BOUFESSOUSA, au delà de son intérêt esthétique, a une vocation majeure, qui est de pallier au risque d'inondations qui menace le site, à titre d'exemple, on cite les inondations qu'a connu la région en 2001 et qui ont causé d'importantes pertes matérielles.

Pour notre intervention dans le cadre d'aménagement du territoire, nous avons pensé à axer notre champ d'action en amont du bassin versant, en mettant des gabionnages tout au long des zones susceptibles d'avoir un afflux d'eau important, cela dans le but de diminuer de l'intensité de la crue, par conséquent la rendre moins désastreuse.



Figure(95) : Gabionnage (source : Google Image).

Au niveau des berges du lit mineur de l'oued, nous avons proposé un aménagement des parois et du fond du plan d'eau sous forme de canal trapézoïdale, ainsi que trois ponts qui font le trait d'union entre les berges Est et Ouest. Sous chaque pont, un système d'écluse fonctionnant par poulies, installé sous le dernier pont situé à l'aval du chenal afin d'avoir un régime d'écoulement laminaire, ainsi que de garder un niveau d'eau en saison sèche.



Figure(95) : Système d'écluse (source : Google Image).



Figure(96) : carte schématique du parc (Source : En ligne Google Earth consulté par notre groupe).

D'après la restructuration de la zone d'étude, il nous ait apparu que la parcelle située entre le parc et l'habitat individuel existant, offrait des avantages ennoies pour le secteur touristique, particulièrement l'hébergement hôtelier.



Figure(97) : carte schématique de l'assiette du projet hôtel (Source : En ligne Google Earth consulté par

Nous avons estimé utile de tirer profit des différentes potentialités qu'offre le site, à savoir la vue panoramique à trois angles ; le front de mer au nord, le parc au Nord-Ouest et le mont de Dahra au sud-est.

D'autres avantages d'accessibilité viennent renforcer les atouts du site de l'investissement, en l'occurrence le réseau routier qui offre une quadri-convergence (route du front de mer, chemin du port, la voie projetée et la voie secondaire) au niveau du rond point situé à quelques mètres du terrain d'intervention.

A partir de là l'idée de bâtir un hôtel sur ce site s'avère rentable et lucratif.



Figure(98) : carte schématique des potentialités de l'assiette de l'hôtel (Source : En ligne Google Earth consulté par notre groupe).

Etape 1

Notre site d'intervention offre des potentialités touristiques très importantes par des vues panoramiques vers la mer, vers les montagnes et vers le parc. Pour les exploiter nous avons créé deux axes, l'un parallèle à la voie projeté qui donne sur le parc, et l'autre parallèle à la voie qui mène au nœud qui raccorde la voie du front de mer.

Ces deux compartiments se rejoignent en une partie centrale courbée qui joue un rôle d'articulateur et distributeur horizontal et vertical.



Figure (A) schéma de genèse de projet étape 1 (source, Google Earth, consulté par notre groupe)

Etape 2

Une entité vient consolider l'ensemble de ces éléments, tout en laissant une marge de néant (cursive) permettant l'aération et l'éclairage.

Un élément circulaire est l'aboutissement de l'axe de bissectrice piétonne.

Une partie médiane entre les deux éléments cités si dessus s'installe.



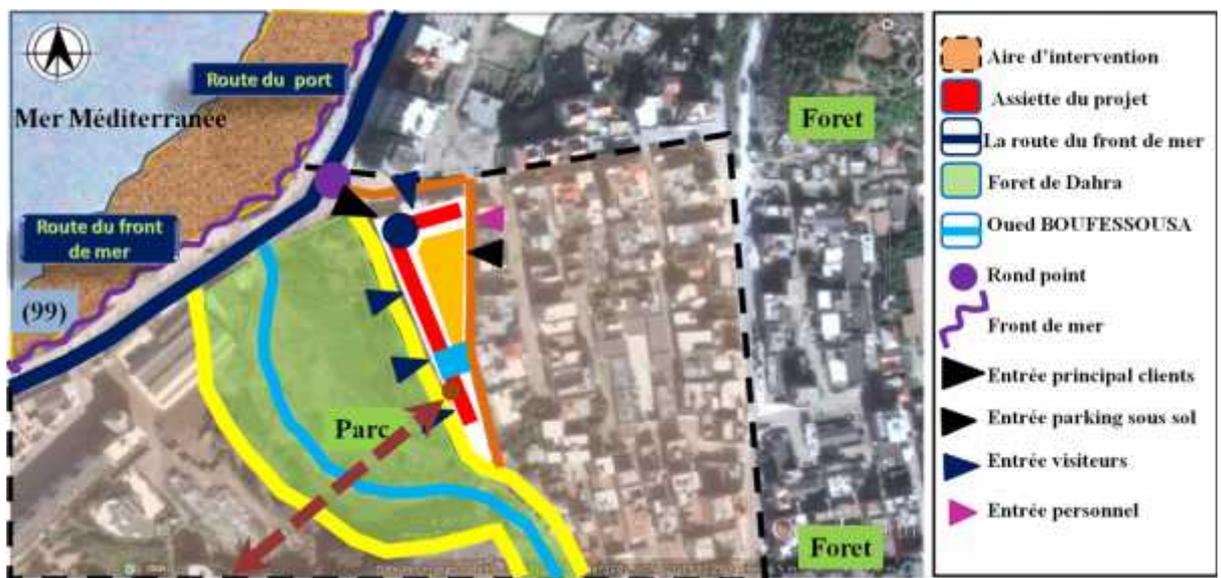
Figure (B) schéma de genèse de projet étape 2 (source, Google Earth, consulté par notre groupe)

Six entrées hiérarchisées entourant l'édifice permettent des accès différents et spécifiques aux usagers de l'hôtel ; aux visiteurs, aux locataires, au staff hôtelier et aux véhicules.

Une entrée principale dédiée à la clientèle de l'hôtel se présente sur la façade courbée, afin qu'elle soit démarquée et visible.

Deux autres entrées secondaires se situant en miroir à l'accès principale de l'hôtel offrent une communication avec l'urbain.

Enfin un accès réservé au personnel et au parking se situe plus discrètement sur la voie qui donne sur l'habitat individuel.



Figure(99) : carte schématique d'accessibilité à l'assiette de l'hôtel (Source : En ligne Google Earth consulté par notre groupe).

B. Descriptions des différentes entités du projet

Entité réception et accueil :

Un grand hall aménagé et équipé de deux escaliers mécaniques parallèles permettant d'accéder à l'espace de réception, situé dans le pavillon centrale raccordé à deux ailes :

- L'aile gauche est dédiée pour les différents services administratifs.
- L'aile droite consacre un espace non négligé les activités qu'offre l'hôtel en matière de loisir et de détente. A son extrémité elle abrite un café restaurant pour la clientèle de l'hôtel, munit d'une terrasse avec vue panoramique sur le parc.

Elle occupe le RDC de l'aile droite, ouverte pour le public afin de consolider la relation Projet/Ville et de mieux s'intégrer au site

Entité restauration :

Permet de servir au maximum l'urbain notre hôtel est avant tout un équipement urbain avant qu'il ne soit touristique

L'élément d'appel circulaire est un escalier panoramique, qui permet d'avoir une perspective sur toute la portion de ville

Hébergement

L'emplacement des deux ailes stratégique offre au chambre un maximum de vue, sur les point panoramique de la ville, à savoir la mer, le par et le mont de Dahra.

Restaurant panoramique :

Perché sur le dernier niveau de l'hôtel, ce restaurant luxueux profite d'une vue en 360° sur l'ensemble des points panoramique de la ville, notamment sur la piscine de l'hôtel qui occupe l'aile droite de hôtel en terrasse.

Parking et service

Le parking est accessible à partir du sous sol,

Tous les locaux techniques se trouvent au sous sol, pour une meilleure optimisation de l'espace

Chaque étage est doté d'un service d'étage pour le confort de la clientèle.

Circulation horizontale et vertical

Sous sol-1^{er} niveau : un escalier plus un ascendeur

Un autre escalier ainsi que deux ascenseurs mènent vers tout l'hôtel

Un ascenseur panoramique mène exclusivement au restaurant panoramique, à partir du 1^{er} niveau

Deux issues de secours sont placées sur les deux ailes et ont une sortie directe vers l'extérieur pour un maximum de sécurité

Conclusion du chapitre

Notre analyse nous a permis d'élaborer un plan d'aménagement qui s'intègre parfaitement au site, et qui profite des potentialités de la région.

Le projet architectural est une confirmation que la relation entre l'ilot et le projet est vérifié

BIBLIOGRAPHIE

1. TEXTES ET OUVRAGES SUR LE PROJET URBAIN

1980 Eléments d'analyse urbaine, AAM, Bruxelles (éd. espagnole 1984) avec J.Ch. Depaule et M. Demorgon

2. THESE DE FIN D'ETUDE

- ❖ Mémoire de fin d'étude, thème : tourisme balnéaire Option : BIOCLIMATIQUE, Projet : complexe touristique dans la ville de Ténès (Algérie) Promotion : Juillet 2012.
- ❖ Mémoire de fin d'étude, thème Ain Benian : Alternatif de projet de Z.E.T Projet : Parc urbain de la Fontaine promotion 2011/2012.
- ❖ Mémoire de fin d'étude, Option architecture intégrés, projet : hôtel touristique à Ténès promotion juin 2012 EPAU.
- ❖ Mémoire de fin d'étude, Réaménagement du paysage du quartier du pont près de la zone portuaire de la ville de Ténès, projet d'un centre urbain secondaire et d'un parc option : architecture et paysage, promotion 2008/2009.
- ❖ Mémoire de fin d'étude ; Un meilleur cadre urbain pour une meilleure mise en tourisme de la ville de Ténès thème : aménagement de la partie centrale de la ville de Ténès, projet : gare intermodale+restaurant, option AZUL, promotion 2013/2014.

3. RAPPORT

- ❖ La centralité urbaine au Luxembourg : analyse et perspectives, Rapport de l'Observatoire du Développement Spatial Unité de recherche GEODE, CEPS/INSTEAD, 2012
- ❖ RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSEPROJET DE RESTRUCTURATION URBAINE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS DU FOND DE BAIE D'AJACCIO RAPPORT N° 2013/E4/140

4. REVISION DU PDAU écrit 2011 et graphique.

5. Valoriser les territoires en cultivant l'esprit des lieux Référentiel d'actions pour le projet urbain du Carré de Soie octobre 2012.

6. TABLEAU DE CLASSEMENT HOTELIER, MODE D'EMPLOI Présentation des premiers hôtels 5 étoiles en France 11 juin 2009.

CONCLUSION GENERALE

Durant le présent projet de fin d'étude, il nous a été confié d'étudier la relation entre le centre ville de Ténès et son port, sous forme de travail de recherche et d'investigation, une initiative nouvelle qui nous a permis de structurer notre champs d'action et d'éveiller notre curiosité et intérêt, dans le domaine de l'aménagement des villes portuaire.

Dans ce contexte, plusieurs réflexion et analyses relevé sur terrain, nous ont montré l'intérêt majeur de la restructuration urbaine de la ville de Ténès, qui souffre actuellement de plusieurs dysfonctionnements au niveau à savoir, urbanistique et architecturale.

Tout cela nous a incités à nous documenter sur les notions relatives à la thématique de nouvelle centralité en zone portuaire, et de nous pencher sur des exemples avérés et réussis, afin de nous inspirer. En effet ce travail nous a permis de mettre en application des idées qu'on a appris au long du cursus universitaire.

À partir de là, nous avons pris l'initiative d'intervenir sur la notion de nouvelle centralité en zone portuaire et d'élargir notre champs d'action sur l'aménagement, développement durable et le cadre esthétique. Pour cela nous avons élaboré un plan de travail qui étudie la thématique sous ses différents ongles.

Cependant un tel travail nécessite la collaboration d'une équipe pluridisciplinaire afin d'atteindre des résultats satisfaisants.

Liste des figures

Chapitre 01 : introductif

Figure (1) : Plan de situation (Source : En ligne Google earth, consulté par notre groupe)

Chapitre 02 : Etat de l'art

Figure (1) : Grande ville, grand cœur - Québec (Source : En ligne : www.WIKIPEDIA.com)

Figure (2) : les zigourats Mésopotamie (Source : En ligne : www.WIKIPEDIA.com)

Figure (3) : les pyramides Égypte (Source : En ligne : www.WIKIPEDIA.com)

Figure (4) : l'acropole, la Grèce (Source : En ligne : www.WIKIPEDIA.com)

Figure (5) : forum romain, Rome (Source : En ligne : www.WIKIPEDIA.com)

Figure (6) : Vue Médiévale De Ville Du Portugal (Source : En ligne : www.WIKIPEDIA.com)

Figure (7) : *L'agglomération de Bram* au moyen âge (Source : En ligne : www.WIKIPEDIA.com)

Figure (8) : *Ville de Bagdad* (Source : En ligne : Google Image)

Figure (9) : *Ville de Ghardaïa* (Source : En ligne : www.WIKIPEDIA.com)

Figure (10) : Plan voisin dessiné par le Corbusier entre 1922 et 1925 (Source : En ligne Google Image)

Figure (11) : Situation. Carte de France. (Source : En ligne Google Image)

Figure (12) : Situation de St.J.B.(Source : En ligne Google maps Consulté par notre groupe)

Figure (13) : Vue d'ensemble sur le projet.(Source : En ligne www.archicontemporaine.org)

Figure (14) : Plan de situation (Source : En ligne Google maps, consulté par notre groupe)

Figure (15) : Site d'Antifer (Source : En ligne Google Image)

Figure (16) : Eboulement de falaise à St.J.B (Source : En ligne Capture d'image d'une vidéo sur BFMTV.com)

Figure (17) : Plan de masse (Source : En ligne www.archicontemporaine.org, consulté par notre groupe)

Figure (18) : vue à partir du front de mer (Source : En ligne www.archicontemporaine.org)

Figure (19) : image du poste de secours (Source : En ligne www.archicontemporaine.org)

Figure (20) : toilettes publiques sèches, cabine et douche (Source : En ligne www.archicontemporaine.org.)

Figure (21) : Plan du PDAU de la ville de Ténès (Source : Document personnel)

Figure (22) : vue à partir du front de mer de TENES (Source : Photos prise par notre groupe le 1.11.14)

Chapitre 03 : cas d'étude

Figure (1) situation géographique et accessibilité à l'échelle nationale et régionale. (Source : En ligne : Google Earth consulté par notre groupe)

Figure (2) : capture d'écran, accessibilité par voie terrestre. (Source : En ligne vidéo Ténès-Chleff la nouvelle autoroute, consulté par notre groupe).

Figure (3) : situation géographique à l'échelle communale. (Source : thèse : complexe touristique dans la ville de Ténès. Option : bioclimatique. Promo : Juillet 2012, consulté par notre groupe).

Figure (4) : Délimitation de la ville.(Source : En ligne : Google Earth. consulté par notre groupe).

Figure (5) : Mobilité a l'intérieur de la ville.(Source : Thèse aménagement de la partie centrale de la ville de Ténès, Option : AZUL, promotion 2013/2014. consulté par notre groupe).

Figure (6) : La morphologie du site. (Source : En ligne Google Earth, consulté par notre groupe).

Figure (7) : Les vents. (Source : En ligne Google Earth, consulté par notre groupe).

Figure (8) : Hydrographie: (Source : En ligne Google Earth, consulté par notre groupe).

Figure (9) : Evolution historique, période phénicienne. (Source : Carte d'état Major, consulté par notre groupe).

Figures (10,11): Evolution historique, période phénicienne (Source : Google Image, consulté par notre groupe).

Figure (12) : Evolution historique, période romaine.(Source : Carte d'état Major, consulté par notre groupe).

Figure (13) : Evolution historique, période médiévale: (Source : Carte d'état Major, consulté par notre groupe)

Figure (14) : Evolution historique, période médiévale (Source : Google Earth, consulté par notre groupe).

Figures (15) (16) (17) (18) (19) (20) (21) (22): Evolution historique, période médiévale (Source : Google Image, www.Vitaminch.com).

Figure (23) : Evolution historique, période coloniale entre 1841 et 1880: (Source : Carte d'état Major, consulté par notre groupe).

Figure (24) : période coloniale entre 1880 et 1954: (Source : Carte d'état Major, consulté par notre groupe).

Figures (25) (26) (27) (28) (29) (30): Evolution historique, période coloniale entre 1880 et 1954 (Source : En ligne sur www.tene.info/galerie).

Figure (31): Evolution historique, période coloniale entre 1954 et 1962: (Source : Carte d'état Major, consulté par notre groupe, (32) En ligne sur www.tene.info/galerie).

Figure (33): Evolution historique, Période contemporaine après 1962: (Source : Carte d'état Major, consulté par notre groupe, (34) Prise par notre groupe le 14.02.15).

Figures (36) (37) (38) (39): Typologie du bâti, Le vieux Ténès (Source : Photos prises par notre groupe le 11.11.14).

Figures (44) (45) (46) (47): Typologie du bâti, extension post colonial (Source : Photos prises par notre groupe le 11.11.14).

Figures (48) (49) (50): Potentialité, Les plages (Source : Photos prises par notre groupe le 11.11.14 et le 14.02.15).

Figures (52)(53)(54)(55): Potentialité culturelles (Source : En ligne, Google Image).

Figure(56) potentialité économique et touristique (source, Google Earth consulté par notre groupe).

Figure(57) (58) (59) photos prise par notre groupe(60) (61) (Source : En ligne sur www.tene.info/galerie).

Figures (62)(63)(64)(65)(66)(67) Constat générale(source :thèse :aménagement de la partie centrale de la ville de Ténès, option AZUL, promo,2013,consulté par

Figure(68) constat général, Vieux Ténès (source, Google Earth consulté par notre groupe).

Figure(69) (70) (71) constat général, Vieux Ténès (source, Photos prises par notre groupe).

Figure(72) constat général, Ville coloniale (Source, Google Earth consulté par notre

Figure(73) (74) (75) constat général, Ville coloniale (Source, Google Image consulté par notre groupe

Figure(76) constat général, extension postcoloniale (Source, Google Earth consulté par notre groupe).
(77)(78)(79) (photos prise par notre groupe)

Figure(80) (81)(82) constat général, vue sur le front de mer et le port de Ténès (Source, photos prises par notre groupe).

Figure(83) constat général, plages de la ville de Ténès (Source, Google Earth consulté par notre groupe).

Figure(84) : Schéma de principe (Source : En ligne Google Earth, consulté par notre groupe).

Figure(85): schémas de présentation de la zone d'intervention (Source : En ligne Google Earth consulté par notre groupe).

Figure(86): schéma de l'état de fait (Source : En ligne Google Earth consulté par notre groupe).

Figure(87) : Aire de bronzage, Agadir, Maroc (Source : En ligne Google Image).

Figure(88)(89)(90) : Volleybeach, sport nautique, poste de surveillance (Source : En ligne Google Image).

Figure(92) (93) (94) : aire de jeux, piste jogging (Source : En ligne Google Image).

Figure(95) : Gabionnage (source : Google Image).

Figure(95) : Système d'écluse (source : Google Image).

Figure(96) : carte schématique du parc (Source : En ligne Google Earth consulté par notre groupe).

Figure(97) : carte schématique de l'assiette du projet hôtel (Source : En ligne Google Earth consulté par notre groupe)

Figure(98) : carte schématique des potentialités de l'assiette de l'hôtel (Source : En ligne Google Earth consulté par notre groupe).

Figure (A) schéma de genèse de projet étape 1(source, Google Earth, consulté par notre groupe).

Figure (B) schéma de genèse de projet étape 2(source, Google Earth, consulté par notre groupe).

Figure(99) : carte schématique d'accessibilité à l'assiette de l'hôtel (Source : En ligne Google Earth consulté par notre groupe).

Risques majeurs :

Innodation et crues torrentielles :

Agglomeration de tenes

La ville de tenes a subit des innodation en 1985.1988.1989.1990.2000.2001 le risque d'innodation est visible

Cite d'urgence(risque causé par le debordement d'oued allala)

Quartier de la gare

Quartier de lacave en aval de oued Boufessousa,lequel constitue un drain naturel charriant les eux de pluie provenant des hauteurs de la ville vers la mer

Glissement de terrains et effondrement des berges

Le glissement :

Sud de l'agglomeration de chaarir (au niveau de la cité 238 logement sur la RN11)

Laglomeration de sidi abdelkader (au sud-ouest du chef lieu de la commune de tenes)

L'effondrement de berges

La partie sud de la comune (agglomeration secondaires de ouled el arbi, douar el m'Rachicha)

La partie xtreme est (le long de oued bou yaakoub)

Sismicité et techtonoque des plaques

Ltenes est classé en zone III degres de sismicité élevé

Faille de l'abattoire

Faille off shor (mer médétrané)

Autres faille moins importantes mais qui peuvent etre actives

Une auto-épuraton par des plantes aquatiques :

Les plantes comme les roseaux ou les arbres stabilisent les berges avec leurs racines et éliminent les nitrates. Cette dernière étape du « nettoyage » est importante mais la rivière doit être en bonne santé pour que l'autoépuraton soit efficace.

Présentation succincte du cas d'étude :

En cours de notre année universitaire 2014/2015 dans le cadre d'obtention de diplôme de master 2 en architecture ,option projet urbain , nous avons choisit comme cas d'étude d'intervenir sur une ville côtière à l'ouest de l'Algérie ,Ténès, qui regorge de potentialité , mais qui souffre d'une rupture entre ses entité , pour des raisons histoque mais aussi a cause de son hydrographie (oueds) qui la fragmente en parties avec une faible liaison.

Notre air d'étude est cerné entre le port de tenes , grand pulsateur economique de la region , et le centre ville de tenes, berceaux des civilisations.

Ces deux antité sont séparé par un élément naturel de grande envergure , OUED ALLALA , et la faible liaison est faite par un un seul pont qui représente la continuité de l'ancien chemin romain ,la RN11.

Notre but est de renforcer la liaison entre les deux rives de l'oued ,et redonner la valeur au front de mer qui mène au port , afin de créer un ensemble homogène et connecté.

Pour cela, nous avons penser à créer des seccences apartir du oued Allala,arrivant au port:

Séquence 1 : revaloriser le site historique au nord ouest du plateau de la ville de tenes en protégeant les tombeaux creus é dans la roche qui datent de la période phénicienne.

Séquence 2 :Création d'une esplanade piétonne qui regroupe trois axes importants, à savoir la RN19 qui mène du flux de sud(le chef lieu de wilaya Chleff), l'ouest de la ville et du centre ville ,ainsi que la RN11 qui apporte le flux de l'est (TIPAZA ,CHERCHEL...)

Séquence 3 :cration d'un parc urbain , sur la longueur de oued boufessoua , qui est canalisé ,on propose d'enlevé la canalisation et de le laisser à l'air libre et aménager ses extrémité

Séquence 4 : mettre en

Choix d'un site d'étude :

Notre choix c'est porté sur la ville de TENES, et pour les motivations suivantes:

- Son cadre naturel : une ville côtière, c'est l'une des plus séduisantes stations balnéaires en face d'une mer d'un azur intense. Elle a l'avantage d'avoir une vue sur la mer et sur l'Oued et aussi entourée par la montagne.
- Son histoire : L'évolution historique de la ville de Ténès fût enrichie par le brassage des cultures et le passage successif d'innombrables civilisations donnant ainsi un héritage socio-culturel important.
- Ses potentialités indéniables pour le développement touristique : La présence de plusieurs sites culturels et touristiques.
- Son architecture et urbanisme : la beauté du paysage bâti, où les modèles d'architecture et d'urbanisme sont variés.
- L'évolution constante des villes demande d'anticiper et de maîtriser les **processus de transformation urbaine** à travers une stratégie claire et bien définie.
- L'ère de renouvellement urbain devient incontournable, elle estompe les périodes d'extension rapide de manière expansive et incontrôlée des villes.
- La réutilisation d'une friche, la requalification d'un quartier ancien ou social, le réaménagement d'un lieu délaissé en un espace public, l'amélioration du fonctionnement d'un secteur sont autant de problématiques sur lesquelles il faut agir avec efficacité.

<http://www.up2m.com/urbanisme>

HOTEL :

1^{er} discours

Nous allons justifier le choix d'implantation de notre projet par rapport a la ville

L'assiette choisie bénéficie de vue panoramiques , a savoir sur la mer , la montagne et le parc

2eme discours :

La relation public/privé :notre hotel est un équipement public urbain et touristique ,vu cette classification ,ont peut déterminer les différentes fonctions qui peuvent y avoir , nous citons :

Fonctions lié au public/urbain : RDC entièrement dédié au public ,pour renforcer la relation avec la ville et de mieux intégrer le projet dans son site

Bloc restauration : cette entité est répartie sur trois niveaux , les deux 1^{er} sont pour le public avec un type de cuisine différent

Fonctions lié au privé/hotel :le 1^{er} étage réservé a la réception et l'accueil pour mieux gérer la clientèle

Fonctions lié au personnel /technique

Le sous sol est réservé aux parking ,service (blancherie , lingerie ,groupe electrogene...)

Présentation de l'aire de référence :

L'agglomération de Ténès compte sept secteurs urbanisés (SU), trois secteurs à urbaniser(SAU) et deux à urbanisation futur(SAF).

Notre aire de référence s'étend sur les deux secteurs urbanisés SU1 et SU4 :

Le secteur urbanisé SU1 : d'une superficie de 63ha, est limité au Nord par la mer méditerranée, à l'Ouest par une chaaba, à l'Est et au Sud par la RN11. ce secteur est constitué par trois entités urbaines distinctes, il s'agit du Centre ville, cité de la caserne et la cité préfabriqué. Il est à noter la présence d'un site historique à ciel ouvert à savoir, les tombeaux phéniciens creusé dans la roche, en contrebas du centre ville.

Le secteur urbanisé SU4 : d'une superficie de 65ha situé à l'Est de l'agglomération ; est limité au Nord par la mer méditerranée, au sud par la RN11, à l'Est par des forets et maquis (mont de Dahra) et à l'ouest par l'Oued ALLALA.

Ce secteur compte deux POS :

- **Le POS 06 :** d'une superficie de 55ha, constitué par les citées suivantes : cité la gare, cité de la Cave, cité Zmmala, cité 200 logements, le front de mer et le port.
- **Le POS 07 :** d'une superficie de 10ha, constitué par le Lotissement N°4 et la cité 80logements en cours de réalisation.

Présentation de l'aire d'intervention :

Notre zone d'action, objet de cette étude, fait partie intégrante du POS 06. Deux fonctions méritent d'y être relevées : la fonction économique du port et la fonction résidentielle.

On s'intéresse également à une petite partie appartenant au SU1, les tombeaux phéniciens à vocation historico-culturelle.

Nous avons focalisé notre intervention sur une portion de forme triangulaire de 24ha, limitée au nord par la mer méditerranée, au sud par la RN11, à l'Ouest par Oued ALLALA et à l'Est par la voie qui sépare la cité de la Cave en deux parties. Il y a lieu de relever la présence de l'oued ALLALA et Oued BOUFESSOUSA qui provoquent des inondations notamment sur leurs deux rives. (CARTE)

Etat des lieux de la zone d'interventions :

Cadre Bâti :

Viaire :

Risque d' inondation : en 2001 l'inondation du oued BOUFESSOUSSA a engendrer d'énormes dégâts en détruisant le CEM à coté, et d'autres dégâts matériels et ceci est due à :

Mauvaise canalisation de l'oued: le mauvais calcul des canaux ainsi que les déchets jeté plus hauts dans la ville on fait en sorte de bouché le cheminements des eaux.

Risque des constructions sur la servitude de l'oued: présence de nouvelle construction à usage d'habitat collectif sur la servitude de oued BOUFESSOUSSA, ce qui les met en danger de fragilisation ou de dégâts en cas d'inondation.

Etat dégrader des construction: datant de la période coloniale
Mauvaise mobilité à l'intérieur du site

Mauvaise exploitation du foncier : présence de poches vides

Manque de commerce,service, équipement et activité: la plupart se trouve dans la ville coloniale

Ville déserte : hors saison estivale

Présence du mur tout au long du front de mer : qui cache la vue sur la mer

Manque d'hôtels et d'hébergement.

Tout ces problèmes engendre des **fléaux sociaux** ;

- ❖ Quelle opération faut il pour réanimer le site pour fonctionner tout au long de l'année et lui donner une vocation touristique à l'échelle territoriale ?

ANNEXES

Annexes

Carte(1) Carte des contraintes de Ténès.

Carte (2) Carte d'aménagement de l'agglomération chef lieu de Ténès

Figure (86) carte d'intervention au niveau du bâti et du viaire.

Carte (3) plan d'aménagement

LES Plans DE LHOTEL