

Université de Blida 01
Institut d'Architecture et d'Urbanisme



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

**Thème : Recomposition Urbaine des Villes
Portuaires.**

**Intitulé : Aménagement d'une Nouvelle Centralité et
Mise en Tourisme du Quartier Portuaire de Ténès.**

Projet : Hôtel Balnéaire.

Elaboré par : **ASSADI Yasmine.**

Encadreur: **Mr. KACIM.**

Co-Encadreur: **Mr. BENACER.H.**

Membres de Jurys: **Mr.**
Mme.

Responsable du master :
Dr. Arch. Mohamed ZERARKA.

SEPTEMBRE 2019.

RESUME :

Le projet urbain est représenté comme une nouvelle approche de l'aménagement du territoire et de la gestion du tissu urbain, son champs d'actions englobe notre thématique, en occurrence la recomposition des villes portuaires.

Le port et la ville ont longtemps formé un système basé sur l'imbrication et la complémentarité de leurs fonctions. Cependant, avec le temps et l'avènement de la grande période d'industrialisation, le tissu urbain des villes a évolué indépendamment de leurs zones portuaire brisant ainsi la relation de complémentarité qui jadis les unissait et laissant place à un phénomène d'abondant et délaissement portuaire.

Le système ville-port est alors remis en cause, désorganisé, apparition des friches urbaines qui ponctue la zone portuaire qui met le front de mer en état catastrophique ou il est par contre censé être la vitrine de la ville, cela contribue a une nécessité de procéder à une opération de recomposition afin de réconcilier et réunifier la ville et son port.

A travers notre travail de recherche de fin d'étude, l'objectif est de mettre l'accent sur la problématique de la rupture ou le clivage ville /port auxquelles fait face la ville de Ténès.

Face à ce délaissement portuaire et à la dégradation de l'état du front de mer engendrant un clivage entre la ville et son port, une recomposition d'interface urbano-portuaire par une opération d'aménagement de la ville avec son port demeure le meilleur moyen de remédier aux difficultés auxquelles fait face la ville de Ténès.

On va présenter notre intervention à l'échelle urbaine qui sera une réponse concrète à la problématique spécifique soulevée au paravent, ponctuée par un projet architectural représenté par un hôtel touristique balnéaire avec lequel on va essayer de répondre a quelques dysfonctionnement de la ville.

Mots clés : système vile-port, recomposition urbaine, clivage ville/port, hôtel balnéaire.

ABSTRACT :

The urban project is represented as a new approach to regional planning and the management of the urban fabric, its field of action encompasses our theme, in this case the recomposition of port cities.

The port and the city have long formed a system based on the interweaving and complementarity of their functions. However, with time and the advent of the great period of industrialization, the urban fabric of cities evolved independently of their port areas thus breaking the relationship of complementarity that once united them and giving way to a phenomenon of abundant and neglected port.

The city-port system is then called into question, disorganized, the appearance of urban wastelands punctuating the port area which puts the waterfront in a catastrophic state or is supposedly to be the showcase of the city, it contributes to a need to carry out a recomposition operation in order to reconcile and reunify the city and its port.

Through our end-of-study research, the aim is to focus on the problem of the rupture or the city / port divide facing the city of Ténès.

Faced with this port abandonment and the deterioration of the state of the seafront creating a rift between the city and its port, a reconstruction of urban-port interface by a development operation of the city with its port remains the best way to overcome the difficulties facing the city of Ténès.

We will present our intervention at the urban scale which will be a concrete answer to the specific problem raised earlier, punctuated by an architectural project represented by a ‘‘seaside tourist hotel’’ with which we will try to answer some dysfunctions of the city.

Keywords: city/harbor system, urban recomposition, cleavage city / port, seaside hotel.

REMERCIEMENT :

Avant tous, louange à Allah, Dieu le tout puissant qui m' a accordé le courage, la patience et la volonté afin de parvenir à l'achèvement de ce modeste travail.

Je tiens à remercier du fond de cœur tout particulièrement et à témoigner toute ma

Reconnaissance et ma gratitude profonde à mon encadreur de **Mr. KACI Mebarek**

De m'avoir encadré, dirigé et assisté dans ce travail.

L'enseignement de qualité dispensé par le Master « PROJET URBAIN » a également su nourrir nos réflexions et a représenté une profonde satisfaction intellectuelle, un grand merci donc à toute l'équipe pédagogique ayant nous accompagné durant tout le cursus de formation universitaire à leur tête notre Porteur du Master, **Mr. ZERARKA Mohammed**.

Je remercie également les membres du jury pour avoir consenti à lire ce modeste travail.

Au final j'adresse mes vifs et sincères remerciements à mes chers parents et mon cher frère pour leur contribution, leur soutien quotidien, leur patience et leur prière ainsi que mes proches et amis, qui m'ont toujours soutenue et encouragée durant toute cette période.

Merci

DEDICACE

Avec l'expression de ma reconnaissance, je dédie ce modeste travail à ceux qui, quels que soient les termes embrassés, je n'arriverais jamais à leur exprimer mon amour sincère.

A la femme mon trésor éternel offre du Dieu qui a tant donné sans cesse, qui n'a jamais dit non à mes exigences et qui n'a épargné aucun effort pour me rendre heureuse: mon adorable maman *Fatma Zohra*

A l'homme, mon précieux offre du Dieu, qui doit ma vie, ma réussite et tout mon respect :mon cher père *Yasser*.

A mon âme sœur, mon bras droit offre du Dieu, avec qui je me sens que le monde est toujours en paix et en sérénité, ma joie mon bonheur ma énergie positive à tout moment mon cher et unique frère *Wassim*.

Je serai a jamais reconnaissante pour la personne que je suis aujourd'hui grâce à votre présence dans ma vie, merci d'y être toujours la a mes cotes.

Table des matières

	RESUME :	2
	ABSTRACT :	3
	REMERCIEMENTS :	4
	DEDICACES	5
	LISTE DES FIGURES 6	
	ANNEXES	
I.	CHAPITRE INTRODUCTIF	
I.1	INTRODUCTION :	2
	I.1.1 Introduction à la Thématique Générale du Master : « Architecture et Projet Urbain » .2	
	I.1.2 Introduction à la Thématique spécifique de l’Atelier :	6
	« Projet Urbain en Centres Historiques »:	6
	I.1.3 Introduction à la thématique spécifique de Recherche :	8
	« Le Projet Urbain en Villes Portuaires »:	
I.2	PROBLEMATIQUE :	9
	I.2.1 Problématique Générale : La Rupture Ville-Port :	9
	I.2.2 Présentation du Cas d’Etude et Choix du Site :	10
	I.2.3 Problématique Spécifique :	11
I.3	Hypothèses :	11
I.4	Objectifs :	12
I.5	Méthodologie :	13
I.6	Plan du Mémoire :	14
I.7	Conclusion :	15
II.	CHAPITRE : ETAT DE CONNAISSANCES	16
II.1	INTRODUCTION :	17
II.2	DEFINITIONS DES CONCEPTS :	
	II.2.1 Le Projet Urbain :	
	II.2.2 Le Projet urbain une démarche stratégique pour la relation ville/port :	18
	II.2.3 Les centres historiques :	19
	II.2.4 Le centre-ville:	
	II.2.5 La centralité urbaine :	20
	II.2.6 Définition du port et de la ville portuaire:	21
	II.2.7 Régénération des Fronts d’eau:	26
II.3	L’Analyse d’Exemples de Référence:	29

II.3.1	Exemple 01 : Le projet d'aménagement du littoral de Valence, Espagne :.....	30
II.3.2	Exemple 02 : Le projet de reconquête du port de Casablanca, Maroc :	32
II.4	Analyse comparative :	33
II.5	Synthèse :	35
II.6	CONCLUSION	35
III.	CHAPITRE : CAS D'ETUDE	36
III.1	INTRODUCTION :	43
III.2	PRESENTATION DU CAS D'ETUDE :	43
	III.2.1 Situation Géographique :	43
	III.3.1 Contexte Naturel de Ténès :	44
III.4	LECTURE TERRITORIALE :	45
	III.4.1 Présentation du Territoire et ses Limites :	45
	III.4.2 Processus d'implantation et d'humanisation du Territoire :	46
III.5	LECTURE DIACHRONIQUE (GENESEHISTTORIQUE) :	49
	III.5.1 L'Origine de toponymie de la ville de Ténès :	49
	III.5.2 La Genèse Historique :	50
	III.5.3 Synthèse de la lecture historique de la ville de Ténès :	54
III.6	ANALYSE URBAINE :	55
	III.6.1 Analyse Morphologique :	55
	III.6.2 Bilan et Diagnostic :	61
	III.6.3 Synthèse de l'Analyse Urbaine :	63
III.7	INTERVENTION URBAINE :	64
	III.7.1 Orientations des Instruments d'Urbanisme:.....	64
	III.7.2 Schéma d'Aménagement :	66
	III.7.3 Plan d'Aménagement :	Erreur ! Signet non défini.
	III.7.4 Plan de Composition Urbaine :	72
	III.8.1 Présentation de l'Assiette du Projet :	87
	III.8.2 Description du Projet :	87
	III.8.3 Volumétrie:	88
III.9	Conclusion du Chapitre :	88
III.10	CONCLUSION GENERALE :	89
IV.	BIBLIOGRAPHIE	91

Table de Figures

Figure II.3.1: Carte montrant la localisation des projets d'exemples par rapport au cas d'étude Ténès.....	30
Figure II.3.2.: Carte montrant le programme du projet de valence	31
Figure II.3.3. Carte de programme d'aménagement du port de Casablanca.....	32
Figure II.4.1: Tableau d'Analyse Comparative des Exemples, Réalisé par: l'auteur	35
Figure III.2.1 Situation administrative de la ville de Ténès,	43
Figure III.3.2.1 Carte morphologique de Ténès,.....	44
Figure III.3.2.2 Carte de système hydrographique de Ténès	44
Figure III.3.2.3 Carte schématique des vents dominants	44
Figure III.4.1. Carte de délimitation du territoire,.....	45
Figure III.4.2.1 Carte montrant le territoire de Ténès, cycle 1	46
Figure III.4.2.3 Carte montrant le territoire de Ténès, cycle 1.....	48
FigureIII.5.2.1.A1 Carte montrant la présence phénicienne sur la côte Ouest de la ville de	49
Figure 5.2.1.A2 images sur les tombeaux phéniciens,	49
Figure III.5.2.2.A Hypothèse sur l'implantation de la ville romaine	51
Figure III.5.2.2A2 tombeaux et chapiteaux Romains.....	51
FigureIII.5.2.3. Carte montrant la destruction de l'empire romain	52
FigureIII.5.2.3.A2 Carte montrant les portes du vieux Tenes.....	52
Figure III.6.1 : Carte montrant les limites de l'aire d'étude,	55
Figure III.6.1.2 Carte Montrant l'accessibilité à l'aire d'étude	56
Figure III.6.1.3 Carte Montrant les Parcours de l'Aire d'étude	57
Figure III.6.1.4 Photos de places existantes au niveau du centre-ville.....	58
Figure III.6.1.6 carte montrant la structure urbaine de la ville	60
Figure III.6.3 : Tableau Récapitulatif de potentialités et de dysfonctionnements de la ville ...	62
Figure III.5.27 : Carte représentant les potentialités et les dysfonctionnements de Ténès.....	63
Figure III.7.1 : Tableau Récapitulatif de proposition du POS2011 sur la ville de Ténès.....	65
Figure III.7.2 Schema d'aménagement	68
Figure III.7.3 Plan d'aménagement	72
FigureIII.7.4 logique dimplattation	74
Figure III.7.4 Plan de composition.....	75
Figure III.8.1: Plan de masse montrant l'assiette d'intervention,	76
Figure III.8.2 <i>inspiration de la forme et dégradation des terrasses</i>	76

ANNEXE

ANNEXES

ANNEXE 01 : Le Littoral dans La Législation Algérienne	04
ANNEXE 02 : Recherche Thématique sur les Hôtels.....	06
ANNEXE 03 : Programme Surfacique de l'Hôtel	12

ANNEXE 01 : Le Littoral dans La Législation Algérienne :

La volonté de maîtriser la gestion du littoral en Algérie date des années 90, notamment à travers la loi **90-29** du *1^{er} décembre 1990* relative à l'aménagement et l'urbanisme qui a été le premier texte ayant doté le littoral en dispositions particulières, puis ce n'est qu'en 2002 qu'une loi spécifique au littoral a été promulguée à travers la loi **02-02** du *5 février 2002* relative à la protection et à la valorisation du littoral.

A propos de la loi 90-29 :

La loi a consacré une section de deux articles (44, 45) à travers lesquels ont été définis les espaces littoraux et les zones concernées par cette loi, elle insiste sur le point de l'extension de l'urbanisation dans le littoral qui doit « *préserver les espaces et mettre en valeur les sites et les paysages caractéristiques du patrimoine (...)* »¹. Ainsi, selon la loi toute construction sur une bande de terre de 100 mètres de largeur à partir du rivage est frappée de servitude de non aedificandi, et sont autorisées les constructions ou activités nécessitant la proximité immédiate de l'eau.

A propos de la loi 02-02 :

La loi a pour objet de fixer les dispositions particulières relatives à la protection et à la valorisation du littoral. En terme d'aménagement et d'urbanisme la loi a insisté d'abord par le biais de *l'article 04* sur l'orientation de l'extension des centres urbains existants vers des zones éloignées du littoral et de la côte maritime, et par les articles 05 et 06 sur la protection de l'état naturel du littoral ainsi que sa mise en valeur dans les mesures du respect de l'environnement. La loi a ainsi défini le PAC (Plan d'Aménagement Côtier) comme un instrument spécifique aux communes riveraines afin de protéger les espaces côtiers.

Les limites de la réglementation :

En ce qui concerne la loi **90-29**, on trouve que cette loi était limitée dans sa globalité s'arrêtant au niveau de la définition des espaces littoraux et l'obligation de leur préservation et leur mise en valeur, en outre la loi a prescrit une zone inconstructible de 100 mètres, alors que le littoral Algérien dispose de dizaines d'agglomérations s'étendant

¹ République Algérienne, *Loi 90-29 relative à l'aménagement et l'urbanisme*, JO du 02/12/1990, Article n°45, 1990, p.1412

ANNEXE 02 : Recherche Thématique sur les Hôtels :

Afin de réussir notre projet, nous avons besoin d'établir une recherche thématique sur l'hôtellerie et les hôtels, pour bien comprendre cette thématique et proposer un projet d'hôtel cohérent.

- **Définitions :**

L'Hôtellerie : une activité appartenant au secteur tertiaire regroupant l'ensemble des établissements qui proposent un service d'accueil, de gîte ou de couvert aux individus se déplaçant hors de leur résidence (des clients) pendant une durée déterminée, elle comprend plusieurs types de structures (camping, caravaning, résidences touristiques, villages de vacances, auberges, hôtels,...).

L'Hôtel : il prend plusieurs définitions, mais en général « c'est un établissement commercial d'hébergement classé, qui offre des chambres ou des appartements meublés en location à une clientèle de passage qui y effectue un séjour caractérisé par une location à la journée, à la semaine ou au mois »².

² Loire-Atlantique Développement, *Fiche Technique : Hôtels-Définition et Classement*, disponible sur : <http://pro.tourisme-loireatlantique.com/wp-content/uploads/2014/11/h%C3%B4tels-d%C3%A9finition-et-classement-fiche-technique-2014-2015.pdf>

Selon la loi Algérienne, «un Hôtel est une structure d’Hébergement aménagée pour le séjour et, éventuellement, pour la restauration des clients »³

- **Types d’Hôtels :**

Les Hôtels peuvent être catégorisés selon plusieurs critères : la Situation, la Fonction, la Classe, la durée du Séjour, le Niveau de Service Le Tableau ci-dessous résume les Types d’hôtels selon quatre critères :

Fonction :	Situation :	Durée du Séjour :	Niveau du Service :
Hôtel Touristique : fréquenté par des voyageurs et des touristes la plupart du temps pour des raisons de découverte et de villégiature.	Hôtel Urbain : situé aux cœurs des villes proposant plusieurs services en rapport à la ville (banques, magasins, affaires...).	Hôtel de Transit : destiné aux clients qui restent un jour ou moins	Hôtel Economique : Les prix proposés sont obligés à l’essentiel : la sécurité, l’isolation des bruits, l’hygiène. Les surfaces de chambres varient entre 8 et 9 m ² .
Hôtel d’Affaire : un établissement réservé à la tenue des congrès, des réunions, des forums ou des banquets. Sa clientèle se compose généralement d’hommes d’affaires, politiciens...	Hôtel semi-Urbain : situé et localisé généralement à la périphérie de la ville, il peut organiser des activités de loisir, de détente ...etc.	Hôtel Résidentiel : les clients y séjournent au moins un mois jusqu’à un an	Hôtel Milieu de Gamme : est un compromis entre le minimum en dimensions, performances et qualité, la surface des chambres varie entre 9 et 14 m ² .
Hôtel de Santé : Situé à côté des thermes naturels et littoraux préservant pour ses occupants des services de soin et de repos.	Hôtel en Site Naturel : implanté en dehors de la ville, dans un site naturel : dans les forêts, sur des falaises, ou en montagnes, au bord de la mer, les sites présentent des potentialités touristiques, de sport et de détente.	Hôtel semi-résidentiel : incorpore les fonctions d’hôtel tant pour le passager que le résidentiel.	Hôtel de Luxe : offre aux clients des conditions exceptionnelles de confort, de rapidité et de rigueur. La surface des chambres : 14-24 m ² .

Figure A.04.1 : Tableau Montrant les différents Types d’hôtel selon quatre critères.

³ République Algérienne, *Décret Exécutif n° 2000-46 définissant les établissements hôteliers et fixant leur organisation, leur fonctionnement ainsi que les modalités de leur exploitation*, JO du 05/12/2000, Article n°4, 2000, p.3

• **Normes de Classement des Hôtels⁴ :**

Selon le décret n°2000-46 du journal officiel, les Hôtels sont classés en six (06)

Catégories :

- Sans étoile (6ème catégorie) : Etablissement caractérisé par un minimum d'ameublement et d'installation ainsi qu'un bon état d'entretien et un bon comportement de son personnel.
- 1 étoile (5ème catégorie) : Etablissement caractérisé d'un ameublement et d'installation de qualité moyenne acceptable ainsi qu'un bon état d'entretien et un bon comportement de son personnel.
- 2 étoiles (4ème catégorie) : Etablissement caractérisé d'un ameublement et d'installation de qualité, ainsi qu'un bon état d'entretien et un bon comportement de son personnel.
- 3 étoiles (3ème catégorie) : Etablissement caractérisé d'un ameublement et des installations de bonne qualité, ainsi qu'un parfait état d'entretien et un bon comportement de son personnel.
- 4 étoiles (2ème catégorie) : Etablissement caractérisé d'un ameublement et d'installation de très bonne qualité, ainsi qu'un bon état d'entretien et un bon comportement irréprochable de son personnel.
- 5 étoiles (1re catégorie) : Etablissement caractérisé d'un ameublement et des installations d'excellente qualité, ainsi qu'un bon état d'entretien et un bon comportement de son personnel.

Catégorie	Sans Etoile	1 Etoile	2 Etoiles	3 Etoiles	4 Etoiles	5 Etoiles
Nombre De Chambres minimal	10	10	10	10	10	10
Entrée d'Hôtel	Entrée de la clientèle indépendante. Signalée, d'accès facile et éclairée la nuit					
Parking/Garage	Aucune Exigence			Emplacements en rapport avec la capacité de l'hôtel		
Hall de Réception	Oui					
Restaurant	Aucune Exigence	1 Salle de Petits déjeuners de surface avec la capacité d'hôtel	1 Restaurant de bon confort	1 Restaurant de très bon confort	1 ou plusieurs restaurants d'excellent confort	

⁴ République Algérienne, Décret Exécutif n° 2000-130 définissant les établissements hôteliers et fixant les normes et les conditions de classement en catégories des établissements hôteliers, JO du 18/06/2000, Annexe pp. 05-15, 2000.

Suite du Tableau :

Catégorie	Sans Etoile	1 Etoile	2 Etoiles	3 Etoiles	4 Etoiles	5 Etoiles
Salon de Thé/Cafétéria	Aucune Exigence			De bon Confort	De très bon Confort	D'Excellent Confort
Bar	Aucune Exigence				De très bon Confort	D'Excellent Confort
Salle de Banquets/ Conférence	Aucune Exigence				Salle de banquets/ conférences	Salle de banquets/ conférences + Service
Toilettes en Commun	WC publics séparés pour hommes et dames, avec certaines exigences pour chaque catégorie					
Ascenseurs	A partir du 3 ^{ème} étage				A partir du 2 ^{ème} , 1 ou plusieurs ascenseurs réservés à clientèle Monte-charge au personnel	A partir du 1 ^{er} , 1 ou plusieurs ascenseurs réservés à clientèle Monte-charge au personnel
Couloirs	Eclairés en permanence, Largeur $\min = 1.40\text{m}$				Eclairés en permanence, Largeur $\min = 1.60\text{m}$, couverts.	Eclairés en permanence, Largeur $\min = 1.80\text{m}$, couverts.
Sport et Divertissements	Aucune Exigence				Discothèque + piscine	Dancing/discothèque + piscine + autres installations sportives
Surface de Chambre : y compris les sanitaires (à 2 personnes, à 2 lits individuels ou grand lit)	8m ²	13 m ²	14,5 m ²	17 m ²	18,5 m ²	21m ²
Suites/ Appartements	Aucune Exigence				> 5% de la totalité des chambres	> 10% de la totalité des chambres

Tableau A.04.2 : Tableau montrant les Normes de classement des Hôtels selon la législation Algérienne.

ANNEXE 03 : Programme Surfaccique de l'Hôtel

		Espace	Surface (m²)	Nombre	Surface Totale
Activités destinées au Public	<i>Accueil</i>				
		Hall d'Entrée	77 m ²	1	77 m ²
		Réception	166 m ²	1	166 m ²
		Salon d'Honneur	144 m ²		
	<i>Restauration et Service de Consommation</i>				
		Cafétéria	291 m ²	1	291 m ²
		Cuisine Cafétéria	56 m ²	1	56 m ²
		Restaurant	492 m ²	1	492 m ²
		Restaurant Terrasse	191 m ²	1	191 m ²
		Cuisine Restaurant	215 m ²	1	215 m ²
	<i>Loisir et Soins</i>				
		Salle de Sport	182 m ²	1	182 m ²
	Centre de Relaxation (SPA)	Accueil	35 m ²		35 m ²
		Aire de Relaxation	179 m ²		179 m ²
		Aire de Massage	197 m ²		197 m ²
		Sauna	44 m ²	2	88 m ²
		Vestiaires	81 m ²	1	81 m ²
		Piscine et sa terrasse		428 m ²	
	<i>Divers</i>				
		Agence Téléphonique	261 m ²	1	261 m ²
	Salle Polyvalente	183 m ²	1	183 m ²	
	Boutiques d'Hôtel	131 m ²		131 m ²	
	Exposition Ouverte	350 m ²		350 m ²	
	Sanitaires	17 m ² *			
Partie Privée	<i>Hébergement</i>				
		Chambre Terrasse)	20 m ² + (4m ²)	88	1760 m ² + (352 m ² (terrasse)

	Suite 1	70 m ²	4	280 m ²	
	Suite 2	56 m ²	4	224 m ²	
	Appart Hôtel luxueux	94 m ²	4	376 m ²	
Service d'Hôtel	<i>Gestion et Service</i>				
	Administration	227 m ²	1	227 m ²	
	Blanchisserie	44 m ²	1	44 m ²	
	Maintenance	81 m ²	1	81 m ²	
	Service d'Etage	6 m ²	6	36 m ²	
	Locaux Techniques	Chauffage	50 m ²	1	50 m ²
		Climatisation	26 m ²	1	26 m ²
		Gr. Electrogène	90 m ²	1	90 m ²
	Espace de Stationnement Sous-sol		1155 m ² (pour 46 Voitures)		

CHAPITRE.01

I. CHAPITRE INTRODUCTIF

I.1 INTRODUCTION :

I.1.1 Introduction à la Thématique Générale du Master :

« Architecture et Projet Urbain » :

La problématique générale du master 'Architecture et Projet Urbain' s'inscrit dans le cadre des études concernant le contrôle des transformations de la forme urbaine, au sein de l'approche morphologique à la ville et au territoire. Elle s'insère dans le large corpus des recherches urbanistiques critiques sur le contrôle et la production des formes urbaines en réaction à l'approche fonctionnaliste de production de la ville des années 1950-70 qui recourrait aux modèles de l'urbanisme moderne. Elle privilégie le fonds territorial comme fondement de la planification des ensembles urbains et support (réservoir, matrice affecté par des structures multiples) pour définir et orienter leur aménagement : les forces naturelles qui ont assuré par le passé le développement organique des villes seront mises en évidence pour constituer le cadre nécessaire à la compréhension des rapports qu'entretiennent ces villes avec leur territoire.

S'appuyant sur le considérable capital de connaissances produit et accumulé au cours du temps par la recherche urbaine, la recherche urbanistique investit actuellement, d'une manière particulière, le domaine des pratiques nouvelles et des instruments nouveaux de projet ainsi que les nouveaux moyens de contrôle de l'urbanisation et de ses formes. Dans ce vaste domaine (de contrôle de l'urbanisation et de ses formes), le master 'Architecture et Projet Urbain' soulève tout particulièrement la problématique spécifique de la capacité des instruments d'urbanisme normatifs et réglementaires en vigueur à formuler et produire des réponses urbaines adéquates aux transformations que connaissent les villes dans leurs centres et périphéries.

Les pratiques de l'urbanisme opérationnel (à finalité strictement programmatique et fonctionnaliste) nécessitent une attitude critique de la part des intervenants sur la ville : c'est le projet urbain qui constituera l'apport spécifique de l'architecte dans la pratique plurielle de l'aménagement de la ville, correspondant à une nouvelle manière de penser l'urbanisme. Le projet urbain devient alors un élément de réponse possible pour la reconquête de la fabrication de la ville face à la crise de l'objet architectural et à la crise de l'urbanisme, devenu trop réglementaire.

Plus qu'un concept ou qu'une grille de lecture historique des phénomènes urbains, la notion de projet urbain sera dans les années 70 l'expression qui « *crystallisera les divers aspects de la critique de l'urbanisme fonctionnaliste, et simultanément, celle qui exprimera la revendication par les architectes d'un retour dans le champ de l'urbanisme opérationnel* »¹

Au cours de la décennie qui suivra, parmi les différents auteurs et théoriciens du projet urbain, Christian Devillers se distinguera sur la scène architecturale comme auteur – et acteur- dont la contribution épistémologique sur le thème du projet urbain sera la plus conséquente². Après avoir rappelé les principales qualités qui font la ville : sédimentation, complexité, perdurance des formes pour de nouveaux usages, etc. Devillers développera trois aspects³: le premier concerne une théorie de la forme urbaine, le deuxième aborde les méthodes du projet urbain, alors que le troisième s'attaque à la difficile question des logiques institutionnelles et procédurales.

Il conclura par affirmer que le projet urbain « est une pensée de la reconnaissance de ce qui est là (...) des fondations sur lesquelles on s'appuie pour établir des fondations pour d'autres qui viendront après »: une conception de l'architecture dans son rapport au lieu et à l'histoire, assurant la durabilité et la continuité historique.

C'est l'alternative à l'urbanisme au travers de la notion de 'Projet Urbain', qui se définit en filigrane de l'ensemble de ces propos qui nous permettront de construire une démarche de substitution au sein de laquelle l'histoire et le territoire constitueront les dimensions essentielles.

Dans les faits, le projet urbain est aujourd'hui un ensemble de projets et de pratiques qui gèrent notamment de l'espace public et privé, du paysage urbain. « *Sans refléter une doctrine au sens étroit du terme, l'idée de projet urbain renvoie cependant à un point de vue doctrinal qu'on s'efforce de substituer à un autre : l'urbanisme opérationnel, et qui*

¹ Bonillo J. L., *Contribution à une histoire critique du projet architectural et urbain*, Thèse d'H.D.R., Laboratoire INAMA, E.N.S.A.Marseille, (Mars 2011).

² Devillers, Ch., « *Le projet urbain* », in *Architecture : recherche et action*, Actes du colloques des 12 et 13 mars 1979 à Marseille/Palais des Congrès, Paris, Ministère de l'Environnement et du cadre de vie, CERA/ENSBA. Concernant cet auteur, voir également: Devillers, Ch., *Pour un urbanisme de projet*, mai 1983 ; et *Conférences paris d'architectes, pavillon de l'arsenal 1994* Christian Devillers, Le projet urbain, et Pierre Riboulet, *La ville comme oeuvre*, Paris, éd. du Pavillon de l'arsenal, 1994.

³ Intervention de Ch. Devillers en Mars 1979 au colloque intitulé *Architecture : Recherche et Action* au Palais des Congrès de Marseille

peut s'exprimer plus ou moins en fonction de seuils »⁴ Il s'agira alors, d'une part, de développer les outils de définition, de gestion et de contrôle de la forme urbaine et de réintroduire la dimension architecturale et paysagère dans les démarches d'urbanisme, et, d'autre-part, situer la démarche du projet urbain entre continuité avec les données de la ville historique et référence à l'expérience de la modernité.

Dans la démarche du master 'Architecture et Projet Urbain', le passage analyse-projet a constitué une préoccupation pédagogique majeure dans l'enseignement du projet architectural et urbain.

Dans ce registre, on citera Albert Levy et Vittorio Spigai [1989] dans leur 'Contribution au projet urbain', qui privilégieront la dimension historique pour assurer le passage entre analyse et projet : la continuité historique devant permettre d'assurer la 'conformation' du projet à (et dans) son milieu.

Cette même préoccupation est abordée par David Mangin et Pierre Panerai [1999] sous une autre optique : celle de la réinsertion des types bâtis, majoritairement produit par l'industrie du bâtiment, dans une logique de tissus.

L'histoire des villes, quant à elle, nous enseigne la permanence des tracés (voieries, parcellaires...) et l'obsolescence parfois très rapide des tissus. Il convient donc à partir de la production courante d'aujourd'hui (types, programmes, financements et procédés constructifs habituels des maîtres d'œuvre moyens) de travailler dans une perspective nouvelle qui intègre dès l'origine une réflexion sur les évolutions et les transformations possible, d'origine publique et privée. Cette tentative d'actualiser les mécanismes et les techniques qui ont permis de produire les villes, débouche ici sur des indications très pragmatiques et pratiques (tracés, trames, dimensionnements, découpage, terminologie...). L'objectif principal du master 'Architecture et Projet Urbain' s'inscrit dans une construction théorique qui fait de l'abandon de l'utopie de la ville fonctionnelle du mouvement moderne et de l'acceptation de la ville concrète héritée de l'histoire, la référence essentielle de la démarche du master. La ville héritée de l'histoire est le contexte obligé d'inscription de l'architecture. En retour l'architecture.... construit la ville. Le retour à l'histoire ne signifie cependant pas le rejet 'simpliste' de la modernité pour une attitude nostalgique envers la production urbaine ancienne : les productions architecturales

⁴ Bonillo J. L., L'analyse morphologique et le projet urbain dans Intergéo-Bulletin, 1995, n° 118

et urbaines du XXe siècle nécessitent en effet une plus large évaluation critique de leurs modèles et méthodes, suscitant de nombreuses voies de recherche.

Au courant de l'année universitaire 2018/2019 et parmi les différentes optiques à partir desquelles le projet urbain a été abordé et développé, trois thèmes ont été privilégiés :

- Le Projet Urbain et les Instruments d'urbanisme
- Le Projet Urbain en centre historique
- Le Projet Urbain en périphérie

A travers la thématique du projet urbain, les étudiants pourront alors proposer un territoire de réflexion et d'expérimentation sur la ville.

Dr. Arch.M.ZERARKA

Porteur du master 'Architecture et Projet Urbain'

Novembre 2018.

I.1.2 Introduction à la Thématique spécifique de l'Atelier :

« Projet Urbain en Centres Historiques »:

«La ville naît fondamentalement de fonctions centrales d'échange, de confrontation ou de rencontre collective »⁵.

Elle engendre un art de vivre, une urbanité d'activités et de relation sociaux qui séduise toute les couches de la société, qui se croisent dans un espace commun, et habitent aussi près ou se déroule le reste de leurs vie active, elle est le produit de stratification et d'accumulation de traces de ses civilisations et ce qui constitue son identité, mais avec l'apparition du mouvement moderne, on finit par avoir deux types de villes, celle d'avant l'industrialisation et celle d'après, ou le paysage urbain et l'espace public n'ont pas seulement changé mais encore dans la majorité des cas disparu de la ville moderne, cette croissance urbaine a engendré l'éclatement de l'espace en créant ainsi une nette séparation entre l'urbanisme et l'architecture.

La principale problématique est la crise altération d'identité de nos villes, suite à l'ignorance à leurs caractères principales soit de formation et de transformation, chaque époque apporte un impact des connaissances approfondies. Actuellement le processus de planification est abstrait, s'appuie sur l'étalement, le remplissage et la satisfaction quantitative en tournant le dos aux caractères des lieux.

« La ville a été dans le passé l'une des plus belles productions, des grandes civilisations témoignant à travers les siècles de la richesse de leurs inspirations.... Aujourd'hui, les modèles les plus pauvres et moins expressifs se répandent sur la terre entière »⁶, à partir de cette expression, Jean Paul Lacaze, veut montrer que la ville actuelle se diffère de la ville du passé, à voir qu'elle est en état de dégradation, donc on peut comprendre qu'il y a eu un phénomène ou une interruption qui a causé ce changement dans le statut de la ville. La révolution industrielle entraîne une accélération de l'urbanisation avec la mécanisation de la production qui nous fait face à un éclatement du cadre urbain traditionnel.

⁵ **Françoise CHOAY**, *dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, presse universitaire de France, France 2000, P.693.

⁶ **JEAN PAUL Lacaze**, *Introduction à la Planification Urbaine*, P.07.

Les centres historiques quant à eux, sont des ensembles urbains qui ont survécu à la débâcle de l'urbanisation post industrielle, représentent les expressions matérielles de la diversité des sociétés à travers l'histoire et à travers le monde. Ce sont des témoins du passé, reflets de l'identité culturelle des sociétés, mais rares, non reproductibles, ils sont aujourd'hui considérés comme un patrimoine qui nécessite d'être protégé pour les générations futures, mais aussi pour permettre le développement harmonieux des sociétés actuelles.

La ville traditionnelle révèle des qualités urbaines étonnamment concordantes avec les interrogations qu'on a déjà envisagé dans notre cadre d'étude en M01 d'après les thèmes de séminaires abordés précédemment dont on cite: la mixité, le développement durable, et reconstruction de la ville sur elle-même. Cette dernière constitue un espace partagé, c'est pourquoi il faudrait que nos villes deviennent des espaces du partage. Ce partage ne concerne pas seulement l'existant, mais concerne aussi l'avenir, pour arriver à récupérer cet espace perdu il faut bien comprendre et préciser les facteurs qui détachent la ville de sa culture architecturale et urbaine, dans un ensemble où les éléments ont une forme urbaine désassociée de son environnement.

I.1.3 Introduction à la thématique spécifique de Recherche :

« Le Projet Urbain en Villes Portuaires »:

Durant des siècles la ville et le port ont formé un système dont les activités étaient indissociables créant une trame spécifique de complémentarité ; mais depuis la moitié du XX siècles les rapports entre ville et port ont changé. De profondes mutations ont exercé un déséquilibre économique et spatial comme ont achevé un processus de désorganisation du système ville-port .Ce qui a abouti à une véritable coupure tant visuelle que psychologique entre la ville et le port. La transformation des fronts de mer est aujourd'hui un phénomène commun à plusieurs villes du monde. La dissociation spatiale croissante entre la fonction portuaire/logistique et l'espace urbain, du fait des évolutions technologiques du transport maritime, conduit à un changement d'échelle des ports et à une mutation des interactions port ville.

En Algérie, les villes-ports souvent centres historiques-ports sont nées de la colonisation et des échanges, servant de points d'appui aux puissances coloniales autrefois. Suite à la croissance de la densité de la population urbaine, le développement de l'échange commercial, le trafic maritime et la croissance industrielle, les ports se sont agrandis, mais en même temps l'obsolescence des infrastructures anciennes s'est clairement manifestée, et une double dynamique de recomposition spatiale et de renouvellement des espaces portuaires anciens est devenue primordiale.

I.2 PROBLEMATIQUE :

I.2.1 Problématique Générale : La Rupture Ville-Port :

Les villes portuaires suscitent depuis une quinzaine d'années un intérêt sans précédent, justifié par la remise en question d'une conception ancienne de la ville portuaire comme objet homogène qui, bien qu'encore réel et identifiable, a subi de nombreuses crises d'identité à cause de l'évolution portuaire. La vie d'un port est ponctuée de croissance et de crise de ses activités qui ont un impact direct sur la forme de la ville. De ce fait, une nouvelle approche est désormais en marche : celle visant à rendre visible le port moderne, à en donner une nouvelle image, celle d'un port plus accessible, mieux intégré, dont la présence devient un atout supplémentaire pour l'attractivité de la ville portuaire. C'est un nouveau regard sur le port que l'on voit naître, pour ce fait on se pose la problématique '*Comment peut-on revaloriser une ville portuaire, et avec quelle démarche de projet urbain peut-on assurer et renforcer la liaison ville-port ?*'.

I.2.2 Présentation du Cas d'Etude et Choix du Site :

On a choisis comme cas d'étude la ville littorale de Ténès, non seulement sa situation stratégique qui la mise en relation avec les grande ville côtières comme Alger, Mostaganem et Oran mais elle est aussi dotée d'un patrimoine naturel essentiel (mer, montagne), ainsi qu'un patrimoine historique et culturel (Vieux Ténès, la ville coloniale, tombeaux phéniciens) mais aussi économiques (port de pêche et de commerce) bien qu'elle soit aussi riche, la ville de Ténès souffre d'une rupture entre ses trois entités (vieux Ténès, ville coloniale et les nouvelles extensions), qui la fragmente en parties de faible liaison.

Les motivations du choix :

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

- **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 etre mis en valeur.
- **Son architecture et urbanisme** : la beauté du paysage bâti, est le fruit de brassage des civilisations qui a prduit des modèles d'architecture et d'urbanisme variés.

I.2.3 Problématique Spécifique :

La désorganisation et le délaissement progressif de l'interface ville-port peuvent être les causes de dévalorisation de cet espace, Il devient donc important pour les acteurs de la ville et du port de recomposer, réorganiser, valoriser, et réaménager cet espace, visant la réconciliation ville-port et le renforcement de l'activité portuaire avec les nouvelles exigences touristiques de la ville de Ténès.

Dans le but de la mise en valeur des potentialités que possède la ville de Ténès nous développons notre problématique spécifique tout en posant ces questionnements suivants :

Donc comment peut-on assurer la recomposition urbaine de l'interface ville-port et renforcer l'activité économique et touristique?

Et enfin Comment concrétiser de nouveaux liens entre ville et port tout en réintégrant l'image du centre historique à l'interface ?

I.3 Hypothèses :

Notre hypothèse se vide sur la requalification de l'entité portuaire comme cas d'intervention et sa mise en interaction avec le centre historique et le noyau coloniale dans le cadre de projet urbain d'ensemble, pour ce fait les hypothèse de travail sont basées sur trois constats suivants :

- Présence d'un obstacle naturel tel que Oued Allala.
- Délaissement du front de mer qui cause la rupture entre la ville et son port.
- Manque de mobilité, qui assure la liaison entre les différentes entités de la ville.

I.4 Objectifs :

- Mettre en valeur le centre historique et le centre-ville colonial.
- La revitalisation du quartier donnant sur le port.
- Le réaménagement de la zone portuaire.
- Préservation d'espace publics et d'équipements de loisirs.
- La définition d'une véritable façade maritime.
- La réunification entre le centre-ville et le port.
- La création d'un pôle touristique.
- Désenclaver et réanimer physiquement le quartier portuaire et rénover les liens avec les quartiers voisins.
- Faire une proposition d'Aménagement qui présente des solutions adéquates à notre problématique spécifique. Cet Aménagement veillera à :
 - *Articuler et assurer la continuité harmonieuse entre le paysage naturel et le paysage urbain de la ville.*
 - *proposer un aménagement à l'échelle de la ville respectueux de la consistance urbaine ainsi que son paysage naturel.*

I.5 Méthodologie :

Dans le but d'atteindre les objectifs principaux de cette recherche et afin de répondre aux questionnements relatifs à la thématique Ville-Port, nous préconisons une démarche méthodologique constituée de trois (03) phases principales :

Phase de Recherche : cette phase consiste en premier lieu à la préparation à notre recherche par la collecte de différents documents écrits et graphiques qui concernent notre cas d'étude soit les documents bibliographiques, articles et revues qui traitent notre thématique spécifique (projet urbain en ville côtière), et par les visites sur site et les visites de différents instituts de recherche pour collecter le maximum d'informations, ensuite en second lieu sera l'évaluation et la filtration de tous les documents et informations pour constituer le corpus de base qui nous accompagnera durant les phases suivantes.

Phase Théorique et Analytique : dans la partie théorique de cette phase nous développons les différents concepts et questions liés à notre thématique spécifique et nous établissons une analyse comparative des exemples qui l'ont traité pour en tirer les concepts qui vont référencier notre intervention urbaine. En ce qui concerne la partie analytique, nous élaborons une analyse de notre cas d'étude à différents ordres (Territorial, Historique, Urbain) selon l'approche Historico-Morphologique qui nous permet de comprendre le processus de formation et de transformation ainsi que l'état actuel de notre cas d'étude et constituer son schéma de structure urbaine.

Phase Conceptuelle : cette phase constitue la finalité de tout le travail de recherche et d'analyse, c'est la phase de l'Intervention Urbaine où sera produit :

- ✓ Le Schéma d'Aménagement.
- ✓ Le Plan d'Aménagement.
- ✓ Le Plan de Composition Urbaine.
- ✓ Le Projet Architectural.

I.6 Plan du Mémoire :

Le travail de ce mémoire est réparti en trois chapitres :

1- Chapitre Introductif : dans ce premier chapitre on présente tout d'abord une introduction générale sur notre Master de recherche intitulée "Architecture et Projet Urbain" développée par le porteur de Master : Dr.Arch ZERARKA, puis une introduction à la thématique générale de l'atelier de recherche et qui porte sur "Les Centres Historiques", ensuite on introduit notre problématique par une introduction à la Thématique spécifique de l'étude qui traite du "Projet Urbain en Villes Portuaires", puis on développe notre problématique générale de "Rupture Ville-Port" et on fait par la problématique spécifique qui sera accompagnée par les motivations du choix du site, les objectifs à atteindre et les hypothèses avancées par les auteurs.

2- Chapitre Etat de Connaissances : à travers ce chapitre nous développons les concepts et les notions liés à notre thématique de recherche tels que : le projet urbain, démarche du projet urbain pour la relation ville-port , la recomposition urbaine, le délaissement de l'interface portuaire se basant sur le corpus bibliographique qu'on a constitué dans la phase de recherche, ensuite nous établissons une analyse comparative des exemples qui ont traité la même problématique de rupture entre la ville et la mer, pour en tirer les concepts et les orientations pour notre projet d'intervention.

3- Chapitre Cas d'Etude : comme première étape, nous élaborons dans ce chapitre une analyse à différentes échelles de la macro au micro (analyse territoriale, analyse diachronique, analyse urbaine), avec une synthèse qui énumère les résultats de cette analyse (problèmes et potentialités), et en seconde étape nous présentons notre intervention urbaine par ses différents documents graphiques (Schéma d'aménagement, plan d'aménagement, plan de composition urbaine) et le projet architectural.

I.7 Conclusion :

A travers ce premier chapitre, on a voulu mettre en évidence une problématique dont souffrent la plupart des villes littorales Algériennes qui est celle de la Rupture Ville-Mer. Malgré qu'elles disposent d'énormes potentialités de développement, ces potentialités sont écartées par les instruments de planification urbaine, qui traitent ces villes par des dispositions générales non pertinentes à leurs contextes, ce qui renforce cette rupture.

La ville portuaire est riche de son histoire et implique des relations plus complexes qui se sont développées au fil du temps. Ces dernières années, les villes portuaires deviennent un sujet d'actualité primordiale tant leur rôle est essentielle au développement économique.

Pour conclure ce chapitre, il faut dire que le projet urbain se présente comme un outil novateur ayant pour but de corriger les erreurs d'un urbanisme passé, dépassé ayant montré ces limites ce qui en fait une solution adéquate à notre thématique de réconciliation de l'interfaces urbano-portuaire.

A large, horizontal, red brushstroke-like shape serves as a background for the text. It has a textured, painterly appearance. Several thin, vertical lines in shades of red and grey extend from the top and bottom edges of the brushstroke, creating a sense of depth and movement.

CHAPITRE.02

II.CHAPITRE : ETAT DE CONNAISSANCES

II.1 INTRODUCTION :

Ce chapitre se présente sous forme de deux phases fondamentales, la première est une sorte de recherche bibliographique qui consiste à mettre en avant un certain nombre de concepts et de notions indispensables ayant un lien direct et indirect avec notre problématique à savoir l'articulation urbaine entre le centre historique, le centre-ville et le port et cela dans le but de dégager des solutions aux différents problèmes rencontrés au niveau de notre cas d'étude et définir les moyens et les notions les mieux appropriés à mettre en œuvre afin de bien diriger notre projet et développer les potentiels des villes portuaires tout en préservant leur qualité.

Suite au développement des concepts, la deuxième phase sera développée par une recherche thématique particulièrement sur le plan urbanistique et architectural des villes portuaires ayant fait faces à des difficultés similaires à notre cas d'étude, cette dernière sera conclue par une analyse comparative afin d'illustrer la succession des phénomènes qui guident à une recomposition ville-port qui se suit par une étape de déclin et de rupture ville/port et montrer les options d'aménagement choisis, tout en s'inspirant et en tirant les principales actions tirées depuis ces exemples.

II.2 DEFINITIONS DES CONCEPTS :

II.2.1 Le Projet Urbain :

Pour la première fois la notion du Projet Urbain était introduite en 1976 dans un article « *Contributions au projet d'une forme urbaine : les projets urbains* »⁷, employée par *Max Alfred* ce dernier s'est focalisé sur l'importance de la recherche de l'urbain dans le domaine d'architecture suite au rejet de l'urbanisme moderne, par la suite cette notion du projet urbain est apparue comme un intitulé pour un rapport de recherche en 1981 par *Philippe Panerai* pour un projet d'intérêt public, puis en 2001 le projet urbain est devenu un thème de recherche théorique qui ne cessent de s'aborder en essayant de le définir chacun selon sa formation, son approche, ses perspectives.

⁷ **MAX Alfred**, in : *Architecture d'Aujourd'hui*, n° 187, mai/juin 1976, pp. 7-9.

Le projet urbain a été défini par plusieurs spécialistes on cite par exemple selon Christian DEVILLERS, à travers ses écrits dans une revue d'urbanisme⁸ « Le projet urbain ne relève pas d'une profession, mais d'une compétence, il n'est pas une procédure mais une démarche qui suppose une culture, une ambition et une vision à long terme, et propose de cerner la nature spécifique du projet urbain à partir de la compréhension du phénomène urbain et tant qu'emboîtement de plusieurs temps et plusieurs espaces », il le définit également comme étant « 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 lesquelles on s'appuie pour établir des fondations pour d'autres qui viendront après » ; la notion du projet urbain est une vision stratégique de l'espace qui nous permet parfois de passer de l'échelle globale à l'échelle locale. Ce qui nous pousse à adopter la démarche du projet urbain dans le cadre de notre recherche c'est parce qu'on peut à notre tour considérer le projet urbain en lui-même comme étant un projet général et contextuel à la fois, il intervient d'une manière particulière fondé sur des concepts qui se basent essentiellement sur l'histoire ainsi que le territoire, afin de donner des réponses spécifiques à chaque ville dans le but de la mettre en valeur visant l'amélioration de son cadre de vie et à la fois anticiper les prévisions pour le futur de son développement tout en appliquant de nouveaux modes d'actions.

II.2.2 Le Projet urbain une démarche stratégique pour la relation ville/port :

Sur un article d'itinéraires en villes-ports, Claude Prelorenzo dit que : « 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. Les villes portuaires au monde et non pas particulièrement en Algérie rencontrent un nombre important de disfonctionnements notamment le phénomène de clivage, ce dernier se déroule entre la zone urbaine et la zone portuaire découlant de la nature de la topographie donc les spécificités liées au territoire et de l'histoire de ces régions résultant la stratification de différentes civilisations a la fois de différentes cultures,

⁸ DEVILLERS Christian, « *Le projet urbain* », édition. Un Pavillon de l'Arsenal, Paris, 1994, pages 12-13.

⁹ CLAUDE Prelorenzo, « *La ville portuaire, un nouveau regard* », Rives méditerranéennes, 39 | 2011, 13-22.

hors qu'on connaît que le territoire et l'histoire sont deux piliers fondamentaux du projet urbain ce qui nous a poussé plus à appliquer les principes du projet urbain dans le développement de notre thème de recherche afin de concrétiser notre thématique de recomposition de la zone urbano-portuaire, cela tout en essayant de trouver des réponses aux raisons qui ont contribué à l'apparition du phénomène de délaissement portuaire, et par quel type d'interventions urbaines peut-on remédier à la rupture ville-port ?

II.2.3 Les centres historiques :

Ils correspondent au noyau ancien et le lieu d'origine et typique de la ville, héritier d'une vieille organisation et riche en patrimoine historique, ils rassemblent les activités essentielles qu'une ville nécessite, sa délimitation demeure aisée étant donné que le développement des villes s'est effectué avec un aspect urbanistique et architectural différent, et selon *Gustavo Giovannini* dans la majorité des villes actuelles, « La ville ancienne est caractérisée par ses limites, la lenteur de son rythme de vie, la petite échelle des pleins et des vides qui forment son tissu, la solidarité dans la proximité des éléments de son bâti dont aucun n'est doté d'autonomie par rapport aux autres dans une relation d'articulation ou dit autrement, de contextualité »¹⁰, donc on peut tout simplement dire qu'un centre ancien est le noyau initial à partir duquel la ville se développe, ainsi, que l'histoire d'une ville est souvent celle de son centre historique. Donc l'essence d'une ville est sa centralité.

II.2.4 Le centre-ville:

Le centre-ville est une notion transversale qui touche, par ses multiples fonctions, matérielles et immatérielles, à l'ensemble de la question urbaine. L'emploi généralisé d'un vocabulaire médical témoigne en effet de sa fonction vitale dans l'équilibre de la Cité, *Jean-Paul Levy* évoque sa dimension matérielle en désignant le centre comme « *le cœur qui bat dans la ville, le cerveau qui contrôle et commande celle-ci, le poumon par lequel elle respire* »¹¹

Le centre représente, dans une société désormais marquée par la rapidité des changements de toutes natures, le lien fondamental avec le passé qui contribue à l'équilibre et au prestige de l'ensemble de la ville et se décrit le plus souvent comme l'espace urbain originel, celui qui a donné naissance à la cité et qui constitue un peu son âme. Ainsi, et c'est en cela que réside toute la complexité de notre étude, on ne peut évoquer le centre sans évoquer la ville,

¹⁰ GUSTAVO Giovannini, « *L'urbanisme face aux villes anciennes* » Op. cit. pp. 9 -10.

¹¹ LEVY Jean Paul, « *Centres-villes en mutation* », Op. cit, p. 27.

ni évoquer la ville indépendamment de son centre. Pourtant, la reconnaissance du centre comme moteur de la cité est particulièrement récente : elle remonte en effet à la deuxième moitié du XXe siècle, période au cours de laquelle, après avoir été délaissé au profit de l'aménagement périphérique, le centre s'est vidé de ses populations, de son commerce et de son attractivité. Son déclin urbanistique, social et économique est donc indiscutablement lié au phénomène d'étalement urbain et à tout ce que celui-ci implique. Dès lors, le sujet s'est complexifié, s'élargissant au fur et à mesure des développements autour la notion «centrale» : celle de la centralité.

II.2.5 La centralité urbaine :

Le terme de centralité urbaine présente une large gamme de significations qui se rangent entre un sens littéral et simple qui dénote la position géométrique centrale d'un lieu dans un espace déterminé, et un sens élargi qui renvoie à la capacité d'un lieu qui concentre hommes et activités à polariser un espace plus ou moins vaste¹².

La distinction entre le centre et la centralité a été formulée pour la première fois par *Jean Labasse*, dans un article paru en 1964 dans lequel celui-ci attribue au centre-ville « *les fonctions et les objets les plus nobles et d'usage rare* »¹³ ce dernier restant le dépositaire « *des fonctions symboliques, ludiques et affectives de la ville* »¹⁴ et le dissocie de la centralité périphérique vers laquelle s'orientent « *les professions et les équipements tertiaires d'usage intermittents* »¹⁵. On sait aujourd'hui que cette distinction a pris en sociologie et en géographie valeur de référence : il existe un « centre-ville », « *un foyer supérieur de vie, de plaisir et d'affaires, doué d'une force toute puissante d'attraction et dominant en beauté, en richesse, en vitalité et en grandeur tous les autres points de la capitale* »¹⁶, et des « centralités » qui sont issues de l'extension des villes et de la nécessité de donner aux habitants ex-centrés les avantages habituellement réservés au centre-ville.

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

¹² Extrait depuis l'expression de **J. LEVY et M. LUSSAULT** *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés* p. 139 Editions Belin 2003.

¹³ *Ibid.*, p. 129

¹⁴ *Ibid.*, p. 130

¹⁵ *Ibid.*, p. 126

¹⁶ **V. CONSIDERANT**, « *Note sur les intérêts généraux de la ville de Paris et spécialement du X^{ème} arrondissement, AMM les électeurs du X^{ème} arrondissement* », Paris : Impr P. Renouard, 1843.

de fois au sein d'une même ville, selon les spécificités de ces dernières, plusieurs centralités peuvent cohabiter sur un même territoire urbain. Et selon *James Bird*, il distingue trois types de centralité :

- Endogène : qui exprime une centralité interne par exemple les places centrales.
- Interne : un centre d'économies d'échelles et d'agglomération)
- Exogène : qui exprime les Gateway ou portes d'entrées dans le cas des ports.

La combinaison de ces trois aspects exprime un pouvoir de génération de flux, il faut savoir qu'avant l'âge industriel la centralité a procédé organiquement le **port** à travers les édifices à la fois central et maritime qui possède le port et les quartiers voisins, mais avec la révolution industrielle ces édifices s'éloignaient des ports, en abandonnant les terrains à des emprises utilitaire mais les opérations urbaines des reconquêtes des ports sont venues à contribuer à un rééquilibrage important pour la centralité urbaine de la ville à travers la réorientation des ports vers de nouvelles fonctions diverses.

II.2.6 Définition du port et de la ville portuaire:

II.2.6.1 La ville portuaire :

La ville portuaire n'est pas un élément homogène, elle présente une imbrication spatiale de deux entités distinctes et en interdépendance : ville et port sur ce point l'auteur *BONILLO Jean Lucien* explique ces relations comme suit: «*Les rythmes de la ville portuaire sont ceux du port, car non seulement il constitue son élément caractéristique mais il se présente comme son organe vital* »¹⁷.

II.2.6.2 L'interface Ville-Port

La notion d'interface indique la ligne de contact entre deux éléments différents, au champ de l'espace urbano-portuaire, elle exprime la limite commune à deux territoires de nature diverse, soumis à des logiques, des fonctionnements et des dynamiques spécifiques et parfois contradictoires. Ainsi, conditionnée par la topographie des sites et travaillée par les évolutions de la ville et du port, « *Les interfaces entre ville et port ont pâti par le passé d'une coordination insuffisante entre autorités en charge de l'aménagement du port et de la ville, engendrant des incompatibilités problématiques et une déqualification de ces espaces* »¹⁸.

Elle est aussi définie comme une zone en mouvement qui présente des caractéristiques changeantes au fil du temps et au fil du territoire. Les espaces à l'interface ville / port constituent un territoire en mutation où s'appliquent des stratégies à travers lesquelles villes et ports s'ignorent souvent et parfois s'affrontent, pourtant, ils tendent progressivement à

¹⁷ **BONILLO J.L.**, *Ville et port*, 1992, Ed : Parenthèses, Paris, P134.

¹⁸ **FNAU**, *Innovations Ville-Port*, 2011 pour des projets intégrés, P76.

devenir des espaces de dialogue et de coopération. Par la conséquence du potentiel qu'elle constitue, il y'a eu une nécessité d'implication de tous les acteurs locaux afin de créer une dynamique propre à favoriser le développement à la fois économique, durable et humain des places portuaires. La notion d'interface ville-port, fournit un cadre théorique permettant de penser ensemble la rupture et la continuité qui caractérisent la relation paradoxale qu'entretiennent espaces urbains et portuaires à l'échelle locale. En effet, l'interface se présente à la fois comme une limite et un espace ayant sa propre organisation.

II.2.6.3 Caractéristiques de la ville portuaire :

Les caractéristiques spatiales de l'interface ville-port permet de prendre conscience de la grande diversité des configurations possibles selon les cas existants et leurs degrés de complexité dont l'un des indicateurs importants de complexité spatiale est celui qu'on l'observe aisément, il se traduit dans la distribution des sites portuaires sur le territoire sachant qu'il peut être combiné à la superficie des emprises.

D'après l'étude théorique de AKROUH Anouar¹⁹, les spécificités de la ville portuaires sont classes selon les deux points suivants :

- **Une façade Urbaine**

La ville orientée vers la mer possède une façade urbaine. Ceci influence beaucoup la manière dont la ville portuaire est construite, la captation du sol, la manière de circuler, etc. Ceci dit, Ce n'est pas le cas de toutes les villes portuaires. Avant d'être une ville. Plusieurs villes n'avaient pas de vocation urbaine au départ.

- **Une source d'évasion**

La ville portuaire est aussi une source de voyage et d'évasion. L'imaginaire du port maritime se décuple par une approche sensorielle immédiate : Sur la jetée l'œil reste attiré par l'horizon infini, par ce sentiment de force et d'impuissance face aux mouvements de la mer. L'homme est envahi par une sensation de liberté au contact de l'air marin, une attirance pour le voyage, la navigation et un désir de confronter cet élément naturel. Sa présence semble se prolonger aux espaces de la ville laissant sentir sa trace. Un espace où les couleurs, les sens, la lumière et les odeurs prennent une autre dimension. « Hors de tout contexte qui le situe dans le temps et dans l'espace, Le port évoque un foisonnement d'images. Puissantes et multiples, attractives ou repoussantes, froidement réalistes ou follement romantiques, ces images sont vibrantes de résonances»²⁰

¹⁹ AKROUH Anouar, « *La reconversion de la ville portuaire : une réconciliation de la ville avec le port* », Mémoire Master 2, Architecture, Ecole Nationale supérieure d'Architecture Paris Val de Seine, P 12.

²⁰ T.BAUDOUIN, M.COLLIN et C.PRELORENZO « *Urbanité des cités portuaires* » Edition le Harmattan, Paris, 1997.

II.2.6.4 Le clivage ou rupture ville-port :

A partir des années 50, les espaces portuaires évoluent encore car ils sont inadaptés aux nouvelles conditions du fonctionnement portuaire, de nouveaux équipements sont créés afin de pouvoir accueillir les nouveaux navires de capacité de charge et de taille plus importantes puisque les structures à proximité des villes sont inadaptées. Des Zones Industrielles Portuaires (ZIP) sont développées dans des proportions démesurées dans les années 60-70 pour accueillir des nouveaux types d'industrie comme la pétrochimie ou la sidérurgie. De plus, la mécanisation et la conteneurisation vont réduire les temps de transport afin d'améliorer la productivité des ports bouleversant les techniques de traitement des marchandises, le transport maritime devient alors plus compétitif. Le port joue son rôle de prestataire de services. Ainsi les relations ville/port sont mises à mal. Les politiques nationales provoquent alors le clivage ville/port. Dans un contexte de mondialisation des échanges, le port n'est plus qu'un maillon de la chaîne des réseaux de transport, il est complètement désolidarisé de la ville. « Le port moderne n'est plus qu'une porte et les évolutions technologiques affaiblissent les liens fonctionnels ville port »²¹. Les ports ne sont plus des moteurs de développement économique mais ne sont que des vecteurs de flux, autonomes de leur ville. « On assiste depuis 4 décennies à la convergence sans doute unique dans l'histoire urbaine, des facteurs conduisant dans le monde entier à la délocalisation des activités maritimes et associées et à la déconstruction des systèmes complexes, sociaux et économiques qui avaient durablement sous-tendu le fonctionnement d'organismes intrinsèques urbains et portuaires »²². Le port donc se place entre ville et port comme étant une coupure physique, visuelle et psychologique. Ces ruptures spatio-fonctionnelles et cette ségrégation entre ville et port auront des répercussions négatives sur l'ensemble ville et port qui ne cohabitent plus à cause du contraste entre les deux natures de leurs activités, Qui contribuent par la suite à l'apparition d'une interface en décalage.

Comme il est déjà étudié, les nouveaux besoins d'un port moderne en termes de mobilité ont généré la création et l'implantation des infrastructures de transport terrestre (voie mécanique, des hangars d'entreposage abandonnés par la suite, voies ferrées, plus tard les autoroutes et les voies express, ces dernières et pour des raisons techniques viennent de s'installer dans l'espace tampon entre la ville et le port créant ainsi une interface située à l'aire de contact des deux systèmes (ville et port) devenant ainsi si on peut le décrire comme un pignon médian

²¹ **HOYLE B.S.**, « *Development dynamics at the port-city interface* in *Revitalizing the waterfront* », Belhaven Press, London 1988, P03.

²² **LE GARREC Sylvaine**, *Le renouvellement urbain, la genèse d'une notion fourre-tout*, Paris, Plan Urbanisme Construction Architecture, février 2006, P92.

entre ces deux dernières. Cette interface est partagée dans son utilisation entre la ville et le port, elle est usée principalement comme support des infrastructures de transports terrestres, elle se distingue du tissu urbain et également du port, elle se trouve entre les deux entités mais sans appartenance claire et ne peut s'y intégrer facilement car elle est sans vocation précise, elle entre donc dans une phase de dysfonctionnement. Ce double décalage avec le système urbain et portuaire laisse cette partie de la ville portuaire délaissée et non exploitable Cette interface est considérée comme le terrain d'affrontement entre la ville et le port, elle les sépare et décale principalement la ville de son front d'eau, elle est également considérée comme le moyen principal d'identification du clivage ville/port dans une ville portuaire car elle le matérialise spatialement.

Le clivage ville/port en fait, est lourdement conséquent, non seulement sur l'interface mais également sur les deux camps, et il se traduit par :

- **Un Port condamné par sa ville**

Étouffés par les tissus urbains, les ports se voient gênés par leurs villes, avec lesquelles ils partagent les infrastructures routières, ce qui se répercute négativement sur la fluidité et la rapidité des transports. Cela cause des pertes économiques importantes, via le péage de taxes supplémentaires aux bateaux accostés qui subissent des retards de déchargement. Ce problème laisse les ports très vulnérables et se répercutent défavorablement sur l'économie et l'efficacité des ports.

La juxtaposition du port à la ville se présente comme une servitude pour le port et limite toute extension, ce qui emprisonne le port dans sa morphologie et le fait entrer en stagnation totale face aux tailles de plus en plus grandes de bateaux et aux volumes d'échanges en accroissement et qui nécessitent jour après jour de nouveaux espaces de stockage avec la conteneurisation, des quais pour l'accostage, des espaces de réparations pour les bateaux, et d'autres infrastructures techniques.

- **Une Ville dégradée par son port**

Abandonnée par son port, la ville apprend à vivre sans son espace portuaire historique, autrefois considéré comme son moteur économique et son billet d'ouverture sur le monde. La ville pour sa part n'a pas arrêté de subir les effets pervers provoqués par son port. Le port, de par sa fermeture derrière ses clôtures lui fait oublier sa juxtaposition à sa ville, ainsi que la nature de ses activités. Il devient une source de nuisance sonore et visuelle pour le paysage urbain de la ville, notamment historique, mais qui se défigure car il commence à prendre la silhouette d'une usine industrielle dans son front d'eau avec les silos, les conteneurs et les grues qui dominent le paysage urbain de la ville.

II.2.6.5 Le délaissement de l'interface portuaire :

Dans les années 70, ces zones d'interface offrant une image industrielle dépassée sont oubliées dans un contexte de développement moderne des métropoles. En effet, ces zones ne fonctionnent plus car elles ne répondent plus aux exigences portuaires. Les équipements situés sur ces zones ne sont plus adaptés à l'évolution des trafics et aux nouvelles relations villes-ports. De plus, même sur les interfaces où les activités portuaires n'existent plus, les infrastructures ne se sont pas développées au même rythme que les zones urbaines. Les interfaces sont donc de plus en plus délaissées, ce qui mène alors à l'apparition des friches portuaires, à la fois sur les zones portuaires et sur les zones urbaines où s'étaient développées des activités liées au port. Les interfaces villes-ports symbolisent pour de nombreuses villes une image de crise et de traumatisme peu adaptée à un développement dynamique de ces villes, comme le souligne BOUBACHA.E dans son texte : *«Pourtant, il faut souligner qu'à l'interface de la ville et du port, les friches sont très rarement le reflet d'un déclin, mais plutôt l'expression ponctuelle d'une inadaptation à laquelle la ville et le port, par leur séparation, n'ont pas eu les moyens de répondre. Cette situation apparaît aujourd'hui dommageable aussi bien pour la ville que pour le port, car elle symbolise une situation de crise et de traumatisme peu compatible avec la promotion d'un dynamisme et d'une image de développement »*²³ . Le délaissement et la délocalisation des activités portuaires des anciens ports ont changé un ensemble d'effets néfaste à la ville qui altère son bon fonctionnement et qui dégrade son image et son environnement.

²³ BOUBACHA, E.D, DAVOULT, et al 1997. P.15

II.2.7 Régénération des Fronts d'eau:

L'abandon des anciens territoires portuaires au profit des nouveaux sites, est appelé le "délaissement" par les spécialistes de la question comme *Baudouin, Bird, Collin, Charlier, Chaline, Ducruet, Hayuth, Hoyle, Vigarié*, ce phénomène constitue une phase importante dans les mutations des rapports ville-port, car comme conséquence, il sera suivi par des opérations de **réaménagement** également appelées "la reconquête" qui vise à une **recomposition** ville/port, et qui vient comme réponse à la rupture fissurée par le phénomène de clivage ville/port dont on a parlé auparavant. De nouvelles perspectives s'ouvrent pour la ville portuaire qui va connaître un nouveau bouleversement, mais cette fois-ci il se fera et depuis bien longtemps, au profit de la ville et de la fonction urbaine.

L'activité portuaire qui avait du mal à cohabiter avec la fonction urbaine sur le même territoire, s'est résiliée en fin de compte de son espace, un espace doté d'un potentiel précieux, qui va faire l'objet d'un réaménagement depuis les années 50 avec les villes Nord-Américaines comme Boston, Baltimore, San Francisco, ce qui va permettre à la ville portuaire d'exploiter une nouvelle jeunesse, d'affirmer son identité, de se relier à la mer, et de trouver une nouvelle fonction tendue vers le tertiaire ce qui lui va permettre une nouvelle place mondiale de plus en plus émergente.

II.2.7.1 Le Tourisme Balnéaire (Littoral, Bleu) :

La notion de régénération des fronts de mer compris des principes importants et parmi ceux qui contribuent au développement économique des villes littorales, le développement touristique et l'un des principes essentiels à adapter dans notre démarche d'étude. Le littoral constitue toujours un espace convoité et attractif aux humains, et demeure un lieu particulier pour accueillir des aménagements liés aux activités touristiques, de loisir, du commerce, ainsi d'hébergement. La terminologie « Tourisme » vient de la transcription Anglaise « THE TOUR », qui a été utilisé pour la première fois en 1841 désignant la personne qui faisait le grand tour, cette expression désigne le voyage sur le continent, c'est à ce moment-là que le tourisme naît. Le tourisme a connu une multitude de définitions relatives et variables selon le temps et le lieu, donc difficile à définir d'une manière précise car il existe une diversité de définitions dont ont privilège la suivante :

« Le tourisme est un système, mais un système ouvert parce qu'il est en relation permanente avec l'environnement dont il fait partie. Cet environnement, en tant que système, a deux grandes composantes: le milieu naturel combinant les systèmes physiques, les systèmes biologiques et les structures historiques incluses dans le territoire, le milieu humain regroupant les systèmes individus-groupes, les systèmes institutionnels et les aménagements spatiaux »²⁴

Le tourisme en lui-même est une notion très vaste dont on peut la classifie selon plusieurs catégories, dans notre cas on va se focaliser seulement sur le type de ‘tourisme balnéaire’. Le tourisme balnéaire quant à lui est le fait de séjourner en bord de mer, où les touristes disposent, en plus des loisirs de la mer, d'autres activités liées à l'animation en milieu marin, il constitue la forme de tourisme la plus répandue dans le monde : la côte, la plage, la mer et le soleil sont des attraits indéniables pour les touristes.

A nos jours le tourisme balnéaire constitue une forte fondation de développement économique des pays, et de tous ces derniers de la région Méditerranéenne, l'Algérie et malgré son énorme potentiel naturel et patrimonial et son immense bande littorale l'activité touristique reste la plus faible. En effet, L'Algérie semble avoir un énorme potentiel touristique, à l'image de ses voisins tunisiens ou marocains, et pourtant, le tourisme y est très peu développé, pour ce fait on doit impérativement se soumettre à une politique de gouvernance et d'aménagement littoral prenant en charge l'activité touristique dans le cadre durable.

²⁴ **BARABÉ, A.** « Pérennité des environnements de loisir », *Loisir et Société/Society and Leisure*, (1990). vol. 13, no 2, p. 271-296.

II.2.7.2 La recomposition urbaine de l'interface ville-port :

Les modes d'intervention urbaine dans un tissu urbain sont multiples ; restructuration urbaine, requalification urbaine, renouvellement urbain...et une longue liste d'autres, d'où chaque mode intervient d'une manière spécifique et précise sur son milieu urbain, pour notre cas d'étude on a opté pour la notion de "recomposition urbaine" afin de désigner l'intervention urbaine convenable a notre projet.

La recomposition urbaine comme toute notion, est définie différemment d'un chercheur a un autre, chacun selon sa démarche, dans ce cas-là on a essayé de sélectionner quelques définition afin de sortir avec une qui peut nous aider sur notre démarche de projet urbain ; selon P.Riboulet : « *L'acte créateur du compositeur est d'unifier dans un tout cohérent des parties différentes en sauvegardant et en exprimant ces différences dans l'œuvre unique et en cela donne du sens* »²⁵, et toujours sous le contexte de préservation des milieux historiques tout en se basant sur une importante dimension qui est bien l'histoire de la ville, Saidouni prend la ville ancienne comme une référence pour tirer les principes de base de la composition urbaine en disant que : « *Pour composer il faut considérer l'histoire des villes comme une source inépuisable d'exemple d'étude, d'inspiration, voire de reproduction* »²⁶. La recomposition des espaces portuaires délaissés ne peut se résumer à l'application d'un seul modèle précis, chaque ville portuaire doit s'interroger sur la forme de "aménagement" qu'elle nécessite et qu'elle peut mettre en œuvre en fonction de ses propres caractéristiques, et parmi les actions inclus dans la recomposition on cite :

L'aménagement urbain: c'est une action de réanimation d'espace public en donnant à ce dernier un aspect attractif par l'organisation et l'intégration des éléments (mobiliers urbains, implantation des arbres). dans ce la ville de Montréal a développé dans les années 80, c'est bien le réaménagement des espaces vacants par des espaces publics : des infrastructures sportives, récréatives et culturelles tout en conservant les héritages industriels et maritimes, ainsi, le but est de recomposer les espaces délaissés tout en redynamisant l'interface et en redéfinissant les relations villes-ports ; alors la réorganisation de ces espaces s'effectue autour de grands thèmes qui diffèrent selon les besoins révélateurs d'une société de services, de temps libre et de consommation et le contexte socio-économique²⁷ :

²⁵ RIBOULET.P, « *La Composition Urbaine* », Note et Essai Bibliographique, Centre de Documentation de l'Urbanisme, Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme, Octobre 1996, p.09.

²⁶ SAIDOUNI Maouia: « *Éléments d'introduction à l'urbanisme* » édition : La casbah, 1999, pp65.

²⁷ Extrait de texte cite par : TAUSSAT Anne-Elisabeth, (2013-2014), Réaménagement de l'interface ville-port Création d'un centre culture, le Georges Simenon, Rapport de stage de découverte, Département d'aménagement, Université François Rabelais Tours, P20-21

L'environnement et le temps libre : Pour améliorer le cadre de vie des habitants les réaménagements sont axés sur la création d'espaces ouverts, la qualité architecturale et les fonctions récréatives. L'eau sert alors de décor naturel et agréable : promenades piétonnes et cyclistes, parcs, restaurants, commerces, complexes cinématographiques, aquariums. L'eau peut aussi être un support de fonctions portuaires : marinas, quais, gares maritimes (croisières).

La recherche et la technologie : Pour créer des secteurs technologiques en relation avec les secteurs tertiaires et industriels pour accentuer leur dynamisme, leur modernité et leur capacité d'innovation. Création de technopôles avec des activités scientifiques, de recherche, et d'enseignement supérieur afin d'apporter de l'animation et la création d'activités supplémentaires comme les commerces ou les logements, de téléports ou techno ports.

Les fonctions tertiaires : La ville peut choisir l'implantation de directions administratives, de sièges sociaux, palais des congrès, de centres commerciaux afin de devenir une ville de commandement économique et de puissance. Ceci dans le but d'attirer des flux touristiques et d'entreprises, en remplacement des activités du secteur productif traditionnel.

La culture : participe à la dynamique et à l'attractivité touristique et économique de la ville: création de musées maritimes, centre de culture maritime et portuaire, réhabilitation de bâtiments anciens pour valoriser le patrimoine industriel et maritime, manifestations culturelles.

II.3 L'Analyse d'Exemples de Référence:

Après l'identification détaillée des concepts de base de notre recherche, sur cette partie du travail on s'intéresse aux expériences d'interventions urbaines sur les fronts de mer à travers deux projets méditerranéens, afin de mieux comprendre notre problématique et tirer des axes de solutions pertinents constatés dans notre cas d'étude.

Notre choix s'est arrêté sur les deux exemples complémentaires suivants :

- Le projet d'aménagement du littoral de Valence comprenant sept quartiers, Valence, Espagne.
- Le projet de la reconquête du port de Casablanca, Maroc.

Ces deux exemples ont été choisis par rapport à des critères, dont on cite :

- Interface ville-port.
- Présence de Ligne ferroviaire en friche.
- Rupture entre le centre-ville et le port.
- La présence de caractéristiques paysagères d'éléments naturels séparant la ville du port (Oued).forêt, rivière, parc urbain.
- Les objectifs d'aménagement :

les deux projets visent l'aménagement du front de mer pour l'attrait touristique et la revalorisation des espaces publics.

II.3.1 Exemple 01 : Le projet d'aménagement du littoral de Valence, Espagne :

II.3.1.1 Présentation de l'Exemple :

Le projet se situe sur le littoral de Valence, qui depuis ses origines, sa relation avec l'eau a été liée au fleuve Turia, qui traverse le centre-ville, plutôt qu'à la mer. Entourée de villages, la ville fluviale fortifiée s'est étendue aux abords du fleuve dont l'embouchure naturelle est éloignée de trois kilomètres. Le projet dont l'étude était conduite vise à une reconversion qui a marqué le rapprochement de la ville avec la mer et elle introduit le processus de transformation du front de mer, le projet "Balcón al Mar". Conçu par l'architecte José Maria Tomas Llavador, suite au concours d'America's Cup Management (2004-2007) , ce projet s'inscrit dans le cadre d'une politique qui établit la priorité du rapport entre la ville et la darse intérieure par l'ouverture d'un nouveau canal d'accès à la darse historique et son réaménagement avec la construction d'édifices emblématiques destinées à l'activité commerciale et aux loisirs.

II.3.1.2 Problématique :

Le développement du port vers des quais dotés de meilleures infrastructures avait causé l'abandon de la darse intérieure qui avait été cédée à la municipalité de Valencia et le transfert du siège du port ce qui a engendré le délaissement du front de mer.



Figure II.3.1: Carte montrant la localisation des projets d'exemples par rapport au cas d'étude (Ténès), src: Auteur.

II.3.1.3 Objectifs et Principes d'Intervention :

Le Projet a comme objectifs de :

- Relier le tissu urbain au front de mer.
- Transformer le secteur du vieux port.
- Renforcer le lien entre le port et les équipements structurants et la ville
- Créer un nouveau paysage urbain.
- Créer un pôle de loisirs attractif.
- Création d'une façade maritime sur l'embouchure de Turia par la création d'une promenade longeant le canal.

II.3.1.4 Programme d'Aménagement :

Les architectes ont été amenés à réfléchir à des usages mixtes incluant des programmes résidentiels et tertiaires, à des services afférents au port, à des projets de commerce local et d'hôtellerie, mais aussi de loisirs et d'activités nautiques, à équipements de quartier.

Renforcer la liaison du port avec le centre-ville : A travers deux éléments structurants notamment par la prolongation des jardins TURIA jusqu'à la darse intérieure, pour recréer une liaison entre la mer et la ville par la réalisation d'un parc urbain le long du fleuve, ainsi que la prolongation d'un tramway et la création d'un nouveau circuit qui reliera les espaces publics entre eux

- Installer des activités ludiques, culturelles et économiques
- la réhabilitation des édifices historiques
- la construction d'une tour panoramique
- la création d'un port de plaisance.

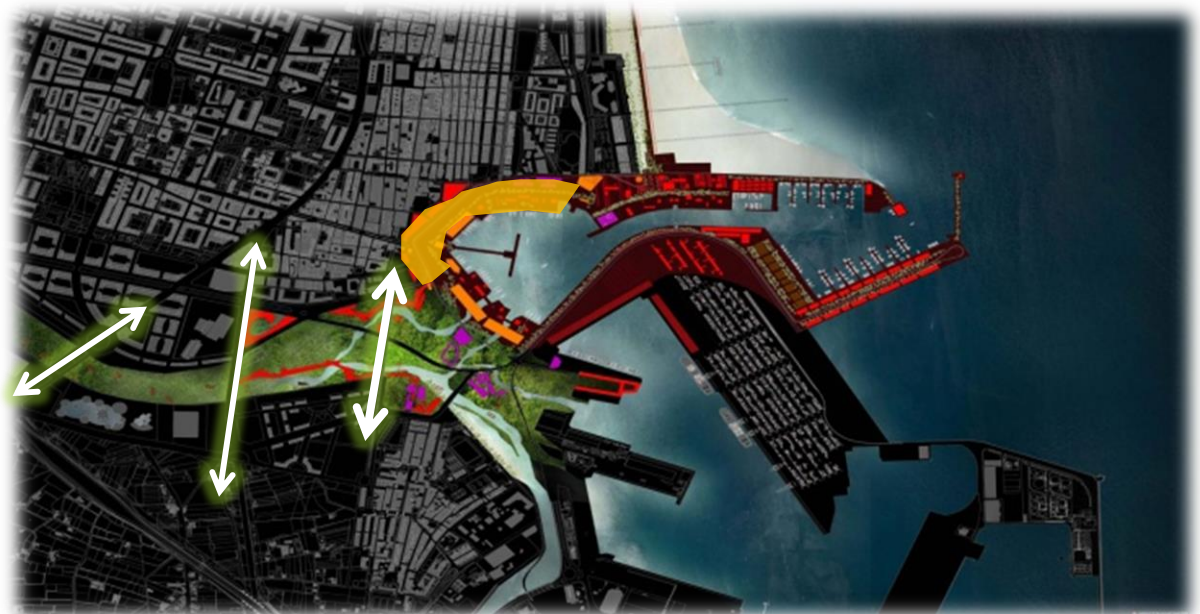


Figure II.3.2.: Carte montrant le programme d'aménagement I de la ville portuaire de Valence, src :Atelier Jean Nouvel traité par l'auteur

II.3.2 Exemple 02 : Le projet de reconquête du port de Casablanca, Maroc :

II.3.2.1 Présentation de l'Exemple :

Le projet se situe à Casablanca, son littoral présente une façade très composite dû à ses aménagements successifs. Le linéaire côtier ne vit que par la ville qu'il y a derrière. Il y a est donc obligatoire de comprendre les quartiers limitrophes et toute la pression de la ville sur son littoral. C'est ainsi qu'une ouverture de la ville sur son front de mer, se doit de se faire dans un respect du tissu urbain limitrophe, ce qui implique la mise en place d'une méthode de travail par séquences

II.3.2.2 Problématique :

La zone d'étude représente le pôle urbain de la ville de Casablanca, elle cristallise de façon pertinente le rapport de rupture et de rejet qu'entretient la ville avec son littoral à cause de rupture tant physique que psychologique que constitue le chemin de fer bordant de manière linéaire l'emprise portuaire et constituant une barrière infranchissable .

II.3.2.3 Objectifs et Principes d'Intervention :



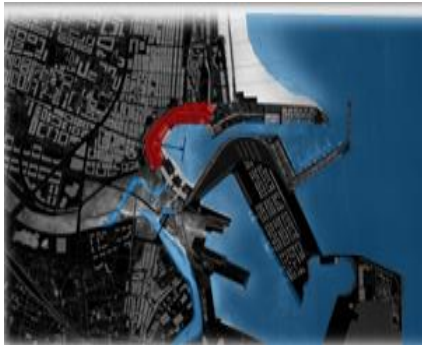

- Faire un nouveau centre urbain
- Dynamiser les périphéries du port.
- Mettre en valeur l'ancienne Medina
- Rééquilibrer le littoral touristique (mettre à niveau sa façade maritime)

II.3.2.4 Programme d'Aménagement :



II.4 Analyse comparative :

Le tableau suivant récapitule l'analyse comparative qui, dans ce cas, repose sur quatre critères de comparaison : la trame fonctionnelle, l'aspect de Mobilité par ses deux types (mécanique et douce), les espaces publics, l'aspect environnemental et paysager et, d'où nous allons essayer de tirer des recommandations d'intervention pour notre projet :

	Exemple01: Le projet d'aménagement du littoral de Valence, Espagne	Exemple 02 : Le projet de reconquête du port de Casablanca, Maroc	Recommandations tirées
STRUCTURE	<p>Projection des voies piétonnes et cyclistes tout au long des deux rives de la rivière. La création des ponts qui lie les deux côtés de la ville</p> 	<p>Attribuer une continuité à la façade maritime par la prolongation des percées spatiales et visuelles.</p> 	<p>Afin d'assurer la bonne intégration du port dans la ville, on doit Etablir un lien fort entre ce dernier, les équipements structurants et la ville.</p>
RECUPERATION DES FRICHES	<p>Projets de commerces, hôtelleries, équipements de loisirs et activités nautique.</p> 	<p>Réhabilitation des hangars en quartier d'artistes.</p> 	<p>Faire des nouvelles dessertes une opportunité pour se doter de nouveaux espaces. L'établissement d'un nouveau schéma de dessertes constituera à la fois un outil pour améliorer la compétitivité du port et pour réduire l'impact généré par ses activités. De façon concomitante, la création de nouveaux accès sera également un moyen pour libérer des espaces pour des développements urbains ou portuaires.</p>

MIXTE FONCTIONNELLE	<p>Usages mixtes incluant des programmes résidentiels et tertiaires, a des services afférents au port, des projets de commerce local et d'hôtellerie, de loisirs et d'activités nautiques et aquarium.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Prolongement du premier centre d'affaire de Casablanca. • Création d'espaces d'attractions (parcours, places, balcon urbain). • Gare urbaine multimodale. • Gare maritime • Nouveau port de pêche, de plaisance 	<p>Définir une offre touristique globale Le potentiel touristique des villes portuaires dépasse largement seule activité croisière. <i>La mise en œuvre d'une offre touristique globale y contribuera. Aux atouts urbains et culturels propres à chaque ville, elle associera non seulement le patrimoine industrialo-portuaire (musées maritimes et portuaires) ou océanique (aquarium), mais aussi une vision directe sur le port et son activité moderne.</i></p>
MOBILITE	<p>Prolongation d'un tramway plus un nouveau circuit qui relie les espaces publics entre eux.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Création d'une gare maritime. • Création d'une gare multimodale. • Implantation d'un parking a silo. 	<p>S'appuyer sur la trame existante et la compléter La prolongation de la trame des dessertes existantes (routière, ferroviaire) vers le territoire ville-port en développement est un moyen d'intégrer ces sites à la structure urbaine. Elle devra être complétée le plus souvent par la réalisation de nouvelles connexions pour contribuer au désenclavement physique du site: accès, piétons, vélos, tramway, bus, etc.</p>

ENVIRONNEMENT PAYSAGE	Renforcer la liaison du port avec le centre-ville. Recréer une relation entre la mer et la ville	Prolongement du premier centre d'affaire de Casablanca. Création d'espaces d'attractions (parcours, places, balcon urbain). Gare urbaine multimodale. <ul style="list-style-type: none"> • Gare maritime • Nouveau port de pêche, de plaisance 	Respecter l'environnement et valoriser le patrimoine naturel. Aménagement des esplanades, des jardins. Renforcement de la présence des espaces public.
----------------------------------	---	--	--

Figure II.4.1: Tableau d'Analyse Comparative des Exemples, Réalisé par: l'auteur

II.5 Synthèse :

Au fil de notre analyse des exemples, nous avons acquis un ensemble de connaissances sur les interventions sur les clivages dans leur contexte en général mais aussi sur le plan architectural et urbanistique en particulier a fin de rendre le port a la cité. Nous ne voulons souligner la nécessité et l'importance de répondre aux contraintes. D'où la difficulté toute particulière de l'aménagement de ces places portuaires en général et de leurs interfaces urbano-portuaires en particulier.

Les besoins d'accès au port nécessitent une réflexion en amont des projets de redéveloppement ville-port sur les plans de déplacement urbain et portuaire. Cette réflexion portera simultanément sur les flux de personnes et de marchandises et concernera tous les modes de programmation qui s'intègre au mieux dans l'environnement immédiat, et qui permet de donner une meilleure image de la ville de Ténès.

II.6 CONCLUSION :

Pour conclure ; le chapitre nous a permet d'identifier et définir les différents concepts urbains, la notion de recomposition urbaine et l'interface ville port.

D'autre part, nous avons présenté les actions préconisées pour la recomposition des quartiers portuaires et l'analyse comparative d'exemples qui constitue une référence, voire un support à notre réflexion, présentant une meilleure orientation pour le travail sur le cas de Ténès.

A large, horizontal, yellow brushstroke with a textured, painterly appearance serves as the background for the text. Several thin, vertical lines in shades of yellow and white extend from the top and bottom edges of the brushstroke, creating a sense of movement and depth.

CHAPITRE.03

III. CHAPITRE : CAS D'ETUDE

III.1 INTRODUCTION :

Ce troisième chapitre correspond à la phase opérationnelle et conceptuelle de l'étude, où on va établir une analyse approfondie à différentes échelles sur la ville de Ténès, et cela dans le but de comprendre sa structure urbaine ainsi que relever les différents problèmes dont souffre cette ville, par la suite et en se basant sur les acquis théoriques toujours, cela nous permettra de concevoir notre projet d'intervention urbaine qui vise le retissage de la ville avec son front d'eau et son développement économique et social avec le respect de l'aspect environnemental et paysager de la ville.

III.2 PRESENTATION DU CAS D'ETUDE :

On a choisis comme cas d'étude la ville portuaire de Ténès, non seulement sa situation stratégique qui l'a mis en relation avec les grandes ville côtières comme Alger, Mostaganem et Oran, mais car elle est dotée d'un patrimoine naturel essentiel "mer-montagne" ainsi qu'un patrimoine historique et culturel "Vieux Ténès, la ville coloniale, tombeaux phéniciens" mais aussi économiques "port de pêche et de commerce", bien qu'elle soit aussi riche, la ville de Ténès souffre d'une rupture entre ses trois entités (vieux Ténès, ville coloniale et les nouvelles extensions), qui la fragmente en parties de faible liaison.

III.2.1 Situation Géographique :

Ténès chef-lieu de la commune, est une ville côtière d'Algérie appartenant à la wilaya de Chlef, située au nord de l'Algérie, à 215Km de l'est d'Alger, et à approximativement 230Km de l'Ouest d'Oran, donc on peut dire qu'elle est à peu près en mi-distance entre les deux métropoles de l'Algérie

Administrativement : Ténès fait partie des communes de la wilaya de Chlef, elle est limitée :

- Au nord : la Mer Méditerranée
- Au sud : Sidi Akkacha.
- A l'est : la commune de Oued Goussine.
- A l'ouest par Sidi Abderrahmane.

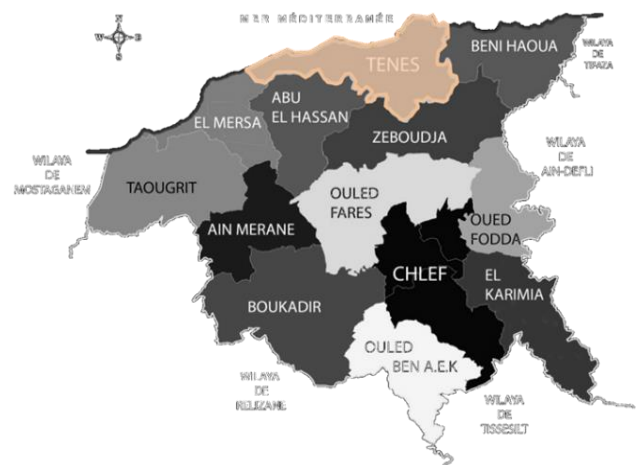


Figure III.2.1 Situation administrative de la ville de Tenes, Source: Wikipedia

III.3.1 Contexte Naturel de Ténès :

III.3.2.1 La morphologie de la ville :

D'une première lecture sur la vue aérienne de la ville de Ténès on distingue qu'elle est d'une forme triangulaire constituée de deux formes principales:

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



Figure III.3.2.1 Carte morphologique de Ténès, src: GoogleEarthPro, traitée par l'auteur.

III.3.2.2 Système hydrographique :

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

- OUED BOUFESSOUSSA.
- OUED ALLALA.
- OUED BOUMEZOUEDE.
- OUED CHAARIR.

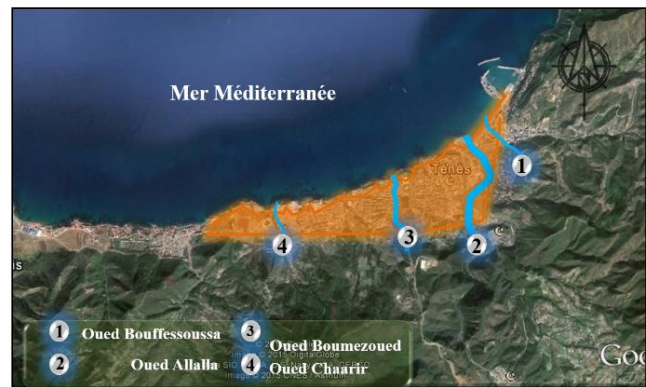


Figure III.3.2.2 Carte de système hydrographique de Ténès, src: Google EarthPro, traitée par l'auteur.

III.3.2.3 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).

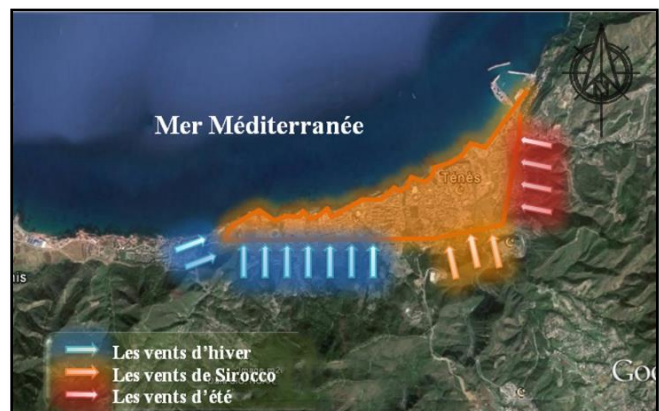


Figure III.3.2.3 Carte schématique des vents dominants src: Google EarthPro, traitée par l'auteur.

III.4 LECTURE TERRITORIALE :

On consiste à travers cette phase d'étude de faire une étude travers la plus vaste échelle, celle du territoire, cette étude va permettre à mieux comprendre la naissance de la structure bâtie, à partir d'un milieu caractérisé seulement par des éléments naturels, depuis cette analyse on sera capable de faire une liaison entre le territoire et les établissements humains, tout en déduisant le processus de formation et de transformation du territoire et les parcours territoriaux constituant la structure fondatrice de notre cas d'étude.

III.4.1 Présentation du Territoire et ses Limites :

Dans le but de mieux examiner et comprendre la structure actuelle de la ville de Ténès, et afin de prévoir ses futures extensions, on procédera à l'analyse et à la compréhension de la structuration de son territoire.

Le territoire de Ténès est limité :

Au Nord : la mer Méditerranée.

A l'Est. : Un massif montagneux, Et oued Allala

A l'Ouest: Un massif montagneux et Oued bou Cheral.

Au Sud : La plaine de Chlef.



Figure III.4.1. Carte de délimitation du territoire, traité par l'Auteur, source du support: ATLAS ARCHEOLOGIQUE DE L'ALGERIE/STEPHANE GSELL/ FEUILLE N59 ALGER 1891.

III.4.2 Processus d'implantation et d'humanisation du Territoire :

Afin de définir le cycle de formation dont la ville de Ténès appartient, on doit étudier le processus de formation et d'humanisation du territoire de cette ville, sous ce fait on sait base sur la démarche de la lecture du territoire selon le modèle théorique élaboré par S. Muratori et son successeur G. Caniggia,



Figure III.4.2.1 Carte montrant le territoire de Ténès, cycle 1 Src: Atlas d'archéologie d'Algerie Traitement personnel .

III.4.2.1 Cycle I : Cycle d'Implantation et de l'Humanisation

A. Phase 1 :

C'est la première étape dans le processus d'humanisation du Territoire, elle se caractérise par l'apparition de la première structure qui est le Chemin de Crête Principale, implanté là où la ligne de partage des eaux entre deux bassins est la plus continue et prolongée.

B. Phase 2 :

A cette étape on remarque l'apparition des établissements des hauts promontoires près des lignes de crêtes principales d'une part, et des sources d'eaux d'autre part.

Pour se déplacer d'un établissement humain vers un autre, l'homme rejoignait la ligne de crête principale par la ligne de crête secondaire, ces établissements humains sont séparés par les cours d'eaux. La ligne de crête principale est le parcours matriciel qui dessert tous les établissements des hauts promontoires. Parmi ces hauts promontoires on peut citer du côté Est les villages de: Sidi merouane, Ouled Mahieddine, Oued El Arbi, Douar M'rachich, Ouled H'MADA, Douar Boukhandak. Du côté Ouest : El Kalaa, Douar Echcheet, Douar Znanda, Douar Flita, Haouch Esserdj.

C. Phase 3 :

Pour franchir les hauteurs des cours d'eau à la phase actuelle l'homme développe de nouvelles techniques pour franchir les hauteurs des cours d'eau c'est bien l'apparition des petits gués, et avec ce niveau de développement de nouveaux parcours apparaissent en ajoutant à la structure du territoire ce qu'on appelle les parcours de contre crête locales.

D. Phase 4 :

Cette phase est caractérisée par l'occupation du fond de vallée et la réalisation de noyaux proto-urbain ainsi l'occupation de tous le territoire à travers les parcours de contre crête continue et le parcours synthétique.

III.4.2.2 Cycle II : Cycle de Consolidation :

C'est la période au les fonds de vallées étaient des établissements préférentielles, elle caractérise la consolidation des parcours de contre crête local synthétique, fond de vallée afin de relier tous les établissements pour pénétrai tous le territoire facilement.

III.4.2.3 Synthèse de la lecture Territoriale :

La ville de Ténès est située entre deux crêtes secondaires, elle est constituée de deux parties l'une plate et visible du large longeant la mer et traversé par un réseau hydrographique qui débouche sur la mer (Oued Allala), et l'autre partie très mouvementé qui est constitué de deux plateaux surélevés formant un hémicycle montagneux constitué au milieu par un rocher assez élevé dans le plateau septentrional longeant la mer supporte le VIEUX TENES. (elle est à l'intersection de deux crêtes secondaires avec un promontoire phénicien).

Il existe deux parcours qui relient la ville au territoire la route nationale N°19 et N°11.

*parcours du fond de vallée la route nationale n°19.

*parcours côtier synthétique et impropre la route national n°11.



Figure III.4.2.3 Carte montrant le territoire de Ténès, cycle 1 Src: Atlas d'archéologie d'Algérie, Traitement personnel

III.5 LECTURE DIACHRONIQUE (GENESEHISTTORIQUE) :

Après avoir compris le cadre territorial au sein duquel la structure principale de notre ville s'est née, on passe à une étude à l'échelle de la ville et cela dans le but de faire une lecture diachronique : « *Une ville est un processus qui s'exprime à travers sa fabrication dynamique, au cours des siècles. L'art de l'urbaniste réside dans le fait d'imaginer ce processus, de le prédisposer et de l'orienter de telle manière qu'il se traduise, en chacune de ses phases, en une image personnalisée, impossible à répéter, esthétiquement achevée et pourtant susceptible d'accueillir de nouveaux apports, des agrandissements et des mises en contradictions* ». ²⁸, donc le but majeur à travers cette lecture c'est de comprendre l'évolution historique ainsi que morphologique de la ville, c'est-à-dire l'évolution de la forme urbaine au fil du temps .

III.5.1 L'Origine de toponymie de la ville de Ténès :

Vers le 8ème siècle AV JC, les Phéniciens installèrent à Ténès un comptoir commercial dont des vestiges existent à ce jour tel que des tombeaux sur la côte ouest de la ville et des anneaux d'attache d'embarcation scellés dans la roche du côté de Sidi Andasmas (Traghnia). A partir de ce moment, la ville porta le nom de **CARTHENNA**, mot qui vient de **Carth** qui signifie cap et **Thenna** qui était le nom de la rivière qui traversait la région.

Tandis que le nom Ténès, **Anenss** en berbère, voulant dire "campement, passer la nuit ou lieu de halte" car les Numides au début de leurs installations passaient la nuit au nord du plateau de Ténès, craignant la navigation nocturne et ses dangers, et s'approvisionnaient en eau potable dans les nombreuses sources de ce nouveau lieu ²⁹.

D'autres sources avancent le nom de **CARTHENNAS**, d'origine punique qui donnera plus tard le nom actuel de Ténès.

²⁸ **ZEVI Bruno**, « *Apprendre à voir la ville* »: Ferrare, la première ville moderne d'Europe, Editions Parenthèses. P 30.

²⁹ Ténès : Une ville historique enclavée et ignorée consulté en Janvier 2019, Source de l'article : Algerieconfluences.com

III.5.2 La Genèse Historique :

L'histoire de Ténès a commencé il y a 3000 ans, avec les occupations successives de différentes civilisations, c'est une ville vieille, comme le rapporte l'Anglais *Shaw*: « ***Au temps de Moïse, les gens de Ténès étaient des magiciens renommés. Le Pharaon d'Egypte en aurait fait venir quelques-uns, parmi les plus habiles, pour les opposer à un thaumaturge Israélite qui battait tous les magiciens du bord du Nil*** ». ³⁰ Cette expression indique que Ténès était déjà connue à ce temps-là et prouve son existence.

L'évolution de la ville de Ténès est passée par cinq phases majeures, dont on classe :

III.5.2.1 La Période Préhistorique :

III.5.2.2

A. Période Phénicienne :

Comme on l'a bien indiqué sur la partie toponymie de la ville de Ténès au paravent, l'histoire de cette ville remonte au huitième siècle avant J.C, elle a été fondée par les phéniciens qui en furent un comptoir, Rien ne prouve qu'il ait une ville construite à cette époque mais seul les tombeaux phéniciens à 600m environ du centre-ville actuel vers l'Ouest qui témoignent de leur passage par cet endroit ces tombeaux existent à nos jours comme le montre la (Figure III.5.2.1.A2) .

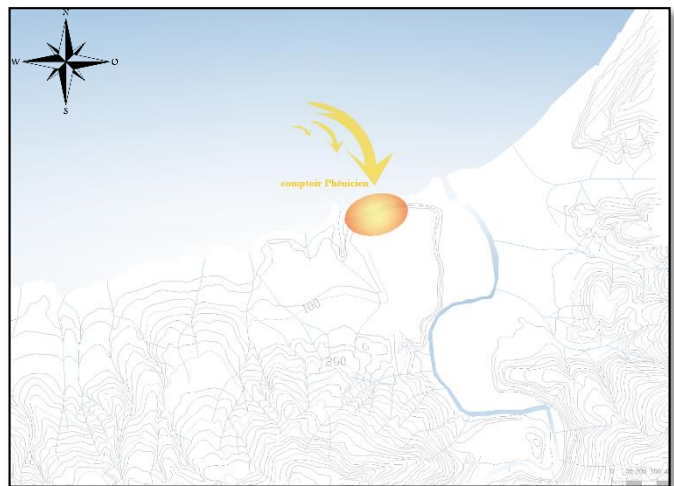


Figure III.5.2.1.A1 Carte montrant la présence phénicienne sur la côte Ouest de la ville de Ténès. *Src: Fond de carte Open Street Map, Editer par l'auteur*

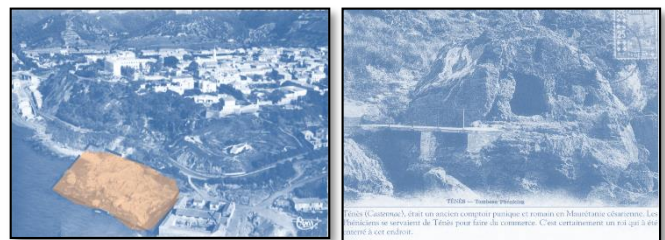


Figure 5.2.1.A2 images sur les tombeaux phéniciens, *src : Google image, Editer par l'auteur.*

B. Période Berbère :

Au temps des royaumes berbères, Ténès était située aux confins de la Numidie orientale (Massilia), elle était placée sous le commandement de Syphax. A la fin du IIIe siècle av JC, elle connut la domination carthaginoise et elle en fut délivrée par Massinissa.

³⁰ **KARDOC**, Nov2007. Histoire de La ville de Ténès [en ligne]. Disponible sur : <http://kardoc.unblog.fr/2007/11/28/histoire-de-la-ville-de-tenes-source-inconnu/> (consulte le : 05 Janvier 2019).

III.5.2.3 La Période antique :

A. Période romaine :

En l'an 30 AV JC, les Romains conquièrent la ville et lui donnent définitivement le nom de CARTENNAE, Auguste en fit une colonie militaire formée essentiellement de soldats de la 2^e légion, Beaucoup de vestiges datant de cette époque ont été retrouvés comme par exemple : des mosaïques avec des inscriptions romaines : Caius Fulcinius, Optatus soldat de la 2^e légion, ou bien celle de Victoria, fille de descendance sénatoriale³¹

L. PLESSU nous apprend qu'à l'arrivée des premières expéditions françaises les remparts étaient debout (détruit par endroit), des fûts de colonnes, des bases de colonnes et un forum avec des colonnes autonomes (voir figure), des traces d'un monument considérable au centre des ruines (nord –est du plateau) ainsi que des citernes, des silos, et des tombeaux à l'ouest de la ville.

La ville fut entourée d'une muraille (enceinte) défensive, représentant ainsi une deuxième ligne de défense superposant celle de l'escarpement percé par quatre portes résulte de l'intersection entre elle et les deux parcours (Cardo, Décumanus). Au Nord c'est la porte qui mène au débarcadère, au Sud la porte de Castillum Tangitanum (Chlef), à l'Est la porte d'Iol (Cherchell) et à l'Ouest la porte de Magnus (Mostaganem). Les limites de la ville antique restent hypothétiques.

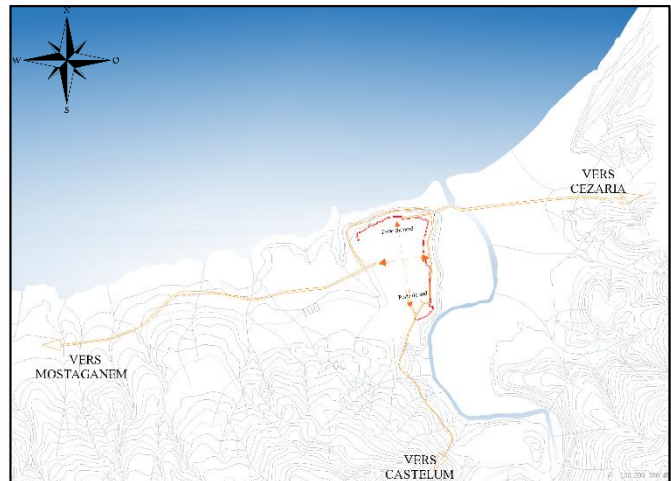


Figure III.5.2.2.A Hypothèse sur l'implantation de la ville romaine
Src: Fond de carte Open Street Map, Editer par l'auteur



Figure III.5.2.2A2 tombeaux et chapiteaux Romains, Src. photos prises par l'auteur depuis le musée de Tenès le 29 Janvier 2019

³¹ Jacques Heurgon, *Le trésor de Ténès*

III.5.2.4 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.

A. Période Arabo-musulmane

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, Le 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 médiévale 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 Maiza* dans une direction et à la place Souk dans l'autre. On notera une multitude de parcours secondaires se reliant aux parcours principaux.

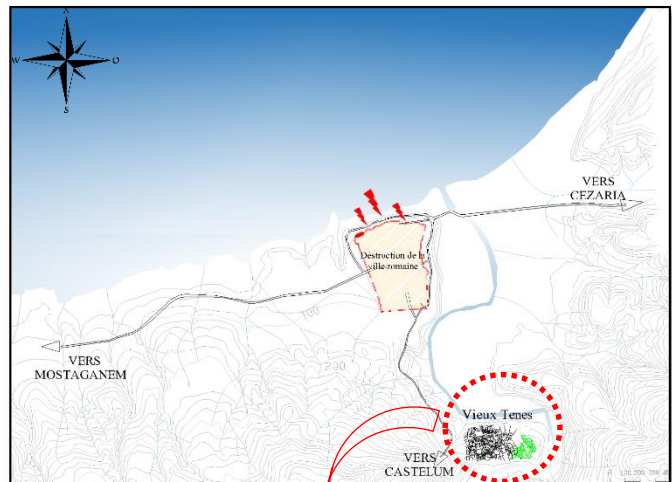


Figure III.5.2.3. Carte montrant la destruction de l'empire romain et l'implantation de la ville sur un nouveau plateau Src:Fond de carte Open Street Map, Éditer par l'auteur.

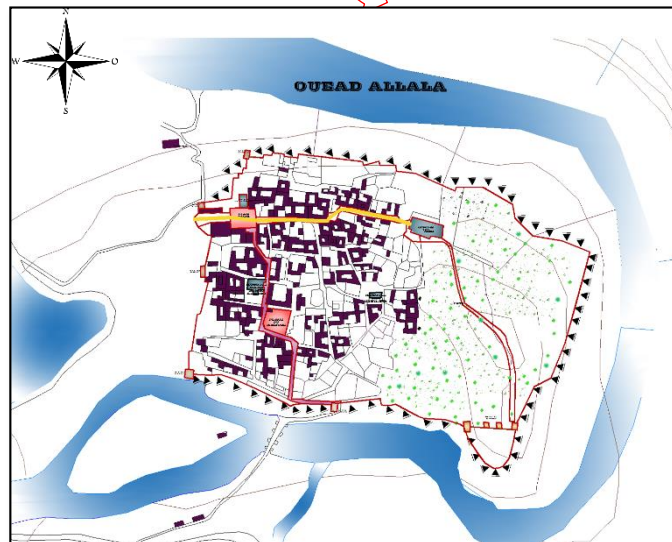


Figure III.5.2.3.A2 Carte montrant les portes du vieux Tenes Src:Fond de carte PSMV MONART + Open Street Map, Éditer par l'auteur.

III.5.2.5 La Période Coloniale :

A. 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, côté nord est près de la bande côtière (actuellement quartier du port).

B. Entre 1880 et 1954

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

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.

C. Entre 1954 et 1962

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).

Pour synthétiser, 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 centre-ville et une extension linéaire s'est développée le long de la route RN11 vers l'est avec la naissance de nouvelles cités dont on cite (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.

III.5.2.6 La période postcoloniale :

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.
- D'autre construction spontanée du côté sud-est ont vu le jour ainsi que le développement en parallèle de nouveaux noyaux et ensembles de constructions spontanées au sud-ouest.
- L'élimination des bidonvilles entre 1973-1976, et relogement des familles en auto construction de Chaârir à l'ouest du centre-ville.

Après le tremblement de terre qu'a connu la région le en 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 Tandis qu'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 RN11.

III.5.3 Synthèse de la lecture historique de la ville de Ténès :

L'analyse de la genèse et l'évolution du centre historique de la ville de Ténès nous a permis de tirer l'impact du relief sur la formation et l'organisation de la ville et son origine qui est le port, c'est la cause de sa naissance et de son développement, ce qui renforce sa vocation d'une ville portuaire.

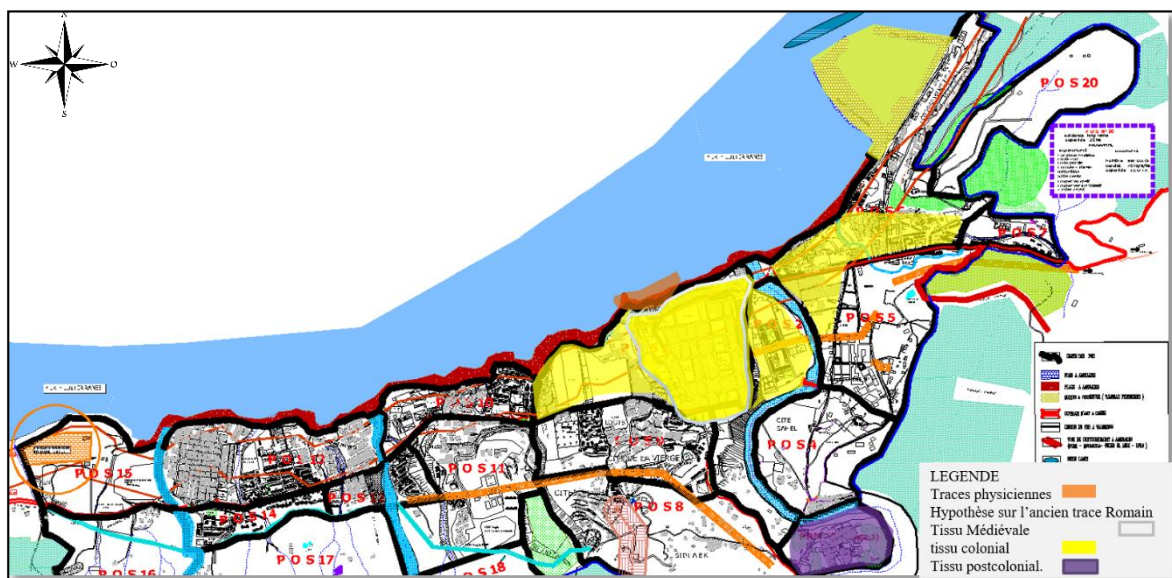


Figure III.5.3 Evolution historique, Carte de synthèse : Source : Carte des POS 2011, traitée par l'auteur

III.6 ANALYSE URBAINE :

On est arrivé à travers les phases précédentes de notre étude sur la ville de Ténès à relever le contexte territorial ainsi que diachronique qui ont contribué à la naissance de la ville, ce qui a permis d'identifier les parcours structurants en permettant l'évolution successive de la ville.

Dans le but de ressortir avec un plan de structure urbaine de la ville de Ténès on va essayer à travers cette phase d'analyse urbaine de s'approfondir encore dans la ville allant jusqu'au niveau du bâti, et identifiant les éléments physiques (voirie, espaces publics, équipements,...) et comprendre le rapport le reliant.

III.6.1 Analyse Morphologique :

III.6.1.1 Délimitation de l'Aire d'Etude :

Notre Aire d'Etude se situe au centre de la commune de Ténès, délimitée au nord par la Mer Méditerranée, du port par le Nord-Est, à l'Est et à l'Ouest par un massif montagneux, et au Sud par la plaine de Chlef, s'étendant sur une bande littorale d'environ 3 Km. Cette portion englobe le noyau historique (vieux Ténès), le noyau colonial (centre-ville colonial) le port et le quartier portuaire donnant sur le littoral présentant une illustration parfaite pour notre problématique (Rupture Ville-Port).

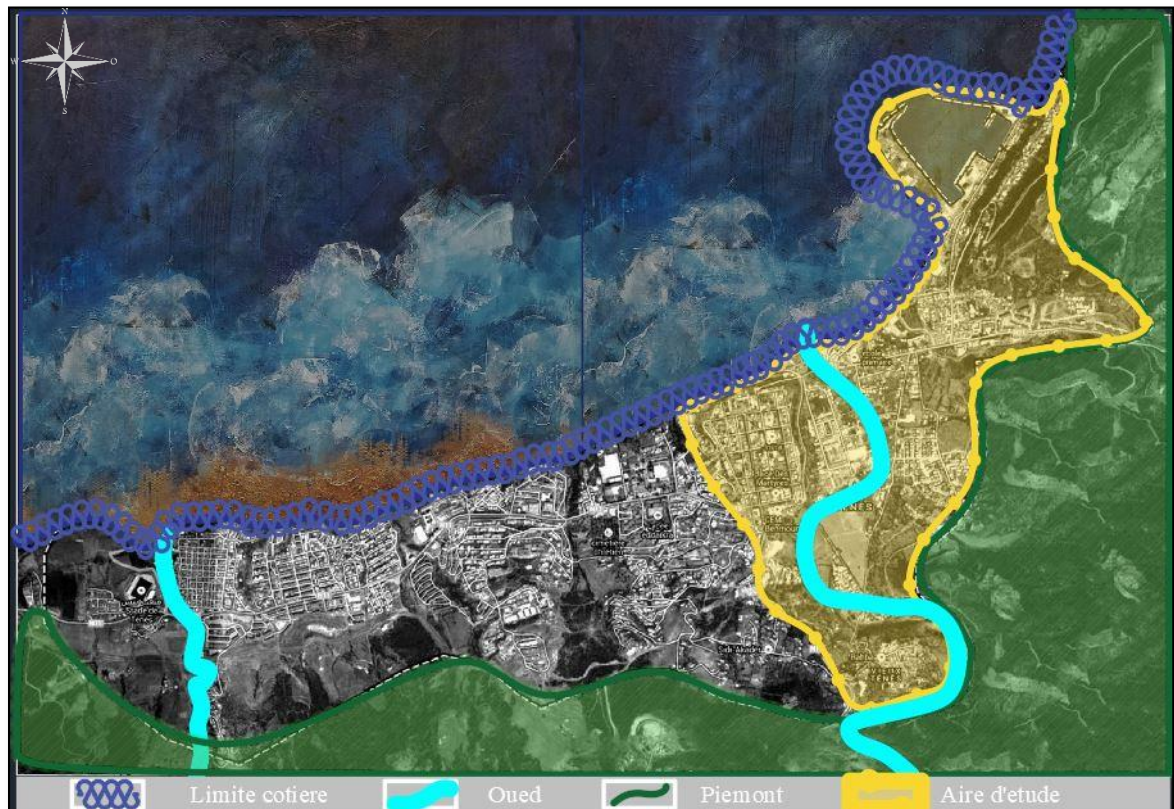


Figure III.6.1 : Carte montrant les limites de l'aire d'étude, réalisé par l'auteur, Source du support : Google Earth Pro 2019

III.6.1.2 L'Accessibilité :

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

- Le tronçon RN11 de l'Est à l'Ouest: reliant Alger à Mostaganem ce tronçon est souvent saturé.
- Le tronçon RN19 qui l'a relict avec Chlef, il est caractérisé par sa sinuosité et son étroitesse.

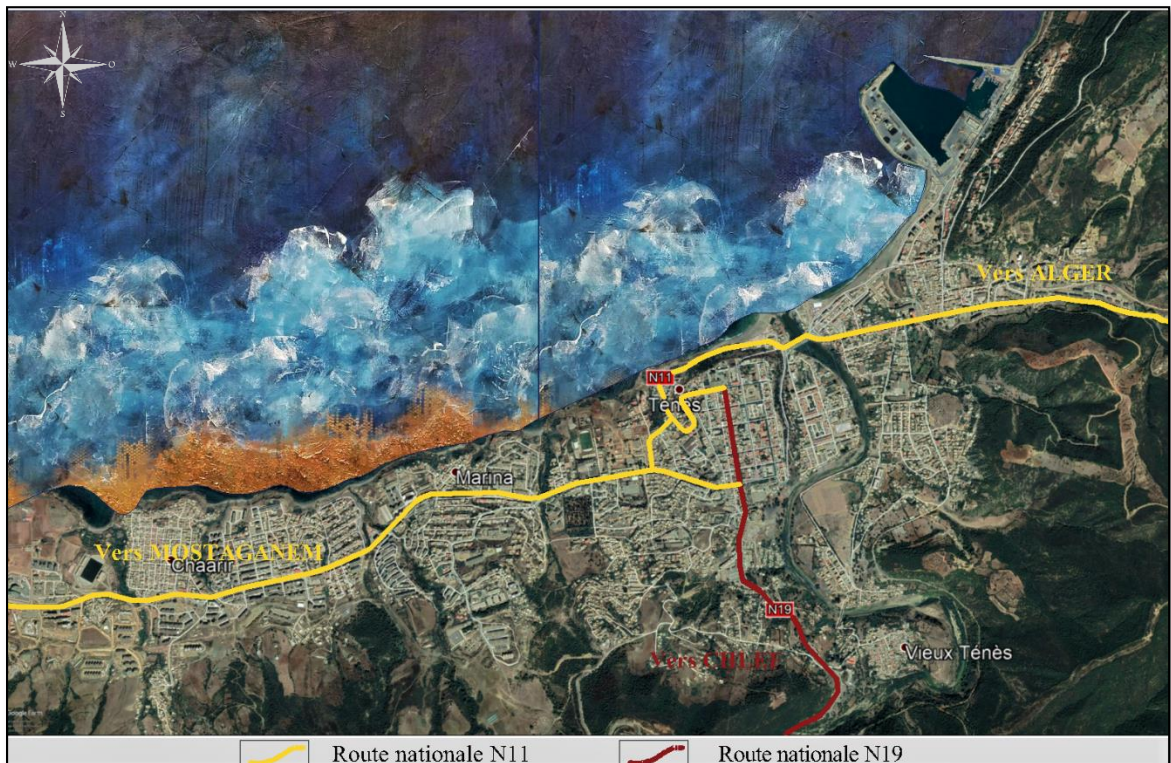


Figure III.6.1.2 Carte Montrant l'accessibilité à l'aire d'étude, réalisé par l'auteur, Source du support : Google Earth Pro 2019

III.6.1.3 La hiérarchisation des parcours :

La ville de Ténès est dotée d'un réseau routier assez important et c'est à partir de ces parcours qu'on est arrivé à comprendre la fondation et la structuration de la ville de, on distingue :

- **Parcours à l'échelle Territoriale :** sont les parcours structurants qui relient Ténès avec les autres agglomérations et sont à l'ordre de deux :

Le Parcours Matrice (RN19) : c'est le premier parcours qui a donné naissance à la ville où se font les premières implantations du bâti, son rôle consiste à relier deux pôles : dans notre cas reliant Ténès à Chlef quant à l'échelle de la ville, il se prolonge à partir de pote du sud (du centre coloniale), jusqu'à la porte du nord (Port de la pêche donnant sur la cote). Ce parcours, est nommé actuellement *Rue Ait Djida Miloud*.

A. Parcours à l'échelle du centre-ville :

- **Parcours à l'échelle de Ville** : les parcours qui permettent l'évolution et le dédoublement du tissu et desservent les différentes entités.

- **Les Parcours**

d'Implantation : c'est le parcours qui vient perpendiculaire au parcours matrice permettant à la fois l'édification à une proximité du centre et l'évolution du tissu, il relie le boulevard Meriem Brahim di côté Est au boulevard *Bousoltane* du côté Ouest. Ce parcours n'est qu'un segment du *décumanus maximum*

romain appelé actuellement : *Rue Ali Merina* le système de ce boulevard est arborescent en cul-de-sac la hiérarchisation est plus forte.

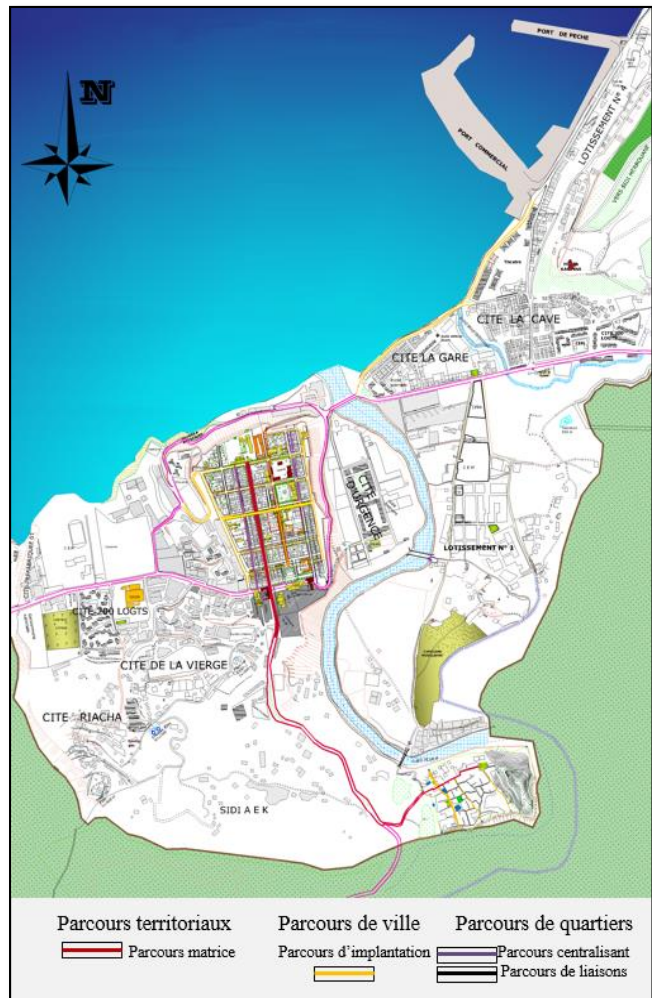


Figure III.6.1.3 Carte Montrant les Parcours de l'Aire d'étude, réalisé par l'auteur, Source du support : POS2011+ Google Earth Pro 2019

- **Parcours à l'échelle du quartier** :

Parcours centralisant : Il est représenté par le boulevard de la Révolution qui forme une rue continue, avec une densité de l'activité commerciale de part et d'autre de ce parcours, au Nord, se trouve la placette de l'hôpital et au sud le marché.

Parcours de liaison : Ils assurent la liaison des parcours d'implantation ; ils sont relativement parallèles aux parcours centralisant comme le boulevard *Bousoltane* qui limite la ville coloniale du côté Ouest.

B. Parcours à l'échelle du centre-historique :

Parcours d'implantation Principal : C'est le prolongement d'une crête secondaire qui devient l'axe structurant de la ville dans le sens Est-Ouest reliant Bab el Bahr à la mosquée de Sidi Maiza, et passant par l'ex place Rahba et la mosquée de Lalla Aziza.

Parcours d'implantation Secondaire : C'est le prolongement de la ligne de ruissèlement qui devient l'axe structurant de la ville dans le sens Nord-Sud reliant Bab el Khouikha à Bab el Qabla, et passant par la Mosquée de Lalla Aziza, l'ex place Rahba, la Mosquée de Belabbas, Hammam, le centre de Santé, l'Ecole des filles.

III.6.1.4 Les places publiques:

A. A l'échelle du centre-ville

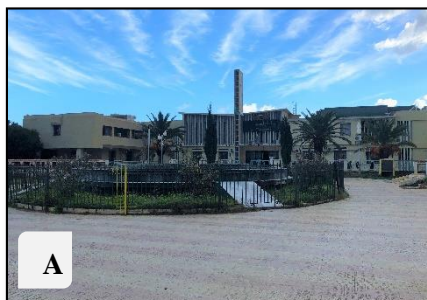
- **La place de l'APC** située à l'intersection des deux parcours structurants de la ville, c'est un espace public cependant il est clôturé et dédié à l'APC.
- **La place des martyres** située au début du parcours d'implantation du côté sud du centre-ville, au principe c'était la place de l'ex-marche de la ville ce dernier fut déplacé.
- **Placette de marina :** une placette donnant une vue directe sur la mer, elle est dotée d'un terrain de football, dont il représente le seul aménagement urbain dédiée à cette placette.
- **Placette de la cote :** sous forme d'un petit balcon qui donne sur la porte nord de la marine, la seule porte qu'on trouve toujours ses traces debout aux niveaux du centre historique cette dernière mène aux escaliers urbains au niveau de la porte qui font la relation piétonne directe du centre-ville à la mer.

Figure III.6.1.4 Photos de places existantes au niveau du centre-ville

Src : prise par l'auteur le 29 janvier 2019

A. Place de l'APC

B. Place des martyres



C. Placette la marina

D. Placette de la cote

III.6.1.5 Les Equipements :

L'analyse des équipements nous oriente à cerner les lieux polarisants, grâce à leurs capacités d'attirer un nombre important de population. On remarque dans au niveau de notre limite d'étude la prédominance d'éléments permettant d'établir plusieurs repères dans toute la ville. En plus de la valeur ajoutée grâce à la présence de quartiers où se trouvent des équipements de grande valeur qu'on peut deviser en deux catégories:

- Equipements à l'échelle de la ville qui à leur tour se divisent en équipements de centralité tels que : le musée, la mosquée, l'APC, l'hôpital, caserne, et équipements de périphérie tels que : la sûreté civile, le centre culturel, le marché..., et Equipements à l'échelle du quartier desservant l'entité du quartier tels que les écoles primaires, les petites mosquées.
- L'implantation de quelques équipements de périphérie au centre-ville, c'est le cas de la caserne et l'hôpital et une école primaire ce qui provoque un dysfonctionnement au niveau de la ville ces équipements créent une sorte de barrière de la ville avec son front de mer vue leur position donnant sur la cote.
- L'absence des équipements d'accompagnement de plusieurs natures, ou le centre-ville est d'une vocation beaucoup plus administrative.
- L'absence d'équipements touristiques tels que le nombre hôtels et trop faible par rapport à la situation de la ville.

III.6.1.6 Synthèse de l'Analyse Morphologique :

Après l'analyse morphologique faite sur la base de trois éléments (les Parcours, les Places et les Equipements), on peut à la fin de cette phase constituer la carte de Structure Urbaine de la ville de Ténès.

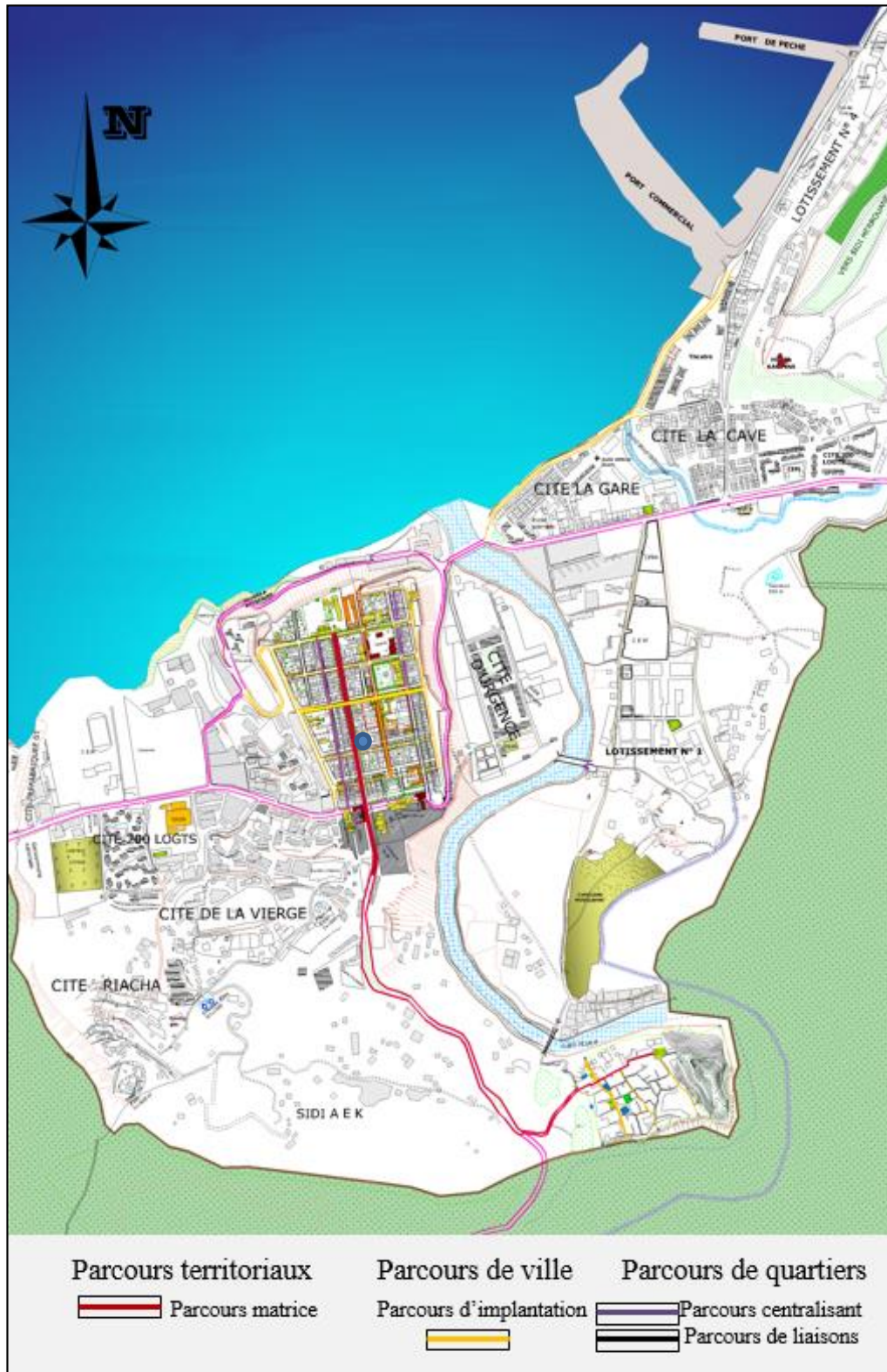


Figure III.6.1.6 carte montrant la structure urbaine de la ville, Source du support : POS2011+ Google Earth Pro 2019, réalisé par l'auteur

III.6.2 Bilan et Diagnostic :

Après avoir analysé notre aire d'étude, nous pouvons maintenant ressortir les potentialités et problèmes touchant l'urbain par rapport à : la voirie, les espaces publics, les équipements et la typologie. Cela nous permettra par la suite d'intervenir dans le tissu urbain correctement en cohésion avec l'existant dans le but d'exploiter les potentialités pour résoudre les problèmes.

	POTENTIALITES	PROBLEMES
VOIRIES	<ul style="list-style-type: none"> ❖ l'Axe matrice(RN19) Longeant et Traversant la ville permettant l'accessibilité directe à la ville. 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ La liaison entre la ville et son extension Est se fait uniquement à travers un seul pont. ❖ Présence d'une friche ferroviaire ❖ (qu'on doit par contre la prendre comme point positif afin de renforcer la mobilité et animer la ville) ❖ Le parcours matrice met sa fin sur les rives de l'extension est du quartier du port. ❖ Risque d'inondation, à cause de débordement de Oued Allala en période d'hiver surtout. ❖ Le long d'oued Allala manque d'activités en pleine nature ou les visiteurs avides de découverte.
Espaces Publics	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Vues panoramiques et paysagères donnant sur la Mer. ❖ Une forêt qui offre d'excellentes opportunités de promenade et pique-nique ❖ Présence d'Unités Morphologiques au bord de la mer pouvant présenter des lieux à des aménagements particuliers pour l'attractivité Touristique. 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Aménagement strictement réduit et non attractif pour les espaces publics à l'échelle de la ville. ❖ Un théâtre en plein air clôturé. ❖ Manque de repères urbains. ❖ Manque d'espaces publics dans la ville. ❖ Absence totale des jardins, et espaces de détente.

TYPOLOGIE	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Le vieux Ténès, un patrimoine à préserver. ❖ Le musée au niveau du centre colonial présence de ruines datées de plusieurs périodes importantes. ❖ Les traces d'anciennes portes. ❖ Présence des vestiges phéniciens 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ L'état dégradé des bâtisses au niveau du Vieux Ténès. ❖ Absence de la façade maritime.
EQUIPEMENTS	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Le port de pêche et de commerce tiennent une place dominante au niveau économique. 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Présence des zones militaires au niveau du centre colonial. ❖ Présence d'équipements de périphérie qui bloquent le lien direct avec la mer (tel que l'hôpital et l'école primaire) qui renforcent la problématique principale dont souffre la ville qui est la rupture Ville et son front de mer. ❖ Occupation des zones inondables par de l'habitat. ❖ Implantation de massifs bâtiments sur le front de mer qui présentent une barrière visuelle, on remarque ainsi le gel total d'activité au niveau de RDC de ces derniers, qui rendent cet espace vraiment en état désert. ❖ Un véritable manque d'espace publics, et le délaissement de l'existant. ❖ Le front de mer n'est pas du tout pris en charge. ❖ L'absence d'équipements touristiques qui renforcent la potentialité balnéaire de la ville.






Tableau III.6.3 : Tableau Récapitulatif de potentialités et de dysfonctionnements de la ville de Ténès

III.6.3 Synthèse de l'Analyse Urbaine :



LEGENDE

Potentialités

-  Belles vues panoramiques
-  Une forêt qui offre d'excellentes opportunités de promenade et pique-nique.
-  Unités morphologiques pouvant présenter des lieux à des aménagements particuliers pour l'attractivité Touristique.
-  Présence de vestiges phéniciens.
-  Le port de pêche et de commerce tiennent une place dominante au niveau économique.

Dysfonctionnements







-  Présence d'une friche ferroviaire
-  La liaison entre la ville et son extension Est se fait uniquement à travers un seul pont.
-  Implantation de massifs bâtiments sur le front de mer.
-  Manque de perces et des accès piétons.
-  Risque d'inondation
-  Le parcours matrice met sa fin sur les rives de l'extension est du quartier du port.

Figure III.5.27 : Carte représentant les potentialités et les dysfonctionnements de Ténès, Source du fond : Google map 2019 réalisé par l'Auteur



à l'identification des sites urbains là où on va effectuer notre intervention urbaine tout en établissant la démarche de la recomposition urbaine. Cette Recomposition Urbaine a pour objectifs principaux :

- Réorientation de la ville vers son front d'eau en renforçant ses limites physiques.
- Prendre en charge les espaces délaissés.
- L'assurance de la continuité entre le paysage urbain et le paysage naturel et respectant les richesses paysagères.
- L'affectation d'une nouvelle vocation à la ville qui vise à rendre son esprit et sa dynamique par le renforcement et valorisation de son statut balnéaire.

III.7 INTERVENTION URBAINE :

Après avoir relevé les dysfonctionnements et les potentialités de la ville de Ténès, maintenant on peut passer à notre intervention urbaine, à travers laquelle on essaiera de proposer un aménagement pour résoudre ces dysfonctionnements tout en essayant de recruter les potentialités et richesses de la ville.

III.7.1 Orientations des Instruments d'Urbanisme:

<p>01. Le centre colonial</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ La rénovation du cadre bâti ancien, et préfabriqué ❖ L'aménagement des espaces verts, ❖ La préservation des ruines existantes, ❖ L'élargissement des voiries pour une meilleure structuration et fonctionnement de l'espace de ce secteur. 	
<p>02. Secteur urbanisé 02</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ L'aménagement des espaces verts, ❖ Implantation des bandes non aedificandi qui longent l'Oued Allala par des arbres afin d'être utilisé comme des berges contre les glissements de terrains. ❖ Création d'un pont de liaison pour décongestionner les noyaux centraux urbains avec la partie Est de l'agglomération. 	aires de repos p



<p>03. Secteur urbanisé 03</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Densification des assiettes vides. ❖ Réhabilitation du chemin de fer qui traverse ce secteur. ❖ Protection les berges d'Oued Allala. ❖ Protéger les vestiges et le cimetière musulman. ❖ Valorisation de la RN11 ❖ Valorisation de l'axe secondaire qui relie le vieux Ténès en passant par la cite Sahel. 	
<p>04. Secteur urbanisé 04</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Valorisation de la fonction touristique de la zone ❖ Faciliter l'accessibilité à l'activité du Port et prendre en considération l'élargissement du Port ❖ L'aménagement du front de mer ❖ L'espace forêt est à aménager en espaces de repos. ❖ Doter ce secteur en transport urbain notamment au niveau de sidi Merrouane. ❖ Densification des poches vides. 	

Tableau III.7.1 : Tableau Récapitulatif de proposition du POS2011 sur la ville de Ténès.

III.7.2 Schéma d'Aménagement :

Pour cette intervention, l'objectif principal est de recréer la relation de la ville de Ténès avec la mer, notamment à son port délaissé et écarté, tout en mettant en valeur son statut balnéaire avec des aménagements visant le développement économique et touristique de la ville, pour concrétiser cette réflexion nous avons opté pour un projet de recomposition urbaine qui intègre le tissu existant avec ses éléments forts et aussi les potentialités paysagères de la ville, cette recomposition urbaine englobe une série d'opérations et d'actions qui s'ordonnent comme suit :

→ Recomposition urbaine du front de mer à travers les actions suivantes :

- Aménagement d'un parc urbain et projection d'une promenade le long des berges de l'Oued Allala qui longent sur la mer permettant la liaison entre les deux entités urbaines, situées de part et d'autre des rives de l'Oued.
- Réaménagement et revalorisation des placettes du centre colonial donnant sur le front de mer.
- Aménagement des nœuds d'articulation.
 - ♣ Les axes principaux représentés par la RN11, RN 19 nécessitant une valorisation.
 - ♣ L'axe secondaire desservant le front de mer à l'Est de l'agglomération
 - ♣ L'axe aboutissant à Sidi Merouane, nécessitant un élargissement
 - ♣ Axe qui relie la RN11 à l'extension future (côté Est l'aire d'intervention)
- La création des percées vers le parcours littoral et la mer dans les mesures de la disponibilité foncière afin de créer une relation visuelle et piétonne entre le rivage et la ville, ainsi que la nouvelle centralité à projeté face au port.
- Réhabilitation de la ligne de voie ferrée, en créant une ligne de tramway urbain qui met en relation les trois entités majeures de la ville (le centre historique, le centre-ville, et le quartier du port).

→ Renforcement des Limites et Nœuds Naturels.

→ Reconversion des unités morphologiques de vocation périphérique (telle que la caserne, l'hôpital et l'école primaire) qui sont implantées au

niveau du centre colonial sur le front de mer en créant une barrière visuelle et de mobilité.

- Réaffectation du port d'exportation et le convertir en un port de plaisance
- Aménagement d'une partie de bassin du port par la projection d'activités nautiques, de consommations et de loisir tel qu'un aménagement d'un petit parc de loisir pour faire revivre le port
- Projeter un programme léger d'habitat collectif sur le piémont qui s'oriente vers la mer et qui se fait en complément avec la 1ere bande d'habitat donnant sur le port.
- Création d'une Station Balnéaire et touristique sur la nouvelle centralité en face du port.

SCHEMA DAMENAGEMENT

PLAN DAMENAGEMENT

III.7.3 Plan de Composition Urbaine :

Après avoir présenté et expliqué notre plan d'aménagement sur lequel on a détaillé les axes principaux de notre intervention urbaine, maintenant nous allons nous concentrer sur un seul axe où nous allons développer notre composition urbaine qui consiste de produire un aménagement d'une nouvelle centralité et mise en tourisme de l'extension portuaire de la ville de Ténès.

Selon le PDAU et la lecture qu'on a établi, il ne reste plus de poches à urbaniser sur l'aire d'étude choisie, pour ce fait en était face à intervenir notre projection de composition urbaine sur le secteur à urbanisation future qui se trouve sur la partie Est de la ville (POS 20) plus particulièrement sur l'entité portuaire Est : délimitée du nord par le port, la Méditerranée, en Est par une forêt boisée en ouest par la voirie qui mène vers Sidi Merouene et au sud par les terrains de vagues et de maquis.

L'assiette du projet de la composition urbaine se repose sur l'aménagement de la corniche du port et une assiette d'une superficie de 35 Ha sur un site totalement vierge, ce dernier est caractérisé par une topographie assez importante qui est d'une pente moyenne de 25%.

Pour le programme architectural et vu la situation stratégique et particulière de l'assiette d'intervention on a opté pour une projection d'un village de vacances qui va être non seulement l'élément regroupant de la nouvelle centralité mais aussi un moyen d'articulation fort entre les entités de la ville. Quant à l'intégration de ce programme architectural il va être marqué sur l'entrée de la nouvelle centralité depuis l'embouchure de la voie qui mène vers Sidi Merouene où on a un plateau assez favorable pour l'implantation de ce dernier permettant d'avoir une vue panoramique sur la ville, la mer, la baie portuaire et la forêt, et cela par l'exploitation des potentialités naturelles et paysagères, en contribution dans le développement touristique de la ville en générale.

Le village dispose d'une intimité par rapport à son programme destiné aux touristes et aux visiteurs en premier lieu mais en même temps il est articulé avec la ville par l'aménagement des balcons renvoyant à l'aspect dont on a proposé de projeter sur celui des balcons du centre-ville pour en faire un rappel et effet miroir de la ville historique, le lien se fait avec la création des rampes piétonnes qui le met en relation directe avec la baie portuaire, ou encore un autre moyen par un aménagement de promenade qui mène à la position centrale de l'ensemble qui est définie par un parc urbain doté d'une station téléphérique urbain assurant le lien directe et rapide avec le port de plaisance.

Le principe du découpage commence à la base par la création du premier axe desservant notre entité d'intervention formant une boucle et l'a met en contact avec la voie qui longe

depuis le port vers sidi Merouene de part et d'autre part avec la route nationale qui mène vers Alger (RN11).

A partir de là on a essayé de faire une projection d'un organigramme fonctionnel qui s'adapte à la morphologie du terrain tout en tenant en compte la relation de ces activités avec la ville, on a définie par la suite la position centrale par rapport à l'ensemble qui se trouve sur l'altitude la plus élevée du terrain et qui s'étend perpendiculairement à partir d'un axe sur le milieu des quais du port de plaisance qui est en face, sur cette position on fera une projection d'une station de téléphérique qui s'intègre au milieu d'un parc urbain qui sera l'espace public regroupant de l'entité et la ville de part et d'autres.

Plan de composition urbaine

III.8 PROJET ARCHITECTURAL :

Pour le projet architectural nous avons choisi de développer un projet d'hôtel balnéaire par le biais duquel nous pouvons répondre au manque de la ville en termes d'infrastructures touristiques et contribuer au développement économique de la ville tout en mettant en valeur les qualités culturelles et paysagères dont dispose la ville.

III.8.1 Présentation de l'Assiette du Projet :

L'assiette du projet se situe en Est de la ville donnant vue sur le port de plaisance, par rapport au contexte urbain l'assiette prend une situation importante du fait qu'elle donne directement sur la mer méditerranée, et la forêt, le projet se repose sur le nœud distribuant au différents pole de la nouvelle centralité, donc à cette échelle le projet proposé doit accentuer son rôle en tant qu'une porte d'entrée à la ville, il doit participer à l'animation d'ensemble par le renforcement de la vocation balnéaire de la ville et cela depuis la fourniture d'un service satisfaisant envers sa clientèle, ses visiteurs et les habitants en général, et enfin il aura un rôle dans le paysage urbain par la constitution de l'interface ville-port.

Forme et Superficie : L'assiette de notre projet d'intervention est de forme triangulaire, elle couvre une surface de 25 500 m².

III.8.2 Description du Projet :

L'hôtel offre une vue panoramique sur la Méditerranée, ainsi que la forêt de Sidi Merouene la promenade littorale créée en balcon et le centre-ville de Ténès.

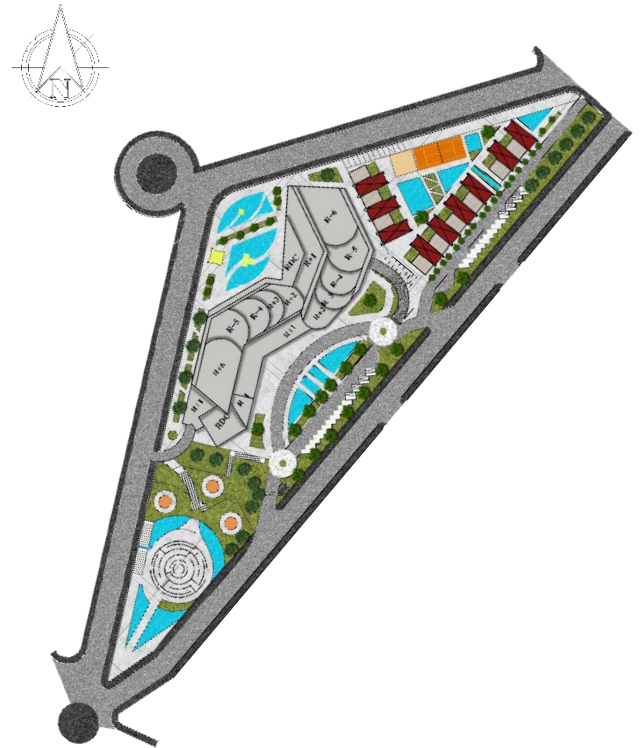


Figure III.8.1: Plan de masse montrant l'assiette d'intervention, réalisé par l'Auteur.



Figure III.8.2 inspiration de la forme et dégradation des terrasses
Src : The Ritz Carlton yacht

L'édifice s'étend horizontalement sur une surface de 5200 m² et verticalement sur une hauteur qui atteint les 20 mètres (R+6), caractérisé par une forme inspirée de deux navires qui se mettent l'un face à l'autre

III.8.3 Volumétrie:

Le volume de l'hôtel se divise en deux parties: une partie inférieure sous forme d'un socle qui englobe les activités destinées au public répartie en 02 niveaux dont le premier est constitué de (restaurants, cafétéria, spa, cinéma, boutiques...), et le deuxième est un espace plus professionnel, dédié pour toute sorte de business workshops (salle de conférence de réunions ...) tandis que la partie supérieure, est d'un aspect privée dont on trouve l'hébergement (chambres et suites). A chaque fois en montant le volume se dégrade de deux unités de base de chambres formant l'édifice, à partir du quatrième niveau (soit le R+03) l'espace courbe est aménagé de jardins d'hiver fermés donnant sur une terrasse aménagée, la création de tel activité au niveau de chaque étage permet de créer un espace de regroupement chaleureux qui permet à l'utilisateur d'être dans le contexte de partage d'un milieu avec les originaires de la région tout en profitant des vues panoramiques sur tout le paysage de la ville à différents angles de vue à chaque fois qu'on va en hauteur.

III.9 Conclusion du Chapitre :

Le présent chapitre a été le fruit de plusieurs recherches qu'en nous a permis de développer nos connaissances par le biais des études élaborées qui traitent notre sujet intitulé de recomposition urbaine des villes portuaires avec l'aménagement d'une nouvelle centralité et mise en tourisme du quartier portuaire de Ténès.

On est arrivée à comprendre que le système ville-port est une composante assez compliquée et demande une réflexion particulière et une démarche spécifique, il ne s'agit donc pas de l'urbain ni du littoral mais de l'association de ces deux derniers avec la présence d'une composante intermédiaire celle de l'interface ville-port.

L'aboutissement de toute cette recherche et phase théorique ne peut être effectué qu'à travers une réflexion architecturale et urbaine en parallèle, pour le projet architectural, on a développé un projet d'hôtel balnéaire à l'entrée d'une nouvelle centralité à travers lequel on a essayé d'exploiter et mettre en valeur les paysages de la ville tout en s'inspirant et reflétant sur le tissu ancien.

De part et d'autre ce qu'on arrive à conclure que l'intérêt majeur est donc de d'essayer de trouver des solutions et des réponses à notre problématique en cherchant à comprendre les besoins d'un projet urbain dans une zone portuaire et définir les conditions les plus favorables pour son élaboration.

CONCLUSION GENERALE :

Le but majeur d'après notre mémoire de fin d'étude c'est bien de comprendre le phénomène de « rupture ville/port », et cela a travers de mettre l'accent sur la problématique générale ou on a abordé cet enjeu dans le cas des villes littorales Algériennes. Et afin de mener ce travail on s'est concentré sur le côté Ouest du territoire plus précisément la ville de Ténès comme cas d'étude illustrant la problématique, on a essayé de soulever les causes et les conséquences derrière cette rupture, dans le but de pouvoir formuler notre hypothèse de travail, dont laquelle on a proposé de débloquent la ville par l'ouverture sur son front de mer à travers une ou plusieurs opérations de recomposition urbaine inscrite dans le cadre de la démarche du projet urbain.

Pour assurer l'articulation entre la ville et son front d'eau tout en donnant un aspect historique qui relevé aux origine de la ville toujours, il a fallu dans un premier temps discerner quelques notions et concepts théoriques qui se rapportent à notre thème de travail de recherche ainsi de s'inspirer et apprendre des leçons et urbaine et architecturale depuis des projets similaires a notre cas d'étude ces deux étapes concrétiseront par la suite les outils clés de notre intervention urbaine sur site apporté des orientations et idées d'aménagements adéquates pour notre projet de recomposition urbaine..

Et pour mieux maîtriser notre sujet, on a établi des recherches concernant la problématique de clivage de ville avec son port ainsi la notion de ville portuaire, cette dernière a subit depuis toujours le problème de rupture et de délaissement.

La finalité de l'étude théorique était de pouvoir assimiler les connaissances et concepts de base, pour les appliquer lors de notre intervention afin de bien gérer notre projet.

Cependant et avant de passer à l'intervention, nous devons d'abord connaître de plus près la ville de Ténès, comprendre son processus de formation et transformation, découvrir son origine et histoire et déchiffrer par la suite sa structure urbaine. Afin d'arriver à distinguer les potentialités et dysfonctionnements de notre aire d'étude et sélectionner ainsi les entités les plus endommagées sur lesquelles nous devons intervenir en premier.

Il faut dire que la ville de Ténès constitue un cas d'étude très intéressant, vue la diversité du parcours historique que la ville avait subi, sa structure urbaine ses richesses paysagère, mais on ignore toujours son état d'étalement et densification qui se fait uniquement vers le cote ouest de la ville laissant son centre et entités primaires en état dégradé et surgelé.

Malheureusement le fait que le secteur central de la ville soit ignoré par les instruments d'urbanismes, le schéma d'aménagement ne touche en aucun moyen le front d'eau de la ville ce qui résulte le détachement du système ville-port

Face à cette situation, nous avons décidé de mener à bien notre intervention urbaine avec un objectif principal qui est relié la ville avec son front de mer et lui attribuer un statut d'une ville côtière qui participe au projet d'aménagement de la baie de la ville, nous avons donc opté pour une opération d'une recomposition urbaine qui prendra en charge et la ville et le port et le front d'eau, qui vient pour restructurer et relier les parties endommagées de la ville, et surtout le requalifier, et cela tout en lui attribuant des nouvelles fonctions dédiées aux grand public avec la projection de nouveaux espaces de loisir et détente, et même un ensemble d'équipements mis au service des habitants et visiteurs de la ville, afin d'assurer une attractivité et dynamique permanente.

A ce stade, nous espérons atteindre nos objectifs à travers notre projet, ce dernier viendra

s'articuler aux aménagements existants et même futurs ceux qu'on compte les projeté a traves une nouvelle centralité sur le secteur a urbanisation future en focalisant sur l'aspect touristique et qui à terme changera totalement le cadre de vie des habitants, en améliorant la qualité des espaces publics, des équipements et du cadre bâti, tout en gardant les spécificités de la ville, en particulier son aspect paysage naturel.

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES :

- **BARABÉ, A.** « Pérennité des environnements de loisir », *Loisir et Société/Society and Leisure*, (1990). vol. 13, no 2, p. 271-296.
- **BONILLO J.L.**, *Ville et port*, 1992, Ed : Parenthèses, Paris, P134.
- **Bonillo J. L.**, *Contribution à une histoire critique du projet architectural et urbain*, Thèse d'H.D.R., Laboratoire INAMA, E.N.S.A.Marseille, (Mars 2011).
- **Bonillo J. L.**, *L'analyse morphologique et le projet urbain dans Intergéo-Bulletin*, 1995, n° 118
- **CLAUDE Prelorenzo**, « La ville portuaire, un nouveau regard », *Rives méditerranéennes*, 39 | 2011, 13-22
- **DEVILLERS Christian**, « Le projet urbain », édition. Un Pavillon de l'Arsenal, Paris, 1994, pages 12-13.
- **FNAU**, *Innovations Ville-Port*, 2011 pour des projets intégrés, P76.
- **Françoise CHOAY**, *dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, presse universitaire de France, France 2000, P.693.
- **GUSTAVO Giovannini**, « L'urbanisme face aux villes anciennes » Op. cit. pp. 9 -10.
- **Guy Di Méo**, *Les territoires du quotidien*, 1996, P.40
- *Ibid.*, p. 129 130 126
- **JEAN PAUL Lacaze**, *Introduction à la Planification Urbaine*, P.07.
- **LEVY Jean Paul**, « Centres-villes en mutation », Op. cit, p. 27.
- **MAX Alfred**, in : *Architecture d'Aujourd'hui*, n° 187, mai/juin 1976, pp. 7-9.
- **RIBOULET.P.**, « *La Composition Urbaine* », Note et Essai Bibliographique, Centre de Documentation de l'Urbanisme, Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme, Octobre 1996, p.09.
- **SAIDOUNI Maouia**: « *Élément d'introduction à l'urbanisme* » édition : La casbah, 1999, pp65.
- **Sylvaine Le Garrec**, *Le renouvellement urbain*, la genèse d'une notion fourre-tout, Paris, Plan Urbanisme Construction Architecture, février 2006, P.92.

- **T.BAUDOUIN, M.COLLIN et C.PRELORENZO** «Urbanité des cités portuaires» Edition le Harmattan, Paris, 1997.
- **V.CONSIDERANT**, « Note sur les intérêts généraux de la ville de Paris et spécialement du X Eme arrondissement, AMM les électeurs du X Eme arrondissement », Paris : Impr P. Renouard, 1843.
- **ZEVI Bruno**, « Apprendre à voir la ville »: Ferrare, la première ville moderne d'Europe, Editions Parenthèses. P 30.

OUVRAGES SPECIFIQUES CONSULTES

- **Claude Chaline**, La reconversion des espaces fluvio-portuaires dans les grandes métropoles, Annales de géographie, Année 1988, pp. 695-715.
- **Rene B**, Jean-Denis E, Antoine P, Marseille ville et port, Sous la direction de Jean Lucien Bonillo, ed. Parenthèse.

REVUES ET ARTICLES:

- **Claude Prelorenzo**, Le retour de la ville portuaire, p. 157-167.
- Extrait de texte cite par : TAUSSAT Anne-Elisabeth, (2013-2014), Réaménagement de l'interface ville- port Création d'un centre culture, le Georges Simenon, Rapport de stage de découverte, Département d'aménagement, Université François Rabelais Tours, P20-21
- Extrait depuis l'expression de J. LEVY et M. LUSSAULT Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés p. 139 Editions Belin 2003.

KARDOC, Nov2007. Histoire de La ville de Ténès [en ligne]. Disponible sur : <
<http://kardoc.unblog.fr/2007/11/28/histoire-de-la-ville-de-tenes-source-inconnu/>>
 (consulte le : 05 Janvier 2019).

- Ténès : Une ville historique enclavée et ignorée consulte en Janvier 2019, Source de l'article : <Algerieconfluences.com>

THESES:

- **AKROUH ANOUAR**, *La reconvention de la ville portuaire*, Une réconciliation de la ville avec son port, mémoire Master2, Paris Val de Sein.
- **AKROUH ANOUAR**, *La reconvention de la ville portuaire*, Une réconciliation de la ville avec son port,mémoire Master2, Paris Val de Sein.
- **GHOMARI GHALI, RHMARI TLEMCANI ALI**, *Reconquête du port de Casablanca : de la fracture a la réconciliation*, mémoire de Master PFE, Master02, 2012, Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-la-Villette.
- *Guide des bonnes pratiques faire la ville avec le port : quelles stratégies pour le redéveloppement des espaces de liaison*, fonds européen de développement régional, INTERREG IIC, zone ouest programme cadre régional hanse passage 2007.
- **LARAISSIA NASSIMA**, (2017), Mémoire de Master02 *le tourisme balnéaire durable. Pour une conception d'équipement touristique durable. Cas d'étude: Hôtel El Mountazah*, l'Université de Guelma.
- **MEDJBOUB SARA**,(2017), *Vers une reconquête urbaine de l'interface ville/port*, Cas de la ville de Bejaia, mémoire, Master02, , Université de Bejaia.
- **Mélanie MACARIO**,(2012), *L'aménagement des centres villes : la mobilité, vecteur et acteur de la centralité urbaine*, , Mémoire Doctorat, Universite Paul Cezanne Aix Marseille III.
- PFE, Master 2, 2012, Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-la-Villette.
- **TAUSSAT Anne-Elisabeth**, *Réaménagement de l'interface ville-port*, Création d'un centre culture, le Georges Simenon, 2014, Université Froicois Rabelais Tours.

SITES WEB :

- **ACADEMIA** Site Social destiné aux chercheurs :<https://www.academia.edu/>
- **ARCHDAILY** plateforme de collecte d'informations en architecture_
<https://www.archdaily.com/>.
- **CARIN.INFO** site chargé de publication et de diffusion de revues de sciences humaines et sociales : <https://www.cairn.info/> .
- **Delcampe** Site de Collections de Cartes Postales Anciennes_
<https://www.delcampe.net>
- Forums de Pieds Noirs : <http://alger-roi.fr/> , <http://algerazur.canalblog.com>
- **ISSUU** Site destine aux chercheurs : <https://issuu.com/>
- **Revue.org**
- **Science direct** site destine aux séminaires et colloques
- **These.fr**

- **GOGGLE EARTH:** imagerie Satellite
- **GOOGLE MAP:** <https://www.google.com/maps>
- **HAL** Archive pluridisciplinaire ouverte : <https://hal.archives-ouvertes.fr/>.
- **ISSUU** plateforme de publication digitale : <https://issuu.com>.
- **OpenEdition** portail de ressources électroniques en sciences humaines et sociales : <https://journals.openedition.org>
- **OPENSTREETMAP** base de données géographique en ligne : <https://www.openstreetmap.org/>
- **OPENTOPOMAP** rendus de cartes topographiques: <https://opentopomap.org>
- **PERSEE** Base de Documentation Scientifique: <https://www.persee.fr/>
- **PINTEREST** site de partage de photographies : <https://www.pinterest.fr/>.
- **WIKIPEDIA** encyclopédie en ligne: <https://www.wikipedia.org/>

DOCUMENTS :

- **Instruments d'urbanisme :**

PDAU Ténès, par l'ANAT

SDAT National 2030

