



République Algérienne Démocratique et Populaire
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique



**UNIVERSITÉ ABOU BEKR BELKAID DE
TLEMCEM**
FACULTÉ DE TECHNOLOGIE
DÉPARTEMENT D'ARCHITECTURE

MÉMOIRE DE MASTER EN ARCHITECTURE

OPTION : Urbanisme et environnement

**Le réaménagement du littoral pour le renforcement de la
relation ville-mer cas d'étude la ville BENISAF**

Soutenue le 24 Juin 2019 devant le jury:

Présidente: Mme. L. NEDJARI	MA(A)	UABT Tlemcen
Examinatrice : Mme. K. DJEBAR	MA(A)	UABT Tlemcen
Examineur : Mr. A. MOULAY K	MA(A)	UABT Tlemcen
Encadreur : Mr. W .HAMMA	MA(B)	UABT Tlemcen
Encadreur : Mme. M.MALTI	ARCHI	UABT Tlemcen

Présenté par : Meriem BENEDDINE
Matricule : 15201-T-14

Yasmine ZENASNI
Matricule : 15209-T-14

Année académique : 2018-2019

Remerciements

Nous tenons tout d'abord à remercier « Dieu » le tout puissant et miséricordieux, qui nous a donné la force et la patience d'accomplir ce Modeste travail.

En second lieu, nous tenons à remercier notre encadreur **Mr : Walid HAMMA** pour l'orientation, la confiance, la patience qui ont constitué un apport considérable sans lequel ce travail n'aurait pas pu être mené au bon port. Qu'il trouve dans ce travail un hommage vivant à sa haute personnalité.

Nos vifs remerciements vont également à **Mme : Maliha MALTI** pour sa compréhension, leur disponibilité et leurs précieux conseils et son aide durant toute la période du travail.

Aux membres du jury qui ont accepté de procéder à l'évaluation des résultats de nos recherches.

A nous familles qui nous ont toujours encouragés, soutenus et appris à donner le meilleur pour nous

Nous souhaitant adresser nos remerciements les plus sincères aux personnes qui nous ont apporté leur aide et qui ont contribué à l'élaboration de ce mémoire ainsi qu'à la réussite de cette formidable année universitaire.

A toute l'équipe pédagogique du Département d'architecture de Tlemcen pour avoir assuré notre formation et enrichi notre savoir.

Dédicaces

Je dédie ce modeste travail, qui est le fruit récolté après tant d'années d'efforts :

*A ma très chère mère « **Yamna** » Tu représentes pour moi le symbole de la bonté par excellence, la source de tendresse et l'exemple du dévouement qui n'a pas cessé de m'encourager et de prier pour moi, Ta prière et ta bénédiction m'ont été d'un grand secours pour mener à bien mes études.*

*À mon cher père« **Mehdi** », Aucune dédicace ne saurait exprimer l'estime, le dévouement et le respect que j'ai toujours pour vous.*

*A ma chère sœur« **Amina** », son mari «**Nabil** » et ma nièce« **Nada** » :ma sœur qui m'est la 2eme mère, les mots ne suffisent guère pour exprimer l'attachement, l'amour et l'affection que je porte pour vous*

*A mon très cher frère **Mohammed** et mes petites sœurs **Zineb** et **Latefa***

À mes grand-mère et mon grand-père que Dieu vous protège et vous guérisse, et à la mémoire de mon grand-père Que Dieu le tout puissant t'accorde son paradis éternel

À mes chers oncles et leurs épouses, à mes tantes et leurs époux, à mes cousins et cousines, veuillez trouver dans ce travail l'expression de mon respect le plus profond et mon affection la plus sincère.

*À ma chère binôme **B. Meriem** et sa famille, qui ont eu la patience de me supporter durant ce mémoire, et qui m'a soutenu et encouragé pendant tous les moments difficiles vécus.*

*A tous les membres de la famille **ZENASNI** et **HADJ ABDERRAHMANE** petits et grands*

*À mes amis... **Kaouther, Amina ,Doha , Maroua , Sakina, Henen , Hadjer et Samir ,Youcef** en particulier... je vous dédie ce travail et je vous souhaite en témoignage de l'amitié qui nous uni et des souvenirs de tous les moments que nous avons passé ensemble, une vie pleine de bonheur.*

Et à tous ceux que ma réussite leur tient à coeur

Melle Yasmine

Dédicaces

Je dédie ce modeste travail, qui est le fruit récolté après tant d'années d'efforts :

*A ma très chère mère « **B. Fatiha** » Tu représentes pour moi le symbole de la bonté par excellence, la source de tendresse et l'exemple du dévouement qui n'a pas cessé de m'encourager et de prier pour moi, Ta prière et ta bénédiction m'ont été d'un grand secours pour mener à bien mes études.*

*À mon cher père « **B.Achour** », Aucune dédicace ne saurait exprimer l'estime, le dévouement et le respect que j'ai toujours pour vous.*

*A ma chère sœur « **Mahdia** », son mari « **Brahim** » et mes nièces « **Farah, fathi** »
A la mémoire de mon très cher frère « **Mohammed** » Que Dieu le tout puissant t'accorde son paradis éternel, et mes frères « **khire eddine Ayoub, sid Ahmed** » et ma petite sœur « **Zinebe** » .*

À mon grand-père que Dieu te protège et te guérisse, et à la mémoire de mes grands-mères mon grand-père Que Dieu le tout puissant t'accorde son paradis éternel.

*Un merci tout particulier à mon très cher fiancé « **RABHI.Mohamed** » qui a partagé avec moi les moments les plus beaux et les plus dures depuis que je le connais, Je ne peux trouver les mots justes et sincères pour vous exprimer mon affection. Merci pour Tes sacrifices, ton soutien moral et d'être à mes côtés.*

*À mes chers oncles et leurs épouses, à mes tantes « **karima , wahiba ,fatima ,amarya , malika** » et leurs époux, à mes cousines « **Dalila , les deux chaimaa ,yousra , marwa** », et mes cousins « **Ilyes,smail , mohamed** » et, veuillez trouver dans ce travail l'expression de mon respect le plus profond et mon affection la plus sincère.*

*À ma chère binôme **Z.Yasmine** et sa famille, qui ont eu la patience de me supporter durant ce mémoire, et qui m'a soutenu et encouragé pendant tous les moments difficiles vécus.*

*A tous les membres de la famille **BENEDDINE** et **BELMOKHTAR** petits et grands
À mes amis **Hadjer , amina , leila ,Kaouther, Amina ,Doha , Maroua , Sakina**... je vous dédie ce travail et je vous souhaite en témoignage de l'amitié qui nous réunit et des souvenirs de tous les moments que nous avons passé ensemble, une vie pleine de bonheur.*

Et à tous ceux que ma réussite leur tient à cœur.

Melle Merieme

Résumé

BENI-SAFest une ville, un port, des plages, un splendide aquarium, et une douceur de vivre ou bien la perle de l'Ouest de l'Algérie. Elle se situe à environ 30 km à l'ouest d'Ain Témouchent. Pour l'histoire, elle n'en est pas moins riche et pour la géographie, cette côte est considérée comme une « façade sans fenêtre ».

Pour donner la valeur que la ville mérite, et dans un cadre de planification stratégique, notre projet dirige à une reconversion intelligente des fonctions incompatibles tout en reliant la ville à la mer, et la transformation du front de mer en faisant des propositions d'aménagements afin de développer le programmes urbains.

Une reconversion du port de pêche à un port de plaisance et de transport maritime, et la création du port de pêche dans une nouvelle extension avec des infrastructures, d'activités commerciales, d'hôtelleries, mais aussi culturels, de loisirs, d'activités nautiques.

Il s'agit aussi de renforcer les liaisons et les relations terre-mer , d'animer et de moderniser la façade maritime et de revoir le port comme un espace ouvert, conjoint et continu à la ville, ainsi que d'améliorer l' image urbain et portuaire de la ville .

ملخص

عندما نقول بني صاف يعني مدينة ، ميناء ، شواطئ ، حوض أسماك رائع ، وحلاوة الحياة أو كما يسميها البعض " لؤلؤة الغرب الجزائري". تبعد حوالي 30 كم غرب ولاية عين تموشنت. بالنسبة للتاريخ ، فإنها ليست أقل ثراءً وبالنسبة للجغرافيا فان هذا الساحل يعتبر " واجهة بلا نوافذ".

لإعطاء القيمة التي تستحقها المدينة ، وفي محيط التخطيط الاستراتيجي ، يؤدي مشروعنا إلى إعادة التحويل الذكي للوظائف غير المتوافقة أثناء ربط المدينة بالبحر ، وتحويل الواجهة البحرية من خلال تقديم مقترحات لتطوير برامج حضرية.

تحويل ميناء الصيد إلى مرسى متعة ونقل بحري، وإنشاء ميناء لصيد الأسماك في امتداد جديد مع البنية التحتية ، والأنشطة التجارية ، والفنادق ، ولكن أيضا الثقافية والترفيهية والسياحة الأنشطة البحرية. وهي أيضا مسألة تعزيز الروابط والعلاقات بين البر والبحر ، لتحريك الواجهة البحرية وتحديثها ولرؤية الميناء كمساحة مفتوحة ومشاركة ومستمرة في المدينة ، وكذلك لتحسين الصورة الحضرية و البحرية للمدينة.

Sommaire

Remerciements

Dédicaces

Dédicaces

Résumé

ملخص

table des illustrations

Introduction générale

Introduction.....	1
Problématique.....	2
Hypothèse	4
Objectifs	4
Choix du thème : pourquoi.....	4
Choix de la ville : Béni Saf	5
Méthodologie et approches de la recherche	5
Structure de mémoire	6

Chapitre I : pproche théorique et définition des concepts

Introduction :.....	7
1.1.Définition des concepts d'urbanisme.....	7
1.1.1Urbanisme :	7
1.1.2. Ville	7
1.1.3.Le littoral :	7
1.1.4. Ville portuaire :.....	8
1.2.Planification urbaine stratégique :.....	8
1.2.1 Planification urbaine :.....	8
1.2.2 Planification stratégique :.....	8
1.3.le concept du littoral : définition, opportunités et facteurs de risques.....	9
1.3.1.Les notions associées au littoral, zone côtière :.....	9
1. 3. 3. Le littoral, un espace naturel riche :	10
1. 3. 4. Le littoral, un lieu d'activité économique :.....	10
1. 3. 5. Le littoral, un espace fragile :	11
1.3.6.Caractéristiques physiques du littoral:.....	11
1.3.7. Caractéristiques géomorphologiques du littoral:	12
1.3.8.le tourisme littoral :.....	13

1.4.le concept de l'attractivité :	14
1.4.1.L'attractivité	14
1.4.2.l'attractivité urbaine	14
1.4.3.L'attractivité touristique :	14
1.5.le concept du tourisme, ses formes et ses impacts.	14
1.5.1. Essais de définitions	14
1.5.2.Formes de tourisme :	15
1.5.3. Importance du tourisme	17
1.6.Les politiques d'interventions du projet urbain	18
1.6.1. Renouveau urbain :	18
1.6.2.Revitalisation	18
1.6.3.Régénération	18
1.7. Le renforcement du relation ville – mer	19
1.7.1.la relation ville – mer	19
1.7.2.Le renforcement :	19
1.7.3.Définition du port	19
1.7.4.Type de ports :	19
1.7.5.Les relations ville-port :	21
Conclusion :	21

Chapitre II : Approche thématique

Introduction	22
Exemple 01 : LA VILLE DE NICE EN FRANCE	23
2.1.1. Présentation	23
2.1.2. Situation géographique:	23
2.1.3. Les types de tourisme existants à NICE :	23
2.1.5. Objectifs :	23
2.1.6. Les grands projets touristiques : (les orientations)	24
Exemple 02 : LA VILLE DE MARSEILLE	26
2.2.1. Présentation	26
2.2.2.Situation géographique:	26
2.2.3..Problèmes :	26
2.2.4.Proposition d'aménagements	27
Exemple 03 : LA VILLE DE BENIDORM	29
2.3.1. Présentation	29
2.3.2.Situation géographique:	29
2.3.3.Problème :	29

2.3.4 Objectifs:	29
2.3.5. Proposition d'aménagements	30
Exemple 04: Réaménagement de l'interface ville-port (ville de Concarneau)	32
2.4.1. Présentation :	32
2.4.2. La situation géographique	32
2.4.3. Problèmes.....	32
2.4.4. Objectives	32
2.4.5. Port de Concarneau état actuel	32
2.4.6. Le projet d'aménagement	33
Exemple 05 : la reconversion du port de Tanger au Maroc	35
2.5.1. Présentation	35
2.5.2. La situation	35
2.5.3. Problèmes :	36
2.5.4. Objectifs	36
2.5.5. Les propositions d'aménagements :	36
Conclusion :	38

Chapitre III :Analyse urbaine de la ville Beni Saf

Introduction :	39
Diagnostic du PDAU :	39
Problématique :	39
Orientations du PDAU :	40
Les limites des instruments d'urbanisme :	40
3.1. Analyse géographique :	41
3.1.1. Situation	41
3.1.2. Délimitation :	41
3.1.3 Accessibilité :	41
3.1.4. Découpage administratif :	42
3.1.5. Topographie :	42
3.1.6. Climat :	43
3.1.7. Sismicité :	44
3.1.8 Géologie :	44
3.1.9. Hydrographie :	45
3.1.10. limites naturelles et artificielles :	45
3.1.11. Contraintes et servitudes :	46
3.2. Analyse socio-économique :	46
3.2.1. Dynamique de croissance :	46

3.2.2. La densité de population de la commune de Beni Saf	47
3.2.3. Activités :	47
3.3. Analyse historique	48
a. La 1 ^{er} période : 1850 - 1874	48
b. La 2 ^{ème} période 1874 – 1883.....	48
c. La 3 ^{ème} période 1900 – 1958	48
d. La 4 ^{ème} période 1962 – 1984:	49
e. La 5 ^{ème} période 1996	49
3.4. Analyse typo-morphologique :	50
3.4.1. Habitat	50
3.4.2. Equipement	50
3.4.3. Infrastructures et mobilités :	53
3.5. Problématique générale	56
3.6 Synthèse par SWOT /AFOM	58
Conclusion	58

Chapitre IV : étude du fragment

Introduction :	59
4.1 Choix de la zone d'étude	59
4.1.1. Situation :	59
4.1.2. La justification du choix du site :	59
a. Le littoral :	59
b. Le port :	59
c. La plage de puit, Playa :	59
d. FERPHOSS :	59
4.2. Analyse typo-morphologique :	60
4.2.1. Plein et vide	60
4.2.2. Forme urbaine	62
4.2.3. Typologie d'habitat.....	64
4.2.4. Etat de bâti	66
4.2.5. Etat de hauteur.....	67
4.2.6. Trame viaire.....	68
4.2.7. Paysage Contraintes et servitudes :	70
4.2.8. Foncier	71
4.2.9. Architecture et cadre bâti :	72
4.3. Synthèse	73
4.4. Problématique spécifique :	74

4.5. Hypothèses spécifiques :	74
Conclusion :	74

Chapitre V : interventions et programmations urbaine

Introduction :	75
5.1.Scénarios d'aménagements :	75
Scénarios 01 :la reconversion et l'extension de la zone portuaire pour une ouverture du port sur la ville.....	75
Scénarios 02 : la restructuration du plage de puits et l'extension sur mer avec l'animation de la façade maritime pour une compétitivité littorale.....	77
Le choix de scénarios retenu : un nouveau réaménagement de l'interface ville mer pour une meilleure attractivité touristique et portuaire.....	79
5.2.Programme urbain :	81
5.3.Les stratégies d'aménagement :	85
Stratégie n°1 : améliorer la mobilité et l'accessibilité.....	85
Stratégie n°2 : Travailler sur la mixité sociale et fonctionnelle et renforcer l'attractivité touristique de la ville	88
Stratégie n°3 : la continuité de la façade maritime & la modernisation et l'animation de bord de la mer.....	91
Stratégie n°4 : la mise en valeur du paysage urbain et l'espace vert.....	93
5.4.plan d'aménagement (Echelle1/2000).....	95
5.5.Plan d'aménagement (Echelle1/1000).....	96
5.6.Coupes urbaines du plan d'aménagement (Echelle1/1000).....	97
5.7.Façade urbaine (échelle 1/1000).....	97
5.8.Vue 3D :	98
5.9. Partie technique de l'aménagement urbain :	101
5.9.1. la mobilité urbain	101
5.9.2Les matériaux de revêtements de sol	103
5.9.3. Les dispositifs de contrôle du stationnement	104
5.9.4 Mobilier de repos :	105
5.9.5. Les objets pour l'hygiène et la propreté :	106
5.9.6. Salles d'eaux publics:.....	106
5.9.7.Les Objets liés aux végétaux et à l'eau :.....	106
5.9.8 Les lumières :.....	107
5.9.9.Les supports d'informations et de communications :.....	107
5.9.10.Les végétaux :	108
5.9.11.Les équipements de loisir :.....	109
Conclusion générale :	110

Annexe.....

Bibliographie

Table des illustrations

Figure

Figure 01 : types des plages	page12
Figure 02 : la falaise	page13
Figure03: Port commercial de le Havre	page20
Figure 04 : Port de pêche de l'Orient	page20
Figure 05 : Port de pêche de l'Orient	page20
Figure 06 : Chantier naval de Seattle en 1983	page21
Figure 07: la ville de Nice	page23
Figure 08 : la situation de Nice	page23
Figure 09 : la ville de Nice	page24
Figure 10 : la promenade de Nice	page24
Figure 11 : le port de plaisance	page25
Figure 12: le grand port de Nice	page25
Figure 13: : situation de la ville	page 26
Figure 14 : plan d'aménagement	page 27
Figure 15 : la piétonnisation des rues	page 27
Figure 16: les lignes de bus	page 27
Figure 17 : plan d'aménagements du port	page 28
Figure 18 : la ville de Benidorm	page29
Figure 19: la situation de Benidorm	page29
Figure 20:le découpage en zone de Benidorm	page30
Figure 21:le front de mer de Benidorm	page30
Figure 22:la forme de la promenade de Benidorm	page31
Figure 23:la promenade de Benidorm	page31
Figure 24: station balnéaire	page31
Figure 25: les plages de Benidorm	page31
Figure 26 : La ville de Concarneau	page32
Figure 27: La situation de la ville	page32
Figure 28: Les activités du port	page32
Figure 29: l'aire de carénage	page33

Figure30 : La couverture de la cale sèche	page33
Figure31 : le port de plaisance	page34
Figure32 : l'aménagement du quai des Seychelles	page34
Figure33 : le quai réservé aux équipements	page34
Figure 34: le plan d'aménagements de la ville	page35
Figure35 : vue sur la ville de Tanger	page35
Figure36: Plan de situation de Tanger par rapport au Marc	page35
Figure37 : le port de Tanger avant le projet	page36
Figure38 : Plan de principe d'aménagement du port de Tanger	page36
Figure 39 : l'extension établie pour l'aménagement des 3 postes à quai	page37
Figure 40 : la situation se Beni Saf	page41
Figure41 : L'aire urbaine (groupement et unités urbaines)	page41
Figure42 : Le découpage administratif	page42
Figure 43 : Coupes transversale et longitudinale de la ville de Beni Saf	page42
Figure 45 : Division en zone selon l'étude géotechnique	page44
Figure 46: réseaux hydrographiques et bassins versants	page45
Figure 47: Limites naturelles et artificielles au niveau de la ville de Beni Saf	page45
Figure48: Contraintes et servitudes de la ville de Beni Saf.	Page46
Figure 49 : Évolution de population par commune RGPH 87-98-2008	page46
Figure 50 : la densité de population	page47
Figure 51 : carte d'évolution historique	page49
Figure 52 : carte d'habitat	page51
Figure 53 : carte des équipements	page52
Figure 54 : carte des voiries	page 54
Figure 55 : carte des lignes de transport	page 55
Figure 56 : carte des problématiques	page 57
Figure 57 : carte pleine –vide	page61
Figure 58 : carte de forme urbaine	page63
Figure 59 : carte de typologie urbaine	page65
Figure 60 : carte d'état de bâtie	page66
Figure 61 : carte d'état d'hauteur	page67
Figure 62 : carte de voiries	page69
Figure 63 : carte de paysage urbain servitude et contrainte	page70
Figure 64 : carte de foncier	page71

Figure 65 : une maison coloniale	page72
Figure 66 : une maison poste coloniale	page72
Figure 67 : un lotissement	page72
Figure 68 : La mairie du style colonial	page72
Figure 69 : l'école des mousses du style post colonial	page72
Figure 70 : carte de synthèse	page73
Figure 71 : carte de scénario 01	page76
Figure 72 : carte de scénario 02	page78
Figure 73 : carte de scénario retenue	page80
Figure 74 : carte de stratégie n°01	page87
Figure 75 : carte de stratégie n°02	page90
Figure 76 : carte de stratégie n°03	page92
Figure 77 : carte de stratégie n°04	page94
Figure 78 : carte de plan d'aménagement 1/2000	page95
Figure 79 : carte de plan d'aménagement 1/1000	page96
Figure 80 : carte de la coupe urbaine 1/1000	page97
Figure 81 : carte de la façade urbaine 1/1000	page97
Figure 82 : vue 3D	page98
Figure 83 : vue 3D	page98
Figure 84 : vue 3D	page98
Figure 85 : vue 3D	page99
Figure 86 : vue 3D	page99
Figure 87 : vue 3D	page99
Figure 88 : vue 3D	page100
Figure 89 : vue 3D	page100
Figure 90 : vue 3D	page100
Figure 91 : parking en silo	page103
Figure 92 : parking ouvert	page103
Figure 93 : stationnement de vélo	page103
Figure 94 : Schéma de stationnement de vélo	page103
Figure 95 : stationnement pour handicapée	page103
Figure 96 : Arrêt de bus climatisé abri avec porte	page103
Figure 97 : Activités agricoles et espaces verts	annexe

Figure98 : Patrimoines et potentialités touristiques

annexe

Tableaux

Tableau01 : importance de tourisme sur les différents secteurs	page 18
Tableau02 : Type de ports selon leur fonction	page 21
Tableau 03 :l'aménagement des quais	page 28
Tableau 04 :le port des plaisance	paga37
Tableau 05 : l'infrastructure touristique	paga38
Tableau 06 : Température moyenne mensuelles	page 43
Tableau 07 : Fréquence et vitesse de vent (m/s)	page 43
Tableau 08 : La précipitation moyenne mensuelle	page 43
Tableau 9 : Intensité de secousses sismiques	page 44
Tableau 10 : les activités principaux a Beni Saf	page 47
Tableau11 : problème de la ville	page 56
Tableau 12 : tableau problème de la ville	page62
Tableau 13 :la typologie d' habitat	page64
Tableau 14 : la trame viaire	page68
Tableau : Capacité de production des sociétés industrielle	annexe

Introduction générale

Introduction

« le littoral est une entité géographique qui appelle une politique spécifique d'aménagement, de protection et de mise en valeur ». C'est une zone de contact entre la terre et la mer qui constitue aujourd'hui un espace de plus en plus sollicité, ce qui accentue sa fragilité.¹

Le littoral compte parmi les espaces les plus riches en paysage exceptionnel et attractif de pays pour attirer les touristes, vu son climat, sa position géographique, les potentialités et les richesses qu'il dispose pour les hommes et leurs différentes activités.

Les littoraux ont fait l'objet d'une très précoce mise en valeur touristique à l'échelle mondiale dans certains pays. En Europe, le tourisme a été très souvent associé à la création de voies ferrées qui permettaient la venue des habitants des grandes métropoles. Ce fut par exemple le cas de Biarritz, Deauville, Nice, le Tréport pour la France, de Brighton, Bournemouth en Angleterre et la Chine à l'époque impériale a vu des européens créer des quartiers urbains parfois des villes côtières, Qingdao, Hongkong, Macao... Ce furent sans doute les premiers sites touristiques au sens moderne du mot en Chine.²

Dans le monde et en Europe, les communes littorales et des arrière-pays présentent un taux d'urbanisation beaucoup plus élevé que la moyenne.

En Algérie, environ les deux tiers de la population algériennes et leurs activités sont concentrées sur le littoral qui ne représente que 4% du territoire algérien.

Le littoral algérien s'étend sur 1622 Kilomètres, il se distingue par ses particularités paysagères, environnementales, patrimoniales, et économiques, ces sites sont devenus de plus en plus désirés et fréquentés.³

L'Algérie, pays de diversité morphologique avec son désert, ses montagnes, ses plaines, et son littoral qui doit être un site attractif et attirant, il dispose d'atouts touristiques majeurs expliquant sa richesse patrimoniale et culturelle, avec toutes ces potentialités touristiques, donc l'Algérie peut être une meilleure destination touristique et par excellence.

En Algérie, les villes côtières constituent des espaces à la fois stratégiques, touristiques et sensibles pour la conservation, la valorisation, l'aménagement et la gestion du territoire.

La région Nord-Ouest est considérée comme l'un des pôles touristiques d'excellence en l'Algérie, constitué de sept wilayas en l'occurrence Ain-Temouchent. Cette dernière de par sa

¹ Becet 2002 (in Tork)

² La thèse de doctorat sur les politiques d'aménagement touristiques sur le littoral chinois. / Présentée par Xiaoying XU)

³ Livre (in Tork)

Introduction générale

position géographique extrêmement stratégique a une vocation principale qui est le tourisme balnéaire choisi en fonction de son littoral exceptionnel s'étendant sur 80Km de cote.

L'Algérie contient plusieurs villes estimées par leur tourisme et BENI SAF l'une des villes algériennes importantes, elle est considérée comme une des destinations les plus touristiques de la wilaya grâce à un tourisme balnéaire et maritime

Le bassin Méditerranéen offre un cadre spécialement favorable au tourisme et économique. De plus, Le climat ainsi que le caractère pittoresque des côtes ont été valorisés dès le début du siècle par l'aménagement de plusieurs sites.

Le développement touristique des littoraux peut avoir heureusement diverses finalités : soit être réservé aux plus aisés, soit être accessible à des clientèles variées (famille, retraités, comité d'entreprise).

Les villes littorales touristiques peuvent être aussi le cadre de grands événements internationaux : exposition, conférence, courses nautiques.⁴

Le tourisme peut devenir un moteur de développement économique ; tandis que l'Algérie abandonne cette source au moment où ses caisses sont renflouées par la rente pétrolière donc le tourisme n'est plus un choix pour l'Algérie mais un impératif.

Problématique

L'Algérie est classée parmi les derniers pays dans la compétitivité touristique selon le rapport bisannuel que le Forum Economique Mondial (FEM) a publié, mercredi 6 mai, sur « la compétitivité en matière de tourisme ». Dans son édition 2015 « *l'Algérie occupe la 123e place parmi 141 pays* ». Le pays s'est amélioré par rapport à l'année 2013, où il se situait à la 132e position sur 140, mais il reste beaucoup à faire dans ce secteur.⁵

Selon le rapport "Faits Saillants du Tourisme" l'Algérie est la 4e destination touristique en Afrique avec 1.7 millions de touristes étrangers en 2015, ce nombre a considérablement diminué par rapport aux années précédentes, ceci révèle le faible nombre des touristes étrangers qui visite l'Algérie, si on le compare aux pays voisins dont le Maroc se classe en tête suivis de l'Afrique du sud et de la Tunisie classés respectivement 2e et 3e destination.⁶

Béni Saf dispose de trois secteurs majeurs : le tourisme, l'agriculture et l'industrie

⁴ la thèse doctorat les politiques d'aménagement touristiques sur le littoral chinois./ Présentée par Xiaoying XU)

⁵ . (Misraoui.I, 2015).

⁶ Rapport faits saillants, 2016, p11).

Introduction générale

parmi de ses 3 secteurs le tourisme classe en dernière position de l'activité économique.⁷

En considérant le littoral de Beni Saf une partie vitale et principale permettant son développement économique et social d'une part et vue sa fragilité et sa vulnérabilité d'autre part, la recherche d'un nouveau mode et des stratégies de développement touristique et économique de la ville .

Cette ville semble souffrir d'un environnement contraignant matérialisé par une urbanisation anarchique qui altère sérieusement le paysage urbain et la façade maritime de la ville , de plus elle est dépréciée par le peu d'intérêt accordé depuis plusieurs années à sa vocation réelle .

Selon l'étude du SDAT, le secteur du tourisme à BEN SAF trouve du mal à attirer les touristes nationaux et étrangers . Bien que la vocation principale de la région nord-ouest soit le tourisme, les instruments d'urbanisme marquent la non-prise en compte des équipements touristiques et l'inadaptation des moyens de transport existants à l'activité de ce secteur.

Au regard des potentialités que recèle le pays, le secteur du tourisme reste peu développés. « *Le tourisme a toujours été en Algérie un objectif secondaire des autorités* » .⁸

la ville de BENI SAF est une ville qui tourne le dos à la mer non seulement mais aussi a une mal intégration à la mer et une absence de rapport ville -mer qui a détériorer le secteur de tourisme et faire de BENI SAF une ville vacante en été sans parler en hiver qui est parfaitement vide .

De ce fait, on croit que l'attractivité touristique est fortement freinée au cours de cette dernière décennie et l'économie de la ville en déclin et détérioration .

De ces constats négatifs dégagés en matière d'aménagement du littoral en rapport avec le secteur touristique en Algérie et à Beni saf , nous posons le principale questionnement de recherche suivant : **comment aménager le littoral de la ville de BENI SAF pour avoir une attractivité ???**

*Comment faire pour que la mer appartienne de nouveau a la ville ?

* Quelles sont les démarches à entreprendre pour garantir une attractivité d'un tourisme du littoral de BENI SA? ?

⁷ (Algérie statistiques, mondiales.com)

⁸ (N. Widmann, 1976,p24).

Hypothèse

Partant de la problématique posée, l'hypothèse avancée dans notre travail de recherche peut être formulée comme suit :

réconcilier la ville avec la mer par un aménagement de qualité du littoral avec des infrastructures touristiques et culturelles , la réorganisation du port , l' animation par des parcs urbains

Objectifs

L'objectif principal de notre projet urbain est de créer les conditions favorables au développement global et durable de la zone urbano-portuaire.

D'autres objectifs secondaires peuvent être atteints à travers de cette étude, il s'agit de:

- renforcer la relation ville – mer et consolider le cadre économique de BENI SAF.
- proposer un aménagement touristique et créer des infrastructures d'accueil de qualité avec toutes les commodités de confort et de luxe , afin de rendre Beni Saf une destinations touristiques principales qui attire la clientèle, nationale et étrangère qui se dirige vers les pays voisins.
- Comprendre comment faire pour mieux maîtriser l'intensité d'urbanisation et la dégradation du littoral.
- renforcer l'attractivité et la dynamique par un développement économique et assurer le rayonnement touristique et culturel de la ville.
- Favoriser le développement d'un pôle touristique et glisser la centralité vers la mer en assurant des nouvelles liaisons urbaines nord sud et est- ouest.
- Recenser et investir dans les atouts touristiques de la ville de Beni Saf tel que le tourisme
- Mettre le doigt sur les faiblesses, les manques, et les freins en ce qui concerne l'infrastructure touristique à Beni Saf
- Inscrire l'agglomération Beni Safienne dans une dynamique de développement visant à renforcer son rôle dans le tourisme régional et à la positionner sur l'échiquier des villes touristiques de son échelle.

Choix du thème : pourquoi

C'est sur la base d'un constat critique et objectif par rapport au littoral qui est capable d'être un moteur économique et touristique mais il est mal exploité que le choix de notre thème de recherche a été retenu , ainsi que nous voyons que le tourisme est une des principales branches économiques des pays dans le monde , mais la réalité est que le secteur touristique

Introduction générale

en BENI SAF est dévalorisé et n'est pas bien structuré , et son niveau reste loin du marché international.

De ce constat, la situation alarmante du tourisme en Algérie ouvre l'œil sur la nécessité d'améliorer ce secteur et d'exploiter les diverses potentialités du pays, et de s'interroger sur les moyens d'attraction qui permet une meilleure attractivité touristique.

Choix de la ville : Béni Saf

L' Algérie contient plusieurs villes réputées par leur tourisme . A l'instar de ces villes, BENI SAF. BENI SAF vue son ampleur dans la région Ouest, elle est considérée un lieu de rencontre intellectuelle et d'échanges nationaux et internationaux non seulement culturel mais aussi économique .

La ville de beni saf dispose d'une énorme richesse en matière d'atouts (la mer, la montagne et la forêt) , beauté naturelle (relief, climat et mer) et des potentialités d'une grande valeur économique et touristique . Et malgré toutes ses potentialités BENI SAF ville portuaire est équipée d'une structure d'accueil modeste et son secteur touristique est souvent marginalisé par l'état.

Méthodologie et approches de la recherche

Dans le dessein de mener à bien notre recherche et de pouvoir vérifier notre hypothèse ,nous avons scindé notre travail en deux parties principales qui s'appuient sur deux approches complémentaires : théorique et empirique.

La première partie consiste en une approche théorique fondée sur l'analyse du contenu relatif au thème en question. Ce dernier se compose de trois notions à savoir : le littoral , le tourisme, et la relation ville mer . Pour ce faire, nous avons collecter de nombreuses informations issues de différentes sources de support bibliographique , d'ouvrages de référence et travaux universitaires .

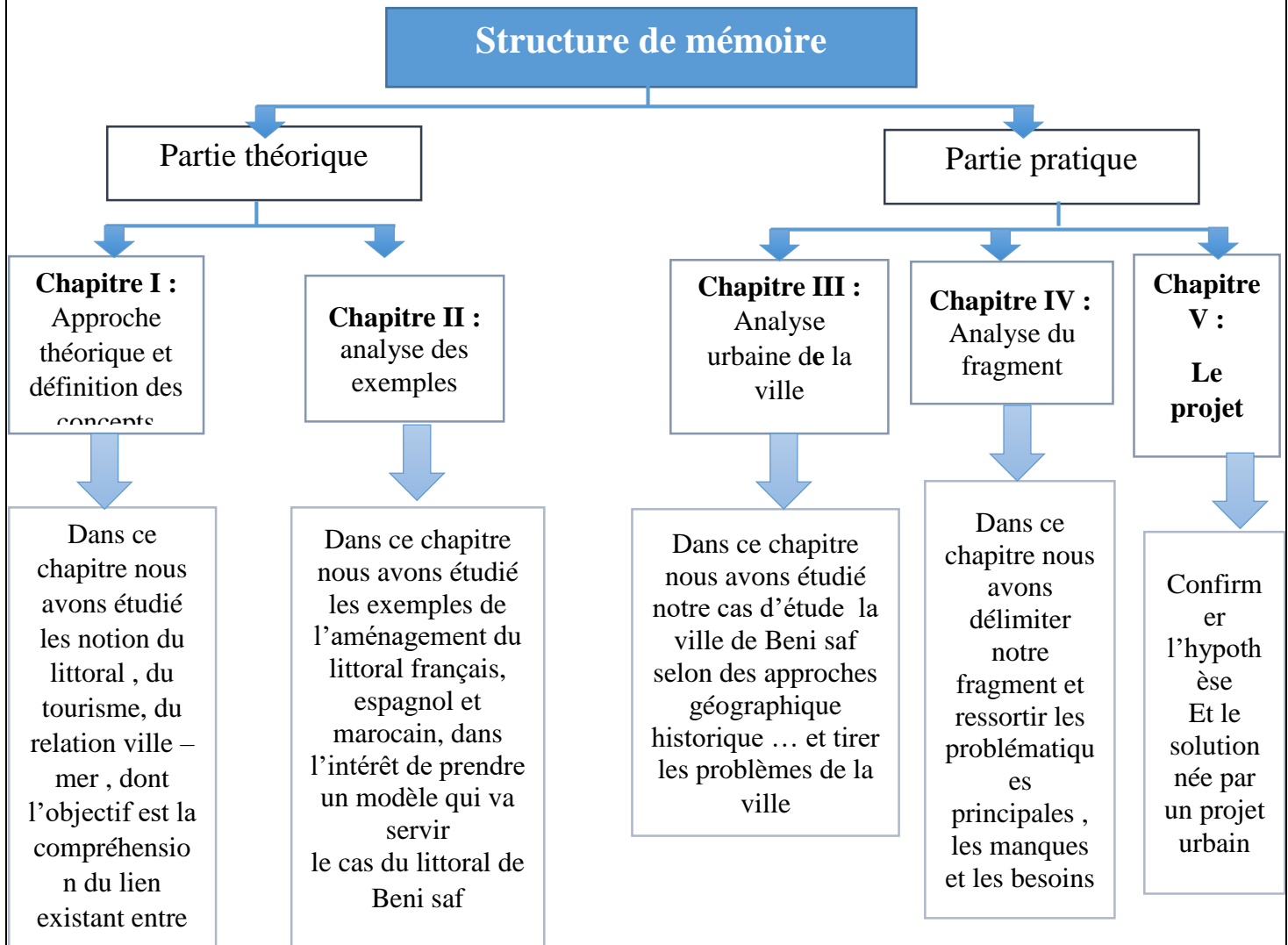
La deuxième partie par contre, nous avons abordé une approche analytique, sectionnée en plusieurs type : le 1^{er} est l'analyse thématique pour l'exploitation et l'analyse des exemples de politique d'aménagement du littoral à travers le monde , le 2 est l'analyse de la ville qui été réalisée par une analyse urbaine selon des approches : géographique ,socio-économique, historique et typo-morphologique à l'aide des instruments d'urbanisme tels que : le PDAU et le POS et le 3 c'est une analyse de zone d'étude pour faire ressortir les problèmes de cette zone et établir une enquête sur le terrain. Le travail sera basé sur la

Introduction générale

combinaison de plusieurs outils d'investigation, les observations, les plans et les prise de vue photographique et une enquête sera effectuée avec ces intervenants dans le domaine du littoral

En fin la confrontation des données collectées est analysée pour exploiter les différentes étapes de cette recherche. Partant d'une hypothèse de recherche nous aboutiront à des conclusions.

Structure de mémoire



Chapitre I :
Approche théorique et
définition des concepts

Introduction :

Le premier chapitre qu'on va traiter définit les différents concepts qui peuvent servir à améliorer notre intervention urbaine. Rassemble les théories qu'on va aborder dans l'étude et le développement de projet, de répondre aux différentes exigences et problèmes, Et rendre ville de BENISAF une ville touristique attractive méditerranéenne. C'est pour cela on a décomposé le chapitre en deux grandes parties :

Premièrement on va commencer par l'intitulé de notre intervention de l'aire urbaine, BENISAF vers une attractivité méditerranéenne, où on va définir les concepts relatifs à ce thème (urbanisme ,la planification urbaine stratégique, le littoral , le tourisme)

Deuxièmement on va définir l'intitulé de notre projet de la zone d'étude, le réaménagement de littoral pour un meilleur renforcement du relation ville –mer ,en commençant par la définition de l'articulation ville-mer, la réintégration de l'interface ville-port, la reconversion et l'intégration du port dans l'espace urbain.

1.1.Définition des concepts d'urbanisme

1.1.1Urbanisme :

Défini comme science, art et /ou technique de l'organisation spatiale des établissements humains. L'incertitude de ces définitions appelle une approche historique de la notion. Du latin urbs, la ville, ce terme récent a été formé sur le modèle du néologisme espagnol urbanisation, créé en 1867 par l'ingénieur- architecte Il définit Cerda dans sa Teoria général de l'urbanisation (tard. Et adaptation franc. Paris ,1979) pour désigner une discipline nouvelle, la science de l'organisation spatiale des villes : «je vais initier le lecture a' l'étude d'une matière complètement neuve, intacte et vierge⁹

1.1.2. Ville

La ville naît des besoins d'interaction des gens et des avantages que celle-ci procure ; elle se trouve limitée par les contraintes qui pèsent sur la vie de relation, ou par les désavantages qu'elle fait naître. La ville naît donc fondamentalement de fonctions centrales d'échange, de confrontation ou de rencontre collective. ¹⁰

1.1.3.Le littoral :

Le littoral est la bande de terre ou la zone comprise entre une étendue maritime et le continent, ou l'arrière-pays. Selon les échelles retenues, le littoral peut s'étendre de quelques

⁹ Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement Puf 2015 Page 791

¹⁰ Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement Puf 2010 Page 822

centaines de mètres à plusieurs kilomètres de part et d'autre de la limite terre-eau ou au sens strict.¹¹

1.1.4. Ville portuaire :

Il s'agit bien d'un « nœud de circulation à l'interface des réseaux maritimes et terrestres »¹², dont la fonction originelles de rupture de charge en fait une « synapse »¹³, un « point-clé de l'organisation de l'espace »¹⁴, une ville nœud de communication ou se développent des activités spécifiques pour le chargement et le déchargement des marchandises.

La ville portuaire se présente comme un point d'observation privilégié de la mondialisation économique à l'œuvre et constitue des zones d'articulation des logiques du local et du global, du national et de l'international.

Ainsi le port n'est pas seulement une addition d'appareils techniques, d'infrastructures, de plans d'eau, ou d'équipements et d'outils mais « le port renvoie également à des métiers, à des cultures, à une société et à un imaginaire spécifique »¹⁵

1.2. Planification urbaine stratégique :

1.2.1 Planification urbaine :

Ensemble d'études, de démarches, voire de procédures juridiques ou financières, qui permettent aux collectivités publiques de connaître l'évolution des milieux urbains, de définir des hypothèses d'aménagement concernant à la fois l'ampleur, la nature et la localisation des développements urbains et des espaces à protéger, puis d'intervenir dans la mise en œuvre des options retenues. Les documents d'urbanisme, à cet égard, font partie de la planification urbaine. ; Mais cette expression n'a pas de signification précise et ne correspond pas à une démarche particulière et organisée des pouvoirs publics .¹⁶

Donc la Planification urbaine Consiste à orienter et déterminer les actions d'aménagement et de développement d'initiative publique et privées à court, moyen et long terme.

1.2.2 Planification stratégique :

Ce type de planification a pour objet d'étude aussi bien l'usage des sols et les infrastructures, que la prévision économique. Elle adopte une vision prospective de la ville en intégrant le long terme dans le processus. En plus du temps, elle accorde aussi de l'importance

¹¹ Saffache Pascal, « géographie de la mer et des littoraux », Sedes, Paris, 2003, p.18

¹² M. Brocard 1994

¹³ HP. White ET M, L Senior.1983

¹⁴ S.D. Brunn etJ.F. Williams, 1983

¹⁵ J.bastié et B.dézert, 1980

¹⁶ Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement Puf 2010 Page 586.

aux acteurs publics et privés. Elle met en rapport les effets de la décision publique avec celles du privé sur le long terme. La planification stratégique introduit aussi la notion d'optimisation des prises de décision des pouvoirs publics par le choix entre différentes alternatives.¹⁷

Par opposition à la planification rigide, intervenant à l'aide de modèles finis et outils contraignants, se développe ces dernières années la pratique d'une gestion stratégique et Prospective de production urbaine. Cette dernière peut se définir comme étant une gestion souple Et dynamique, relevant d'une approche interactive des mécanismes de contrôle. la planification stratégique intervient essentiellement grâce à :

La fonction du contrôle continu: Désormais on procède périodiquement à la vérification de la trajectoire du système, afin d'évaluer le degré déviation par rapport aux objectifs initiaux, pour procéder ensuite à la définition de nouvelles décisions, en vue de redresser la trajectoire.

L'approche interactive: Dans cette approche on doit reconnaître les effets mutuels intervenant entre les différentes phases du processus de planification. Selon une logique qui exige un mouvement permanent de va et vient (Feed-back) , entre les différentes étapes du système, de l'évaluation jusqu'à l'action.

L'approche probabiliste : Cette approche se matérialise essentiellement par la prévision de plusieurs scénarios, en opposition à la planification déterministe et à l'intervention directe et contraignante. Ainsi l'approche probabiliste est fondée sur la pluralité d'hypothèses, à travers une démarche de simulation pour évaluer comparativement les effets des différents scénarios, afin de choisir les éventuelles options.¹⁸

1.3.le concept du littoral : définition, opportunités et facteurs de risques.

1.3.1.Les notions associées au littoral, zone côtière :

« *Le littoral est un espace géographique qui ne se laisse pas enfermer dans une définition simple, zone vulnérable en constante évolution.* »¹⁹

Il est aussi défini comme étant « *la lisière de contact entre les éléments milieu étroit par définition terrestre et hydrologique, et exceptionnellement menacé, fragile.* ».²⁰

¹⁷ 10 Lacaz, J.P., <<introduction à la planification urbaine>>, éd. Presse des ponts et Chaussées, Paris, 1995)

¹⁸ référence Brahim Benyoucef, Globalisation et dynamique des territoires,OP.Cit. .

¹⁹ Mackelbagh.A, 2009, p5

²⁰ G.cazes et R. lanquar 2004, p11

Ainsi, Le littoral marque le contact entre mer terre, et air et englobe l'ensemble de la zone dans laquelle « *les processus morphogénétiques sont substantiellement altéré par la proximité de la convergence des interfaces.* ». ²¹

Le littoral : vient du latin « litus, litoris » qui signifie : rivage, côte, site sur la plage, lieu de débarquement ou rive d'un lac. Il est donc étymologiquement ce qui appartient au rivage, à l'estran, au bord de la mer. Ce concept apparaît tardivement, en 1752, Il est alors employé pour ce « qui vit dans les eaux proches du rivage ».

A partir de 1793, il prend son sens moderne pour qualifier ce « qui est situé au bord de la mer ». En 1828, il est substantivé avec le sens voisin de côte.

La zone côtière : est constituée d'une bande de 100 mètres de large le long de la ligne de rive. Mais, les infrastructures et les activités liées à la mer s'étendent sur environ 5 km depuis le rivage vers l'intérieur des terres. En pratique, la géomorphologie, le mouvement sédimentaire et les types de drainage des terres sont utilisés pour définir les limites de la zone, ces caractéristiques ayant un effet sur les activités internes de la zone côtière.

Les termes de « zone côtière » ou « littoral » sont employés indistinctement. Cependant le terme « littoral » est plus souvent utilisé lorsque l'espace s'assimile à un linéaire alors que le terme de « zone côtière », plus englobant, fait plutôt référence à une surface.

1. 3. 3. Le littoral, un espace naturel riche :

Le littoral d'une diversité morphologique offrant une richesse visuelle : sites Stratégiques et vue panoramique agréables, qui fait de lui un site naturel attractif. Un lieu où se concentre la majorité de la population, favorisant ainsi un échange social et économique.

1. 3. 4. Le littoral, un lieu d'activité économique :

- a. La Pêche : Aquaculture, stock de poissons, pêche durable...etc.
- b. Le transport : Transport de substances dangereuses, concentration des flux, évolution des modes de transport, accessibilité maritime, port durable...etc
- c. L'industrie : Mutations des industries traditionnelles, industries non maritimes sur le bord de mer, énergie, construction navale...etc.
- d. L'agriculture : Pollution diffuse d'origine agricole, pression foncière, vocation conservatoire de l'agriculture...etc.
- e. Le tourisme – loisirs : Economie résidentielle, activités nautiques, plaisance, capacité d'accueil, qualité de l'accueil...etc.

²¹ Bernard.C, 2004, p33-34

1. 3. 5. Le littoral, un espace fragile :

Le littoral comme espace fragile est soumis à divers risques :

a. Sensibilité naturelle à l'érosion marine : causée par le recul du trait de côte ou bien l'ensablement naturel ou exacerbée par l'élévation du niveau de la mer et par les changements climatiques.

b. Elévation du niveau de la mer : cette élévation diminue les surfaces des terres ce qui limitera les surfaces réservés aux différentes activités pratiquées dans cette zone.

c. Mouvements géomorphologiques naturels : tel que le tsunami et recules des falaises. par exemple de 1966 à 1995, Un rapport de l'OCDE (Organisation de coopération et de développement économique) estime que dans 136 villes portuaires étudiées par le rapport, au moins un million/ 40 millions d'habitants étaient déjà exposés aux inondations côtières centennales et ce nombre pourrait être multiplié par 3 de 2005 à 2070, pour atteindre 150 millions de personnes environ.

d. Pressions anthropiques: urbanisation, pollution, surpêche, densités croissantes de population, développement des activités industrielles et touristiques.

1.3.6. Caractéristiques physiques du littoral:

a. Les vagues : Les vagues constituent un agent primordial de la dynamique littorale.

b. Les courants littoraux : Les courants qui sont intéressants pour la compréhension de l'évolution des littoraux sont les courants engendrés par les vagues, à l'exclusion des grands courants liés à la circulation générale dans les océans et les mers auxquels il arrive de longer des côtes mais qui n'ont pas sur elles de répercussions morpho-sédimentaires en raison de leurs très faibles vitesses.

c. La Houle : La houle est un mouvement ondulatoire de la surface de la mer.

d. Le vent : Les côtes sont toujours plus ventées que leur arrière-pays immédiat parce que les vents qui les abordent en venant du large n'ont pas été freinés par des obstacles topographiques. Par leur fréquence et leur force, les vents qui soufflent sur les littoraux peuvent avoir des actions morphogéniques importantes.

e. Les eaux d'écoulement et d'infiltration : Les eaux qui ruissellent contribuent à faire évoluer les formes littorales.

f. Les actions chimiques et physico-chimiques : L'eau de mer dont la salinité accroît l'agressivité attaque les roches de l'espace littoral par l'intermédiaire de processus chimiques et physico-chimiques

g. Les actions biologiques : Les milieux côtiers sont généralement riches en êtres vivants qui jouent un rôle non négligeable dans leur évolution.

1.3.7. Caractéristiques géomorphologiques du littoral:

a. Les plages

Les plages qui représentent le fondement du tourisme balnéaire, si développé aujourd'hui, sont dynamiques par leur nature même.

*La formation des plages :

Pour comprendre comment se sont formées les plages, il faut savoir de quoi elles sont aujourd'hui composées. Une plage est tout simplement une accumulation de sédiments formés par l'action des vagues. Elle est constituée de trois zones successives : la zone supérieure, qui s'étend jusqu'à la limite des vagues; la zone moyenne (ou zone d'estran), soumise au flux et au reflux des vagues ; et la zone basse (avant-côte), peu profonde et submergée, qui s'étend vers le large, jusqu'à des profondeurs de plus de dix mètres.

Il ya très longtemps, le refroidissement de la Terre après une période volcanique a donné naissance aux océans. Et depuis ce temps, le phénomène des vagues a déplacé des quantités substantielles de sédiments présents dans la zone basse pour les déposer dans la zone d'estran. Poussés ensuite par le vent, les fines particules (le sable) se sont propagées sur la zone supérieure et même accumulées pour former des dunes.

* Morphologie des plages :

Les plages présentent généralement un profil transversal plus ou moins concave .Leur pente varie en fonction du calibre des sédiments qui les constituent et des caractéristiques des vagues qui y déferlent. Elle est forte quand les sédiments sont grossiers.

* Les types de plages : Il se forme une plage toutes les fois que la quantité de matériaux disponibles sur un rivage surpasse le volume de sédiments que les vagues et les courants littoraux sont capables de déplacer .

A : plage de font de baie

B :plage

ouverte

C : tombolo

D : flèche

E : saillant

triangulaire

F : île barrière

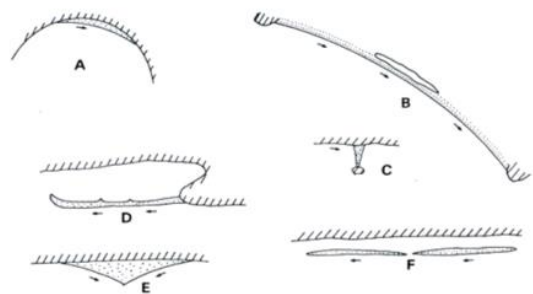


Figure 01 : type des plages

*L'érosion des plages :

Chapitre I : approche théorique

Près de 70 % des plages de la planète traversent une phase d'érosion : un problème qui représente une menace pour le littoral, et donc pour le développement touristique et la pérennité des infrastructures.

b. Les dunes littorales :

Les dunes sont des formes d'accumulation d'origine éolienne formées le long des littoraux, qui rappellent celles que l'on rencontre dans zones arides.

* Mécanismes de formation : Les dunes se forment dans des zones où le sable est abondant et non fixé par la végétation (désert, plage, lit fluvial à l'étiage).

* Types de dunes : Une dune est dite vive quand elle continue de se déplacer. Les dunes peuvent être isolées ou alignées. Sur le littoral on distingue : les milieux arrière dunaires et 4 types de dunes littorales : les avant-dunes , les falaises dunaires , les dunes perchées, les cordons dunaires artificiels.

c. Les falaises :

Une falaise est un escarpement rocheux créé par l'érosion le long d'une côte .elles sont formées soit par :l'action d'une érosion horizontale sur une rive surélevée ou une action verticale de creusement sur un substrat rocheux,

On peut distinguer

- les falaises basses : hauteur inférieure à 2 mètres.
- les falaises moyennes : entre 2 et 10 mètres.
- les falaises hautes : plus de 10 mètres.



Figure 02 : falaise

1.3.8.le tourisme littoral :

Aujourd'hui, le littoral apparaît comme la destination touristique privilégiée, et beaucoup de lieux mythiques actuels sont des plages, plutôt tropicales, d'ailleurs. Une étude récente sur les habitudes des Européens en vacances, indiquait que 63 % d'entre eux allaient à la mer. En Algérie, environ 60 % des journées de vacances d'été des algériens se déroulent dans les villes côtières, et les bords de mer enregistrent près de deux fois plus de nuitées que la montagne, sur l'ensemble de l'année. Bien des pays qui s'ouvrent au tourisme ne sont guère connus que par leurs plages, et il est frappant de constater que, pour d'autres, le balnéaire a souvent éclipsé la motivation culturelle qui avait fondé le déplacement touristique. C'est le cas de l'Espagne, et la Grèce. Aujourd'hui, les migrations de loisirs se sont épaissies et diversifiées (séjour, excursion, loisirs de fin de semaine...) et que le littoral autorise un riche éventail

d'activités pouvant concerner des clientèles fort différentes, le tourisme joue un rôle de plus en plus important dans les économies littorales.

1.4.le concept de l'attractivité :

1.4.1.L'attractivité

« Attractif » étant défini comme ce « Qui plaît, séduit, attire par son charme ; attrayant, captivant », Quant à « l'attraction » est définie comme étant « Action exercée sur les êtres animés par quelque chose (lieu, milieu, élément, etc.) qui les attire ». ²²

1.4.2.l'attractivité urbaine

« La ville, lieu créateur de richesse, qui concentre les talents, les capitaux et les matières Premières. C'est aussi le lieu des échanges de ces richesses entre ceux qui les produisent et ceux qui les consomment ou qui les transportent vers d'autres consommateurs. La puissance de sa capacité à transformer ces ressources en richesse est définie par la notion d'attractivité » ²³

1.4.3.L'attractivité touristique :

Dans le domaine du tourisme, d'une manière générale « L'attractivité » est définie comme étant la capacité d'une destination à attirer des flux touristique vers elle. ²⁴

Or partant du fait que la notion « d'attractivité » est toujours relative à celle « d'attraction », un touriste qui quitte son espace habituel et fait le choix de se déplacer vers une destination (lieu) seulement s'il trouve quelque chose qui l'attire. En ce sens « l'attraction touristique » est généralement ce qui attire les touristes.

1.5.le concept du tourisme, ses formes et ses impacts.

1.5.1. Essais de définitions

a.Tourisme :

Le mot « *Tourisme* » vient de la transcription Anglaise d'un vocable français (*The tour*), qui a été utilisé pour la première fois en 1841 désignant la personne qui faisait le grand tour ²⁵, cette expression désigne le voyage sur le continent, c'est à ce moment-là que le tourisme naquit.

Cazes considère que « *Le tourisme est un phénomène nouveau qui n'a vraiment émergé dans la réalité quotidienne que depuis moins d'un demi-siècle. Mais il a connu une expansion et une généralisation si rapides, dans la société comme un élément banal et naturellement*

²² le dictionnaire Larousse

²³ 27 Jean-Pierre SUEUR, Sénateur

²⁴ Viceriat, Patrick et al, 2007, p58

²⁵ B.Abdessamad, 2012, p4

*constitutif de cette vie quotidienne »*²⁶

Pour sa part, l'Organisation Mondiale du Tourisme (O.M.T.), définit le tourisme comme:
*« l'ensemble des activités déployées par les personnes au cours de leurs voyages et de leurs séjours dans des lieux situés en dehors de leur environnement habituel pour une période consécutive qui ne dépasse pas une année, à des fins de loisirs, pour affaires et autres motifs non liés à l'exercice d'une activité rémunérée dans le lieu visité. L'utilisation de ce concept, suffisamment large, permet d'identifier aussi bien le tourisme entre différents pays qu'à l'intérieur d'un même pays. »*²⁷

Enfin, d'après cette diversité de définitions, nous pouvons dire que le tourisme est l'action de voyager, de visiter, qui implique le déplacement de personnes vers des pays ou des endroits situés en dehors de leur environnement habituel à des fins personnelles ou professionnelles ou pour affaires.

b. Touriste

Ainsi, L'OMT définit le touriste comme *« toute personne qui se rend dans un pays (tourisme international) ou dans un lieu situé dans son pays de résidence (tourisme intérieur), mais autre que celui correspondant à son environnement habituel et dont le motif principal de visite est autre que celui d'exercer une activité rémunérée dans le lieu visité. »*²⁸

c. Flux touristique :

Dans le domaine du tourisme comme dans d'autres, le flux est le résultat de la confrontation entre une demande et une offre.

1.5.2. Formes de tourisme :

Aujourd'hui, Le tourisme est devenue un phénomène de grande envergure, touchant beaucoup de domaines (l'économie, la culture, le domaine social, etc.). Il s'évolue sans cesse, s'enrichit de plus en plus d'aspects et de motivations nouvelles, ceci a conduit à l'apparition d'une pluralité de formes de tourisme et parmi eux :

a. Le tourisme balnéaire

« Le tourisme balnéaire » : c'est le tourisme des vacances au bord de mer.²⁹ La plage, la mer et le soleil sont des attraits indéniables pour les touristes.

²⁶ G.Cazes, 1989, p7.

²⁷ Organisation mondial du tourisme

²⁸ Lozato, Giotart, pierre. J, baflet. M, 2004, P4

²⁹ le dictionnaire Sensagent le parisien

Le tourisme balnéaire appelé aussi « tourisme littoral » est la première forme touristique apparue et la plus répandue dans le monde. « *Le tourisme littoral est première forme de tourisme dans le monde.* ». ³⁰

b. Le tourisme d'affaires

Selon Maurice Dupuy Le tourisme d'affaire « *demeure la meilleure terminologie pour qualifier cette industrie très particulière du voyage, le plus souvent touristique, réalisée pour encadrer, stimuler, développer, créer des affaires et communiquer.* ». ³¹

D'une manière générale ce type de tourisme fait appel aux voyages et aux déplacements pour un but professionnel, il combine donc les composantes classiques du tourisme (transport, hébergement, restauration) avec l'activité professionnelle. Il se pratique en toute saison dans le cadre de : Les congrès et conventions d'entreprises ; Les foires et salons ; Les événements d'entreprises (séminaires, événementiels, et autres réunions d'entreprises) ; Les voyages d'affaires individuels (pour des réunions et des partenariats).

c. Le tourisme de santé

La dénomination « tourisme médical » est fort récente et désigne les patients désireux de se faire soigner à l'étranger à des prix abordables, profitant d'une expertise médicale et d'un décor différent de celui de leur quotidien pour leur convalescence. ³²

Le tourisme de santé c'est une nouvelle forme du tourisme qui désigne l'ensemble des déplacements effectués dans un pays autre que celui où l'on réside en vue d'améliorer sa santé que cela soit en raison des prix des soins ou de leurs disponibilités.

Vu que ce type de tourisme est toujours à la recherche du bien-être physique et moral, il ne se limite pas seulement à la recherche des soins curatifs mais, il recouvre plusieurs pratiques (chirurgies esthétiques, le thermalisme, la relaxation, etc...).

d. Le tourisme culturel

En 1985, l'UNWTO/OMT définissait le tourisme culturel comme « les mouvements de personnes obéissant à des motivations essentiellement culturelles telles que les voyages d'études, les tournées artistiques et les voyages culturels, les déplacements effectués pour assister à des festivals ou autres manifestations culturelles, la visite de sites et de monuments » ³³

³⁰ Mesplier. A et BlocDuraffour. P, 2005, p21

³¹ Dupuy. M, 2006, p8

³² Menvielle. L et Menvielle. W, 2010, p109

³³ Moumoni. C, 2007, p74

Le tourisme culturel recouvre diverses formes de pratiques touristiques (visites de sites et monuments patrimoniaux, visites de villes, arts de la rue, représentations théâtrales, festivals,..) dont les principaux motifs de ce voyage sont la découverte, le loisir et les études.

e. Le tourisme sportif

Le tourisme sportif est un concept apparu tardivement dans le XX^e siècle, en tout cas dont les professionnels du tourisme, chercheurs et sociologues du tourisme n'ont pris conscience qu'à la fin des années 1980.³⁴

Il désigne l'ensemble des pratiques de l'activité sportive (spectateur d'événements sportifs, participant actif dans l'activité sportive, visiteur d'éléments de la culture sportive) durant les séjours de voyage « Une personne qui, en vacances, pratique une activité sportive. ».

f. Le tourisme de montagne

Le tourisme de montagne ou autrement appelé « le tourisme montagnard » est le tourisme des massifs montagneux. C'est l'une des formes du tourisme les plus anciennes et les plus répandues dans le monde.

D'après un guide pratique intitulé « tourisme et montagne » : les zones de montagnes représentent la deuxième destination touristique après les côtes et les îles générant entre 15 à 20 % du tourisme mondial annuel.

Cette forme de tourisme regroupe l'ensemble des activités de loisir et détente pratiquées en montagnes (campings pique-nique, les balades, etc...) et inclue surtout les pratiques sportives (alpinisme, randonnées, le ski, etc...).

1.5.3. Importance du tourisme

Le tourisme sous ses différentes formes, est une branche importante dans le développement du pays, ce dernier est devenu une industrie qu'aucun pays sur la planète ne peut négliger.

Le tourisme joue un rôle très important dans les différents secteurs

³⁴ Sobry. C, 2004, p 13

Chapitre I : approche théorique

Économique	Social	Politique	Culturel
-Augmenter les ressources monétaires -Permettre la création d'emploi :(01 lit d'hôtel/0.5 emploi) -Développement régional -Favorise un aménagement du territoire plus équilibré	-Permet d'avoir des échanges culturels entre les individus. -Permet de s'évader d'un environnement exigeant et pollué.	-Création d'un mouvement d'affaire intense entre les pays. -Favorise la connaissance des pays aux étrangers et leurs donne une importance au niveau international.	-Découverte des nouveaux horizons culturels, historiques et traditions des pays et des peuples -La mise en valeur des potentialités du pays en matière de patrimoine

Tableau01 : importance de tourisme sur les différents secteurs

1.6. Les politiques d'interventions du projet urbain

1.6.1. Renouveau urbain :

le concept de renouvellement urbain implique un réinvestissement sur des sites ayant un potentiel économique sous-utilisé, un remodelage des quartiers avec une part de démolition-reconstruction qui complète la réhabilitation de l'habitat existant. Il implique aussi une nouvelle articulation des quartiers avec le reste de la ville « nouveau dessin des voiries, développement des transports en commun »³⁵

la politique de renouvellement urbain : politique qui porte tout d'abord sur la réhabilitation du bâti, l'amélioration du cadre physique et de l'environnement (notamment au niveau des friches industrielles), ce qui doit permettre de rendre le secteur concerné plus attractif pour de futurs investisseurs et de nouvelles activités.

1.6.2. Revitalisation

L'opération de revitalisation urbaine est une action visant à l'intérieur d'un périmètre défini, l'amélioration et le développement intégré de l'habitat, en ce compris les fonctions de commerce et de service, par la mise en œuvre de conventions associant la commune et le secteur privé.³⁶

1.6.3. Régénération

La régénération urbaine ou physique : cette dernière étant entendue comme l'ensemble des « stratégies de reconversion visant à redynamiser des économies urbaines défailtantes tout en

³⁵ Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement Puf 2015 Page 663

³⁶ <http://www.charleroi.be/node/52>

visant à doter les villes de fonctionnalités nécessaires à l'émergence de nouvelles images ».³⁷,
« La patrimonialisation dans les projets de régénération urbaine à Porto »³⁸

1.7. Le renforcement du relation ville – mer

1.7.1.la relation ville – mer

*La mer ! Sa seule beauté attire, retient le regard et donne l'impression d'une étendu
intouchée de commencement du monde, d'une puissance qui dépasse l'être humain »*

"C'est par la mer qu'il convient de commencer toute géographie Rein Malouin Michelet

La plupart des villes du monde imaginent leur renouvellement à partir des rivages maritimes ou fluviaux, et ce n'est pas un hasard ; l'histoire des villes est liée à leurs multiples rapports avec l'eau : ressource, exutoire, déplacement, transports, limites, paysage.

1.7.2.Le renforcement :

Est l'augmentation du contraste et du relation d'un contacte trop faible

Le renforcement consiste à donner au sujet un stimulus agréable, c'est un évènement qui augmente la fréquence d'apparition d'un comportement grâce à un l'apparition d'un stimulus agréable de susciter une réaction conditionnelle

1.7.3.Définition du port

Le port est l'élément caractéristique de la ville portuaire. Il est le lieu artificiel d'une centralité 'ouverte' où circulent les marchandises embarquées et débarquées sur les quais et les môles³⁹. Dans l'étymologie grecque, port est un mot dérivé du mot latin « portus » qui signifie « passage ».

Dans le domaine marin, un port est un endroit situé sur le littoral maritime, sur les berges d'un lac ou sur un cours d'eau, il est destiné à accueillir des bateaux et navires. Un port peut remplir plusieurs fonctions, mais doit avant tout permettre d'abriter les navires, en particulier pendant les opérations de chargement et de déchargement. Il facilite aussi les opérations de ravitaillement et de réparation. Il est un lieu de séjour.⁴⁰

1.7.4.Type de ports :

Selon leurs activités et les types de bateaux accueillis, on distingue




³⁷ Guinand Sandra

³⁸ Annales de géographie, p. 12

³⁹ boeri, 2001

⁴⁰ Selon aouissi, 2013.

Chapitre I : approche théorique

Type de ports	Description	Exemple
Ports de commerce	<p>Servent à accueillir les navires de commerce : ceci inclut le trafic de passagers sur les ferries et les paquebots et le transport de marchandises pour les navires cargo</p>	 <p>Figure3 : Port commercial de le Havre⁴¹</p>
Port de pêche	<p>Sont les plus nombreux dans le monde, et sont souvent ceux dont les dimensions sont les plus réduites. Leurs dimensions varient selon les bateaux accueillis : les chalutiers de haute mer partant pour plusieurs semaines auront besoin de plus d'espace de quai en revenant décharger leur cargaison, tandis que les petits bateaux de pêche partant à la journée auront besoin de pouvoir décharger rapidement pour la criée.</p> <p>L'infrastructure est plus simple que pour un port de commerce : quelques quais ou pontons, une station de ravitaillement, et un moyen de vendre le produit de la pêche (marché à proximité), et éventuellement de le traiter avant la vente si cela n'a pas été fait sur le bateau</p>	 <p>Figure 4 : Port de pêche de l'Orient⁴²</p>
Ports de plaisance	<p>Accueillent les bateaux de plaisance, de loisir et de compétition, à voile et à moteur. La plupart des bateaux sont de petite taille (inférieur à 20 m), et les places de port sont standardisées grâce à des pontons et des cat-ways ; différentes techniques d'amarrage sont utilisées selon les endroits. On y trouve une capitainerie, différents services</p>	 <p>Figure 5 : Port de pêche de l'Orient⁴³</p>

⁴¹ http://www.lantenne.com/Le-Havre-gel-des-droits-de-port-pour-les-ports-conteneurs_a1520.html

⁴² <https://www.google.dz/search?q=port+de+peche>

⁴³ <http://www.carte-france.info/photos/photo-pot,de,plaisance,de,st,gilles,croix,de,vie,en,vendee,85,.html>

Chapitre I : approche théorique


	d'avitaillement, de mise au sec et de réparation, une pompe à carburant, et divers services pour les équipages. Ces ports sont souvent situés près du centre des villes pour des raisons touristiques et pratiques (facilité d'accès et d'avitaillement)	
Chantier navale ⁴⁴	Un chantier naval est l'endroit où sont construits les navires et bateaux. Les chantiers navals ont évolué dans le temps depuis la forme la plus simple, un coin de plage où sont évidés les troncs pour faire une barque, jusqu'aux usines modernes, où sont assemblés les paquebots et autres superpétroliers	

Figure 6 : Chantier naval de Seattle en 1983

Tableau 02: Type de ports selon leur fonction

1.7.5. Les relations ville-port :

En rétablissant un lien entre le port et la ville, le port redeviendra un atout pour la ville et Non Un outil technique. Le port et la ville ont des intérêts distincts en matière du développement. La compétitivité du port sera utile à la ville et l'image de la ville sera un atout indispensable au port. Ce dernier redonnera à la cité un rôle d'interfaces internationales. Il se présente comme un anneau essentiel d'une ville portuaire qui ne peut plus le négliger.

La recomposition urbaine peut alors servir à créer une nouvelle relation entre le port et la ville. Ajoutant à cela la coupure sociale à diminuer en utilisant la réintroduction de l'urbanité dans les ports à fin de réduire cet écart en implantant des éléments de loisir et d'animation pour ajouter au port l'aspect d'attractivité. Il s'agit d'humaniser ces espaces et de les rendre accessibles à la société urbaine ⁴⁵

Conclusion :

Le littoral est un points importants de la ville car c'est la partie conjonctive entre la terre et la partie humide de la ville , les littoraux sont aménagés pour un développement du commerce et des activités touristiques. le tourisme apparait comme une expérience importante dans le cadre économique de la ville En effet grâce à ses exigences de qualité de développement de service et d'exploitation des richesses et d'atouts naturels il peut être un moteur essentiel de développement et d'attractivité dans le marché international.

⁴⁴ https://fr.wikipedia.org/wiki/Chantier_navale

⁴⁵ Thèse de Doctorat en Sciences de la Vie Vers une reconquête urbaine de l'interface ville/port Cas de la ville de Bejaia 1993/1996

Chapitre II :
Approche thématique

Introduction

Afin d'avoir des notions sur la façon de résoudre notre problématique une recherche à été menée sur quelques villes qui traitent le même problème avec combinaisons de mots clé tel que (relation ville mer , ville touristique , ville balnéaire , le port)

Dans ce chapitre cinq exemples ont été étudiés en raison de leur pertinence, leur échelle , et leur crédibilité avec notre thème de recherche et en raison de la qualité d'information disponible (la ville Marseille, Nice , Benidorm , Concarneau et la ville Tanger

Les villes choisies sont localisées en : France, Espagne , Maroc, vu que ces pays sont beaucoup plus développés dans le domaine du tourisme néanmoins que ces villes sont un endroit touristique par excellence et le plus favorisé par les touristes et les vacanciers .

Chaque projet est composé de trois parties distinctes : une présentation générale, les problèmes et les objectifs du projet et les grands projets touristiques.

Exemple 01 : LA VILLE DE NICE EN FRANCE

2.1.1. Présentation

Pays : France.

Région : Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Département : Alpes-Maritimes.

Population : 342 295 hab. (2013)

Surface : 71,92 km².

Nombre de touriste : 4 millions

2.1.2. Situation géographique:

Nice est située dans l'extrême sud-est de la France continentale, non loin de la frontière italienne, au bord de la Méditerranée. Elle fait partie de la Riviera dont elle est l'extrémité occidentale. Elle est bordée par la baie des Anges, et elle est entourée de plusieurs collines



Figure 07 : la ville de Nice



Figure 08 : la situation de Nice

2.1.3. Les types de tourisme existants à NICE :

Un tourisme balnéaire (tourisme estival) : une grande station balnéaire

Un tourisme culturel (hivernal) : le carnaval d'hiver de Nice

Un tourisme international d'affaire : des centres des conférences internationales

Un tourisme sportif

2.1.5. Objectifs :

* Faire de Nice la destination de l'art de vivre méditerranéen tout en répondant aux exigences des voyageurs.

* Conserver l'authenticité de la ville et garantir aux visiteurs une qualité d'accueil.

* Être la destination incontournable du court séjour.

* L'amélioration de l'offre touristique : afin de garantir au client la qualité d'une offre riche et diversifiée.

* Devenir une référence en matière d'écologie et la Ville verte de la Méditerranée

* un projet de rénovation urbanistique du port de Nice



Figure 09 : la ville de Nice

2.1.6. Les grands projets touristiques : (les orientations)

*La création de paysages et de « géo symboles » par la Promenade des Anglais : C'est une Promenade côtière originellement dédiée aux loisirs , Assurant le contact entre la ville de Nice et ses plages , s'étend le long du rivage sur une courbe de près de cinq kilomètres entre l'aéroport de Nice et le Vieux-Port. Elle se compose de deux chaussées mesurées à la circulation automobile, séparées par un terre-plein végétalisé par des palmiers notamment et d'une esplanade piétonne.

*Implantation des infrastructures touristiques :

-La Jetée-Promenade : c'est une sorte de Palais de loisirs sur la mer .

*Le port : La ville est dotée d'un port de pêche à l'est de la colline Cimiez qui permet l'exploitation de tous types des poissons, de plus l'existence du port



de plaisance à l'est de la promenade des anglais favorise le promouvoir du tourisme toute l'année.

Figure 10 : la promenade de Nice de

Chapitre II : approche thématique

*le projet de rénovation urbanistique du port de Nice basé sur le réaménagement des espaces publics et la disparation du stationnement de surface afin de restituer le caractère historique de ce site et de l'intégrer plus étroitement à la ville.

*Il englobe la recomposition des quais bas du port, des chaussées urbaines hautes ainsi que le réaménagement de la place de l'Ile de Beauté, en arrière du bassin Lympia et le réaménagement de Rauba Capeu, une corniche de 300 m de long qui surplombe la mer juste avant le port.



Figure 11 : le port de plaisance

*Pour la place de l'Ile de Beauté, est prévu de redonner un vaste parvis à l'église et aux immeubles à portiques, caractéristique de l'urbanisme turinois. Ce plan de réaménagement prévoit également une mise en lumière complète du site, à partir des façades des immeubles et des espaces publics du port.

*Aménagement de l'Eco-vallée dans le cadre d'une opération d'intérêt national : un pôle d'enseignement et de recherche dédié à l'écologie, et un équipement culturel d'envergure

* implantation de nouveaux équipements qui vont enrichir l'offre du tourisme d'affaires sur la Côte d'Azur : un parc des expositions vise à compléter le palais des congrès Acropolis et leur réaménagement

* la projection d'un pôle d'échanges multimodal et l'extension du tramway

* créer un parking souterrain sous le quai Infernet pour libérer en surface une vaste esplanade face à la mer puis un autre parking en silo sous le quai de la Douane. Au total, ces deux infrastructures vont permettre de créer quelque 1000 places de parking en sous sol et de requalifier les quais et la voirie qui ceinturent le port avec des trottoirs élargis (7 m), des pistes cyclables et des chaussées à une voie pour la circulation.



Figure 12: le grand port de Nice

Exemple 2: la ville Marseille

2.2.1-Présentation de la ville de Marseille

La ville de Marseille : c'est une commune du sud-est de la France, chef-lieu du département des Bouches-du-Rhône et de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Plus ancienne ville de France, fondée sous le nom de Massalia vers 600 av. J-C, par des marins grecs originaires de Phocée



Figure 13 : situation de la ville

2.2.2. Problèmes :

- *le disfonctionnement des relations ville-mer
- *le patrimoine naturelle et architecturale non exploiter
- *la question de la attractivité de la ville sur la méditerranée

2.2.3.Objectif:

- *créer les locaux d'activités ou à vocation d'équipement touristiques et commerciales
- *requalifier d'espace publics ou à vocation publique en lien avec les poles de projet
- *renforcer la relation ville –port
- *valoriser le patrimoine urabain ,naturel ,culturel et paysager du littoral marseillais et le rendre davantage accessible .

2.2.4.Les orientations :

- *Préserver les vues emblématiques sur la rade depuis le littoral .
- *aménagement des installations pour les grands événements nautiques .
- *Valoriser les ports de plaisance et intégration urabaine et paysagère .
- *organiser et maîtriser le stationnement et la mobilité
- *rechercher une continuité pour la promenade littorale .
- *Développement économique maîtrisé .
- *Habitat déplacement réorganisés .

2.2.5.Les grands opération de l' aménagement :

- *Améliorer l' accessibilité
- *Réhabilitation , restauration , reconversion , reconstruction

2.2.6. Le plan d'aménagement :

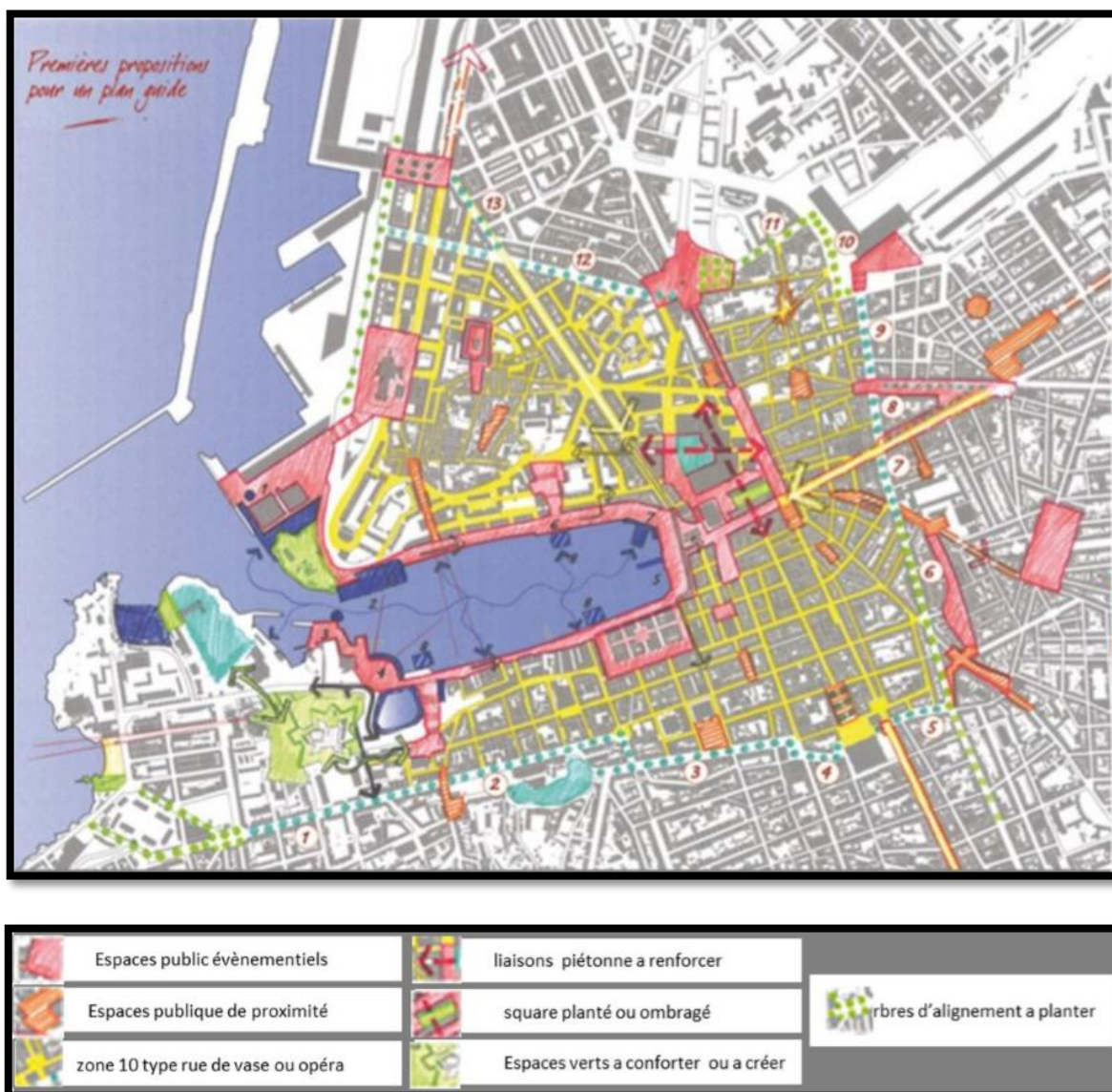


Figure 14 : plan d'aménagement



Figure 15 : la piétonnisation des rues



figure 16 : les lignes de bus

a. Présentation du port

Héritage de ce passé, le Grand port maritime de Marseille (GPMM) et l'économie maritime sont encore des pôles majeurs de l'activité régionale et nationale et Marseille reste le premier port français, le deuxième port méditerranéen et le cinquième port européen. L'ouverture de

Chapitre II : approche thématique

Marseille sur la mer Méditerranée en fait depuis ses origines une ville cosmopolite d'échanges culturels et économiques avec l'Europe du Sud, le Proche-Orient, l'Afrique du Nord et l'Asie. Elle est d'ailleurs souvent considérée comme la « Porte de l'Orient ».



Figure 17 : plan d'aménagements du port

E-publiques sur les anciens quais Et E-de loisir	activités et services	des kiosques sur les quais
		
Service de restauration	E-publique sur les anciens Quais	Marché matinale de poisson
		

Tableau 03 : aménagements des quais

Exemple 03 : LA VILLE DE BENIDORM EN ESPAGNE

2.3.1. Présentation

Pays : ESPAGNE.

Région : la province d'Alicante.

Département : Communauté valencienne.

Population : 71 000 hab. (2013)

Surface : 38.51 km².

Nombre de touriste : 4 millions



Figure18 : la ville de Benidorm

2.3.2. Situation géographique:

BENIDORM est la capitale de la Costa Blanca en Espagne ,elle est

une commune d'Espagne de la province d'Alicante dans la Communauté valencienne.

Elle est située dans la comarque de la Marina Baixa et dans la zone à prédominance linguistique valencienne, elle se situe à environ 140 Km de Valence et 50Km d' Alicante.

La ville est desservie par deux aéroports internationaux le plus près, celui d'Alicante

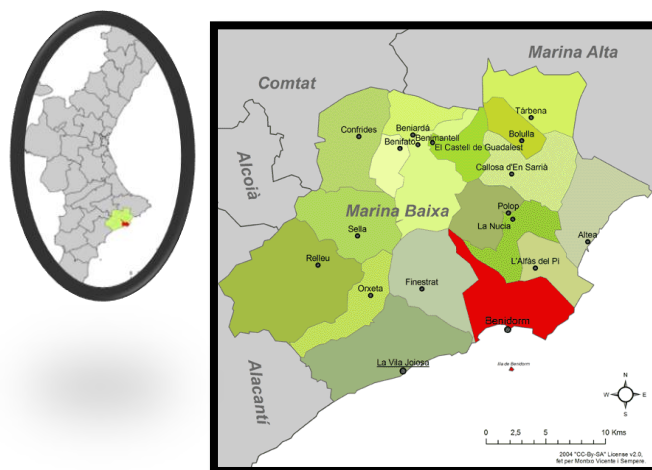


Figure 19 : la situation de Benidorm

2.3.3. Problème :

- *l'absence de relation ville mer
- * le problème de la mobilité et le transport
- *le manque des équipements touristiques

2.3.4 Objectifs:

- *Création d'une connexion entre la ville et la mer.
- * faire de Benidorm une ville attrayante avec leur tourisme et leur aménagement des plages.
- *L'amélioration de L'offre touristique : afin de garantir au client la qualité d'une offre riche et diversifié
- *Conserver l'authenticité de la ville et garantir aux visiteurs une qualité d'accueil.



■ zone nouvelle
faible densité
principalement résidentielle
quelques hôtels luxueux

■ zone centre
très forte densité
principalement
résidentielle au centre
hôtel sur la partie Est

■ zone vieille ville
très très forte densité
principalement touristique
quelques résidences privées

■ zone touristique
forte densité
touristique

--- le «triangle» premier plan urbain de construction
concentration touristique très forte

— Le «square» quartier réputé pour sa concentration
de touristes anglais

Figure20 : le découpage en zone de Benidorm

2.3.5. Proposition d'aménagements :

a. L'aménagement du front de mer avec une promenade piétonne

* Elle a une forme celle d'une vague s'échouant le sable

*Créer un élément identifiable entre mille et faciliter la transition entre la ville et la plage

* son jeu de couleurs pétaradantes adoucissent la brutalité architecturale du front bâti en arrière-plan, tout en créant un élément de repère dans l'espace urbain.

*Ce paysage artificiel serpente tout le long de la plage et joue sur des variations d'épaisseurs afin d'offrir des espaces de repos et des belvédères sur la mer au cours de la promenade.



Figure21 : le front de mer de Benidorm

Chapitre II : approche thématique



Figure 22 : la forme de la promenade de Benidorm



Figure 23 : la promenade de Benidorm

* Cette digue façonne également un double niveau de circulation : un niveau haut et coloré pour les promeneurs venant de la ville ; une promenade basse, composée d'un platelage de bois sur le sable, pour les coureurs et les usagers de la plage.

b. l'infrastructure touristique :

* la plage de Poniente est la plus grande plage de Benidorm équipée avec tous les équipements d'une plage urbaine

* la séparation entre les zones résidentielles, touristique et commerciales.

* animer le front de mer des plages par des équipements touristiques et commerciales.

* des constructions modernes des hôtels magnifiques et élégants et des night-clubs

Des équipements de loisirs et d'attractions

Aqualandia, et le parc Mundomar, dans qui nous trouvons la quantité immense d'animaux magnifiques exotiques maritimes.



Figure 24 : station balnéaire

c. les places

* Très présente tout le long du front de mer, la végétation joue le rôle d'une transition entre l'espace naturel et l'espace artificiel conçu par l'homme.

* Des places publiques et des esplanades

* la Balcon de la Méditerranée, une plate-forme d'observation avec une balustrade connue du monde entier, qui offre une belle vue sur la ville et la côte.



Figure 25 : les plages de Benidorm

Exemple 04: Réaménagement de l'interface ville-port (ville de Concarneau)

2.4.1. Présentation :

Pays : France

Département : Finistère Bretagne

Surface : 41.08 km²

Population : environ 20 000 habitants 2013

Densité : 486.85 h /km² Concarneau est la 3ème ville la plus peuplée du département



Figure 26 : La ville de Concarneau

2.4.2. La situation géographique

Concarneau, Konk –Kerne en Breton, est une commune littorale, localisée au bord de l'Océan atlantique, au sud-ouest de la Bretagne dans le département du Finistère, elle est située sur la coté Cornouaillaise dans la baie de la forêt Fousnant.

2.4.3. Problèmes

- *Le mal fonctionnement de la ville avec la mer
- * des besoins nouveaux pour répondre aux enjeux économiques, environnementaux et sociaux au développement du port.
- * coexistence des activités sur le port

2.4.4. Objectives

- *Concarneau devenue un port dans une ville, une ville dans un port.
- *Réintégrer la ville au port et de favoriser une meilleur cohérence et une meilleur mixité entre les espace urbains et portuaires.
- *L'interface devenir un lieu de vie d'activités de rencontre un lieu public.
- *L'utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestière, et la protection de paysages

2.4.5. Port de Concarneau état actuel

a. Activités

Le port est caractérisé par la multiplicité de ses activités : la plaisance la pêche et le commerce la construction et la réparation navale et le nautisme



Figure 27: La situation de la ville

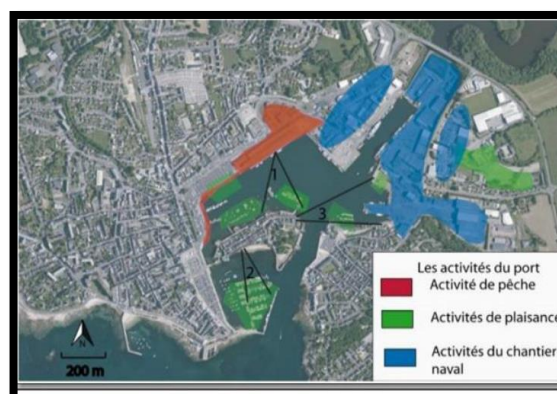


Figure 28: Les activités du port

b. Le poids économique du port :

*La pêche

Aujourd'hui, tous les types de pêche sont représentés : la pêche industrielle, la pêche artisanale côtière et la pêche thonière tropicale, la flottille est composée de 154 navires

*La plaisance

Le port de plaisance accueille plus de 25 000 plaisanciers par an. Situé sur deux zones, il propose 767 emplacements

2.4.6. Le projet d'aménagement

a. Chantier navale

*Développer la construction et la réparation navale

le projet prévoit l'optimisation terre –plein existant avec l'acquisition d'un élévateur à sangles et d'un chariot

Ils prévoient la mise aux normes de l'aire de carénage et la couverture de la cale sèche

-la création d'une darse et la réalisation d'une aire

technique en chaussée lourde aux normes environnementales

*La couverture de la cale sèche



Figure 29: l'aire de carénage

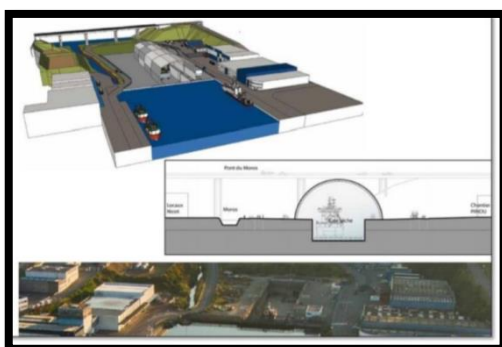


Figure30 : La couverture de la cale sèche

Le projet de couverture de la cale sèche (équipement rétractable) doit permettre de faciliter le travail des entreprises de Concarneau en créant un avantage concurrentiel et de répondre aux enjeux environnementaux en évitant notamment la dispersion des composés volatils à la peinture des navires

b. Filière pêche : conforter la filière pêche

L'optimisation du bâtiment de la criée, l'installation de ponton pêche, d'une tour à glace et le déplacement du poste à gasoil.

La criée (9500 m²au sol) a été dimensionnée pour traiter 40000 tonnes de poissons, le projet prévoit la réorganisation du bâtiment et la réduction de l'espace utilisé pour rationaliser les flux de produits

c. La plaisance :

L'optimisation de l'avant-port

Le projet permet de créer de nouvelles places de plaisances sur bouées dans l'avant-port portant la capacité d'accueil à 398 places

L'arrière-port

L'installation de pontons dédiés à la plaisance est envisagée quai Carnot. Ces équipements permettront d'accueillir de nouveaux types de bateaux et de dynamiser l'économie portuaire, tout en confortant la capacité d'accueil de grands événements, notamment liées au nautisme et à la course au large. L'animation du site et l'économie touristique seront renforcées et les points de vue sur la ville close valorisés.

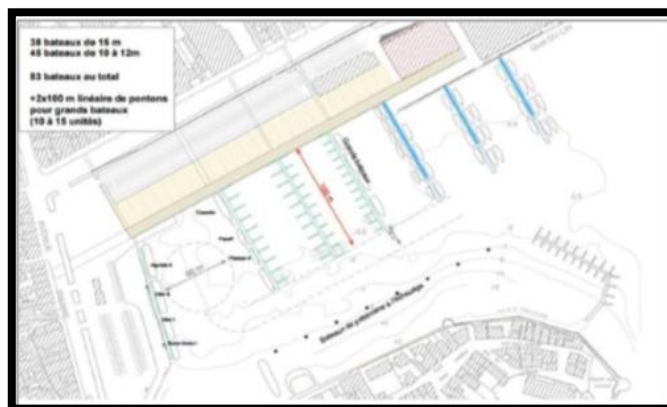


Figure31 : le port de plaisance



Figure32 : l'aménagement du quai des Seycgelles

d. Le pôle technique – Quai des Seycgelles

Le projet prévoit l'aménagement d'une zone technique sur le quai des Seycgelles comprenant différents espaces : une zone de maintenance avec darse et élévateur de 40 tonnes réservée aux professionnels, des appontements pour les professionnels et les plaisanciers le cas échéant, ainsi qu'une zone ouverte au public équipée d'une aire de carénage, d'un embarcadère sécurisé pour le bac et de services pour les professionnels et les plaisanciers (station-service, grue de matage, cellules commerciales).

e. L'interface Ville-port

*Réaménagement de l'interface ville-port

Les projets de la CCI sur l'interface : Réhabiliter les locaux et les espaces portuaires offrant de nouvelles potentialités d'accueil pour des activités économiques sur le port, prévoient la démolition des anciens locaux et l'implantation de nouveaux locaux économiques. Quai Est, l'aménagement du 1^{er} étage de la criée pour des activités de commerce et de restauration et l'aménagement du parking quai Carnot pour améliorer l'accueil d'événements liés notamment au nautisme et à la course au large.

*Un équipement culturel et touristique en tête de criée : La réorganisation en cours de la criée permettre de libérer une partie de l'espace du bâtiment (environ 3200 m² en rez-de-chaussée)

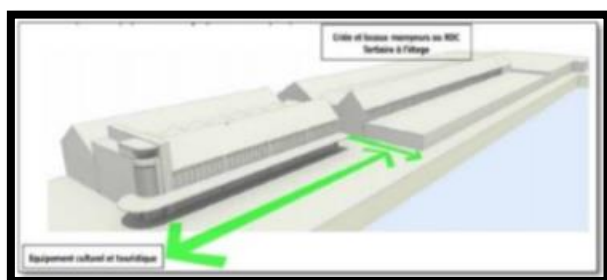


Figure33 : le quai réservé aux équipements

pour un projet d'accueil d'activités culturelles et touristiques est envisagé. Le programme précis reste à définir en fonction des potentialités du site (médiathèque, centre de congrès, école de musique...)

Et la création d'un pôle multimodal pour faciliter la circulation

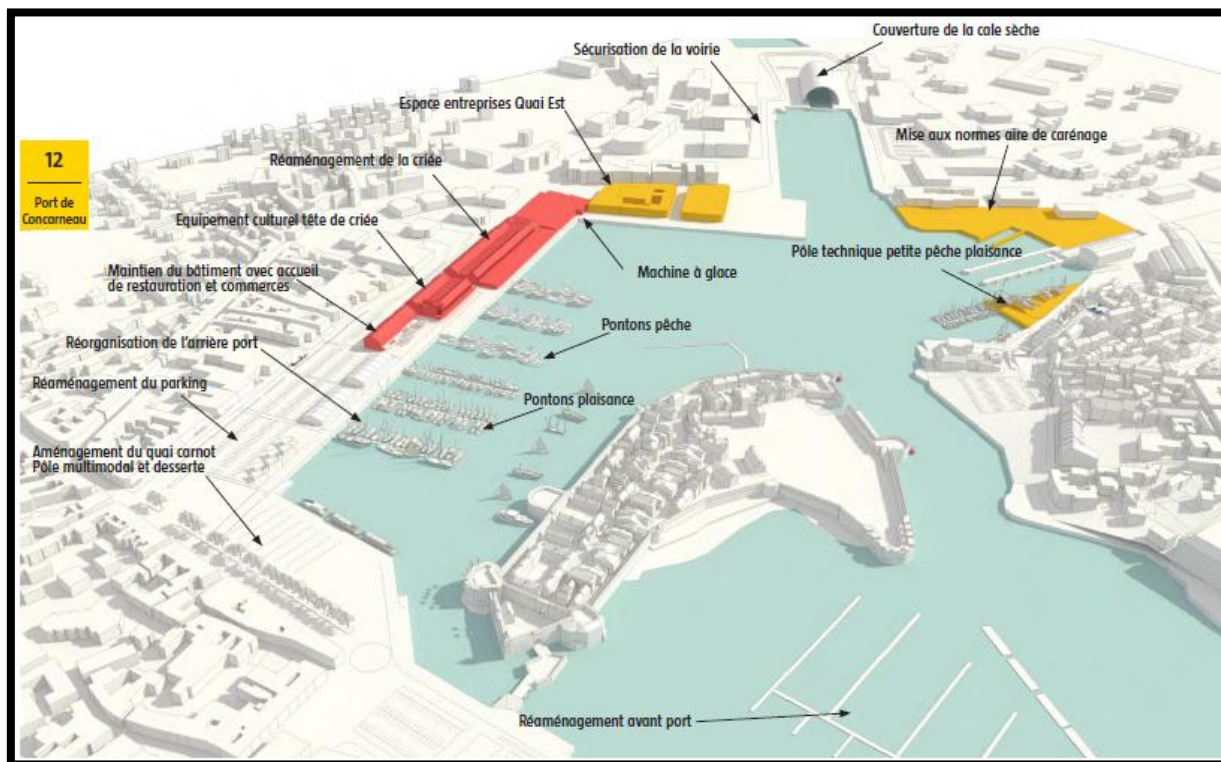


Figure 34: le plan d'aménagements de la ville

Exemple 05 : la reconversion du port de Tanger au Maroc

2.5.1. Présentation

Pays : Maroc

Région : Tanger-Tétouan-Al Hoceïma

Population : 947 952 hab (2014)

Surface : 124 km².



Figure35 :vue sur la ville de Tanger

2.5.2. La situation

La position géographique du Maroc constitue un des atouts majeurs de développement économique et la longueur de ses côtes en fait un pays maritime par excellence.

Tanger est située dans la baie du même nom, ouverte sur l'extrémité occidentale du détroit de Gibraltar, à environ 15 km des côtes espagnoles.



Figure36: Plan de situation de Tanger par rapport au Marc

Chapitre II : approche thématique

2.5.3. Problèmes :

- *la rupture entre la ville et les activités du port
- * l'insuffisance d'infrastructure touristique qui réponde aux besoins
- *Le disfonctionnement de la relation ville – mer

2.5.4. Objectifs

- *faire de Tanger une meilleur destination touristique, plaisance et économique au niveau de la méditerranée.
- *renforcer la relation ville -mer et intégrer le port à la ville pour le paysage urbain
- *Diversifier les activités proposées aux touristes : visite des sites naturels, historiques, culturelle et maritime
- *Garantir des activités créatrices de richesse et d'emplois.



Figure37 : le port de Tanger avant le projet

- *Assurer le confort des touristes et améliorer les conditions d'accueil
- * Créer un lieu de vie excellente et le faire dans le respect de la riche histoire du lieu

2.5.5. Les propositions d'aménagements :

a. Dimension portuaire



Figure38 : Plan de principe d'aménagement du port de Tanger ⁴⁶

⁴⁶ <http://www.tanjaminabay.ma/fr/presentation-projet-reconversion/#1470929330701-1bc90f31-4c10>

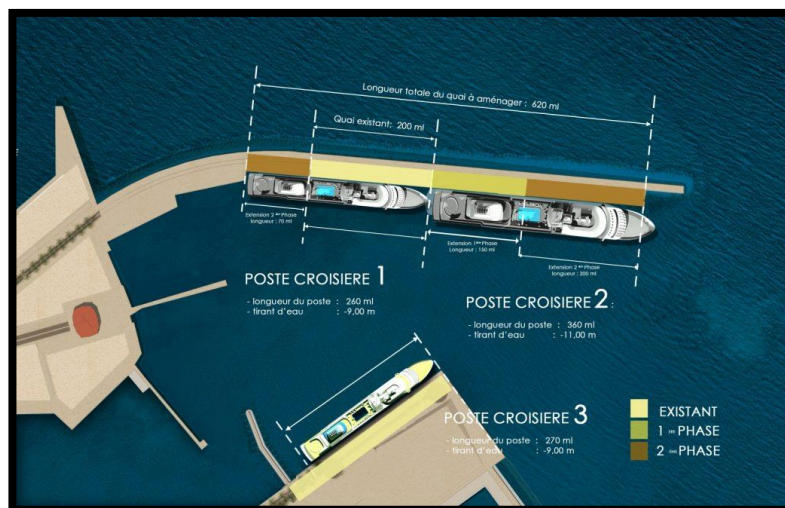
Chapitre II : approche thématique

*Croisière :

Le port dispose 3 poste dédiée à cette activité de croisière : un poste d'une longueur de 360m le deuxième de 270 m et le troisième de 260m. Les travaux de réalisation sont étalés en 2 phases :

*Première phase : prolongement du quai, la mise en place d'installation d'accueil

* Deuxième phase : extension de même quai sur une longueur de 360m pour atteindre une longueur global de 620 m et la réhabilitation du quai de mole de commerce



*Plaisance



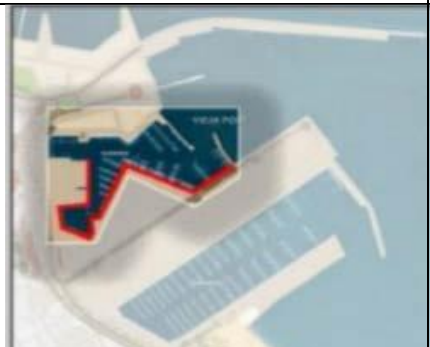
Phase 1	Phase 2	Phase 3
Construire un nouveau port de plaisance de 1080 anneaux, à proximité du mole de commerce	le réaménagement du vieux port et l'élargissement de la darse et création d'une darse	Réalisation et mise en service de nouveau port de pêche adossée au port actuel et la reconversion du vieux port.
		

Tableau 04 : le port de plaisance

b. dimension urbaine

places publiques	Commerce et animation	Résidentiel et Bureau
offrir à la ville 30 ha d'espaces publics au regard du manque de parcs et d'espace public dans la ville. Le projet prévoit l'aménagement de 5 places publiques.	Un grand centre commerciale internationale 30.000m ² Commerces au rez-de-chaussée magasins, show-room, restaurants agence 20.000m ²	la construction des espaces destinés aux bureaux et au résidentiel de très haut standing 400 appartements : 80.000m ² Bureaux : 20.000m ²

⁴⁷ Site officiel de la SAPT

Chapitre II : approche thématique




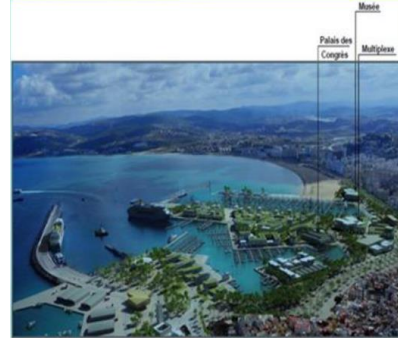

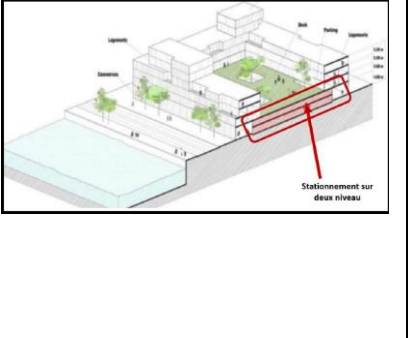
		
		
<p>les équipements culturels</p>	<p>L'hôtellerie</p>	<p>Stationnement</p>
<p>Un musée de 15.000 m² et un palais de congrès et multiplexe de 7000 m²</p>	<p>Hotel avec une catégorie de 4 et 5 étoiles de 1000 lits et des résidences touristiques de 600 lits</p>	<p>6000 places pour stationnement Réouverture des rampes et portes d'accès à la médina</p>
		

Tableau 05 : l'infrastructure touristique

Conclusion :

Après une étude et une analyse des exemples des villes rassemblés à notre ville dans l'échelle, la pertinence et les problèmes.

Nous avons considéré ces exemples comme une base de référence pour intervenir sur la ville donc c'est plus facile maintenant pour nous d'élaborer notre programmation.

Ces exemples nous aideront à avoir des idées sur la manière et les moyens afin de renforcer la relation ville mer et d'améliorer l'attractivité de la ville.

**Chapitre III : Analyse
urbaine de la ville Beni
Saf**

Introduction :

Dans ce chapitre, on va présenter une lecture des instruments d'urbanisme algériens(le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme) afin d'être au courant avec les différentes politiques d'aménagement et de développement de territoire dans le pays, et avoir un aperçu sur les orientations données par ces documents pour la ville de Beni Saf afin d'arriver au choix de la ville et finalement le secteur du port et le littoral de la ville

La ville est un système complexe et l'urbanisme est pluridisciplinaire, et pour cela on a Décortiqué ce système en plusieurs entités et parties distinctes (paysage urbain, Infrastructures et mobilités, économie urbaine, paysage naturel), et ressortir justement les Hypothèses et les problématiques spécifiques.

Diagnostic du PDAU :

Béni Saf est une ville algérienne de située au Nord-Ouest de l'Algerie, entre la frontière marocaine et Oran, elle va être créée par la colonisation française sur un long passé sur des collines de 90 à 150 mètres d'altitude, coupées de ravins et de falaises creusées par les oueds.

La ville se situe à 22 km au nord-ouest d'Aïn Témouchent, Elle est en même temps chef-lieu de commune et chef-lieu de Daira, occupe une superficie de 11750 ha, compte 43 527 habitants avec une densité de population 689,8 habitant par km², fragmentée en plusieurs entités isolée les unes des autres à cause de différentes contraintes.

Problématique :

Le PDAU couvre la totalité du territoire du groupement de (Beni Saf – Sidi Safi – Emir Abd El Kader), à ce titre et après une étude approfondie et en diagnostique de la ville en fait ressortir des problèmes de groupement parmi eux on a :

*Concentration au Nord du groupement : La carte de la densité actuelle confirme la forte concentration au niveau de la partie Nord (Beni saf polarise 78% du territoire du groupement)

*Contrainte de la ville de Beni Saf : La ville de Beni Saf se trouve accrochée à quatre mamelons distincts, d'une altitude moyenne de 100m. Cette fragmentation du tissu fait que, chaque quartier se trouve délimité par son site.

* Problème de la cimenterie de la S.N.M.C : Qui a pour conséquence des contraintes de nuisance qui présentent un gêne pour l'urbanisation sur un rayon de 1000 m. il s'agit d'un champignon de fumée de poussière qui se dégage de la cheminée.

* Le tourisme mal assurer pourrait constituer une ressource importante pour la commune si toutes les potentialités existantes étaient exploitées.

*Une carte d'équipements faible qui restent incomplètes

Orientations du PDAU :

Afin de résoudre les problèmes il s'agit d'analyser les stratégies territoriales à mettre en place aux défis auxquels est confronté le groupement, et parmi les orientations d'aménagement propose par le PDAU pour la ville de Beni Saf :

- * Limiter la taille de la ville de Beni Saf et reporté ses urbanisations futures sur le plateau de Sidi Safi.
- * Transférer les activités naissantes du centre-ville et réaffecter les terrains à des équipements structurants.
- * Organiser les aires d'activités (zones industrielles, zones d'activités, carrières)
- * Extension du port de Beni Saf.
- * Faciliter l'accessibilité et les relations entre les différentes entités urbaines de l'agglomération, notamment le port.
- * Engage des opérations de rénovations à l'intérieure du tissu urbain.
- * Restructuration de Boukourdan (noyau ancien).
- * Résorption de l'habitat précaire au niveau de Sidi Boucif et de Boukourdan

Les limites des instruments d'urbanisme :

- La majorité des orientations proposées par les différents instruments d'urbanisme (SNAT, SRAT, PATW) reste juste dans le domaine théorique et ne sont pas toutes appliqué sur le terrain.
- Les instruments d'urbanisme ne concrétisent pas les concepts théoriques à titre d'exemple les dimensions de développement durable
- L'absence totale de la notion "penser global agir local » : ces instruments se basent sur des projets sectoriels
- Le SRAT et le PATW ne développent pas les actions de SNAT et restent globales.
- L'absence de la notion de gouvernance participative dans l'élaboration des différents instruments d'urbanisme - La majorité des orientations proposées ne prennent pas en compte la spécificité de chaque région

Chapitre III : analyse de la ville

3.1. Analyse géographique :

3.1.1. Situation

Béni Saf est une ville algérienne de située au Nord-Ouest de l'Algérie, entre la frontière marocaine et Oran, le territoire de la commune de Béni Saf se situe à l'ouest de la wilaya d'Ain-Temouchent, à environ 30 km et 120 km au sud-ouest d'Oran.

Elle est limitée par :

- la mer méditerranée au Nord
- la commune de Emir A.E.K au Sud
- l'agglomération de Sidi Safi à l'Est
- Daïra de Oulhaça el Ghraba à l'Ouest

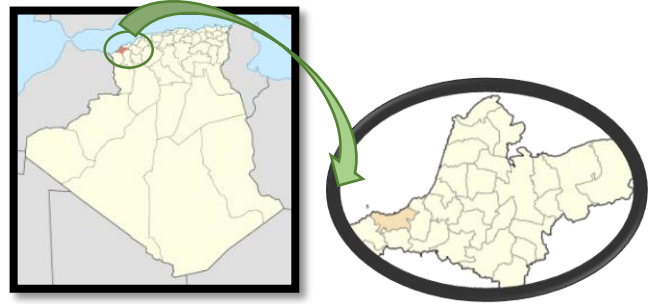


Figure 40 : la situation de Beni Saf

3.1.2. Délimitation :

La commune de Beni Saf est constituée de six unités urbaines:

- Unité de Beni Saf
- Unité de cimenterie
- Unité d'El Bradj
- Unité de Rachgoun
- Unité de Ghar El Baroud
- Unité de Sid el Djaloul



Figure 41 : L'aire urbaine (groupement et unités urbaines)

3.1.3 Accessibilité :

La ville de BENISAF est principalement accessible par 2 axes :

- L'axe international Est-Ouest au Maroc et Matérialisé par la RN n°35, constitué avec l'axe RN n°22 (Axe Sud reliant Bechar et Tlemcen à BENI SAF) une intersection au Sud de commune, et le chemin de fer de côté Est.

La ville est bien accessible à partir de plusieurs infrastructures (autoroute, routes Nationales, chemins de wilayas, et pénétrantes) ce qui la rend bien connectée que ce soit avec son chef-lieu de wilaya Ain Temouchent ou bien même les autres pôles de la région nord-ouest algérienne.

Chapitre III : analyse de la ville

3.1.4. Découpage administratif :

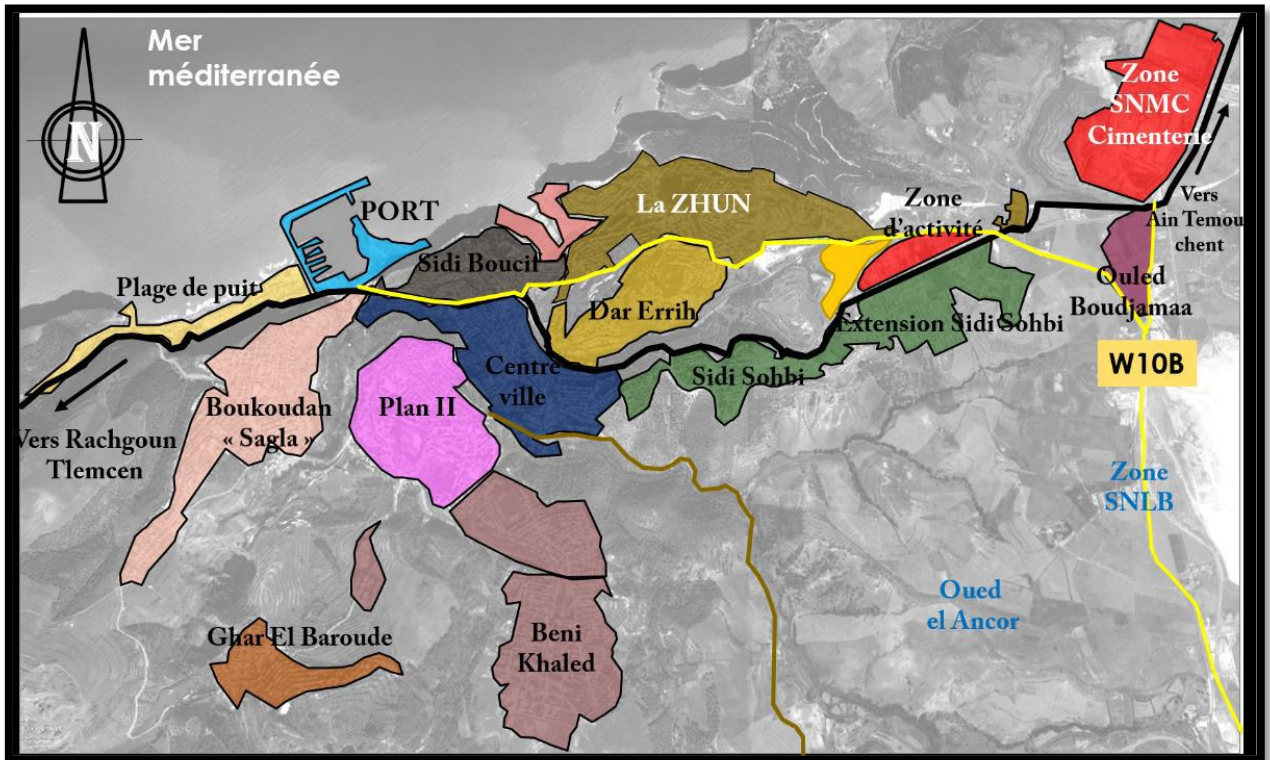


Figure 42 : Le découpage administratif

Secteur de port 30ha , centre-ville 70ha , sidi boucif 110ha , boukourdan 70ha , ghar el baroud 17ha , plan II 125ha , ouled boudjema 22ha , sidi sohbi 70ha , zone industrielle 54ha .

3.1.5. Topographie :

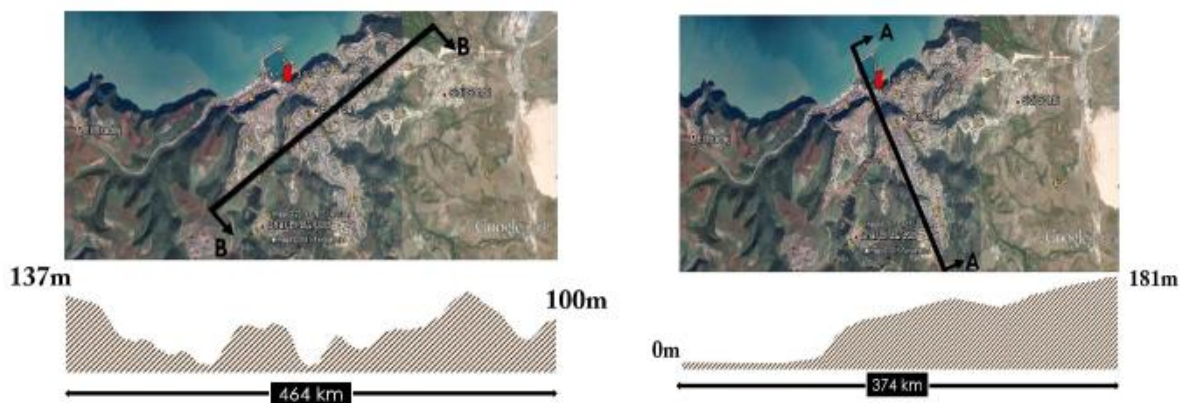


Figure 43 : Coupes transversale et longitudinale de la ville de Beni Saf ⁴⁸

La ville de Beni-saf se trouve accrochée à quatre mamelons distincts, d'une altitude moyenne de 100 m. Cette fragmentation du tissu fait que, chaque quartier se trouve délimite par son site, posant ainsi toute la problématique liée aux relations de fonctions, et de centralité du tissu urbain.

⁴⁸ Google Earth

Chapitre III : analyse de la ville

3.1.6. Climat :

Le climat de Beni Saf est dit tempéré chaud. L'hiver à Beni Saf se caractérise par des précipitations bien plus importantes qu'en été. Selon la classification de Köppen-Geiger, le climat est de type Csa. La température moyenne annuelle à Beni Saf est de 18.0 °C. Les précipitations annuelles moyennes sont de 401 mm.

-température :

Mois	S	O	N	D	J	F	M	A	M	JU	JT	A
Tc° mx	26.6	22.9	19.6	17.4	16.3	16.9	18.1	20.2	22.3	25.3	27.7	28.9
Tc° mn	20.9	17.2	13.9	11.6	10.2	10.7	12.0	13.5	10.2	19.4	21.8	23.2
Tc°moy	23.4	19.8	16.4	14.2	13.0	13.6	14.8	16.5	19.0	21.9	24.5	25.7

Tableau 06 : Température moyenne mensuelles⁴⁹

Les températures du fait de l'influence maritimes sont douces (amplitude thermique annuelle 8,4°)

-le vent :

Mois	S	O	N	D	J	F	M	A	M	JU	JT	A
m/s	1.6	1.5	2.1	2.0	2.0	1.9	1.9	2.2	1.7	1.7	1.3	1.4

Tableau 07 : Fréquence et vitesse de vent (m/s)⁵⁰

La commune d'étude du fait sa situation côtière est exposée à des vents violents surtout ceux de direction nord et ouest.

-Précipitation moyenne mensuelles :

Mois	S	O	N	D	J	F	M	A	M	JU	JT	A	Année
Pmm	15.8	30.0	7.9	25.0	47.3	45.3	40.2	29.06	20.06	4.0	0.4	5.1	334.8
Mm	117.2			117.6			90.4			9.5			
%	35			35.12			27			2.84			100

Tableau 08 : La précipitation moyenne mensuelle⁵¹

Nous remarquons que l'hiver et l'automne sont les saisons les plus pluvieuses, et que l'été correspond à la saison la plus sèche, le printemps présente un maximum secondaire. Avec 1 mm, le mois de Juillet est le plus sec.

La zone de Beni Saf subit l'influence de la mer Méditerranée, elle est balayée par période par les vents d'Ouest et d'Est. Et caractérisée par un Bioclimat **semi-aride**.

⁴⁹ ONM – Station de Beni Saf

⁵⁰ ONM – Station de Beni Saf

⁵¹ ONM – Station de Beni Saf

Chapitre III : analyse de la ville

3.1.7. Sismicité :

La ville de Beni Saf est classée en zone II dite moyenne sismicité d'après le RPA99/ version 2003. Depuis plusieurs autres secousses sismiques ont été signalées avec une intensité plus faible mais le phénomène est présent et constitue un des risques majeurs qu'il prendre en considération.

ANNEE	1961	1967	1985	1992	1999
ENDROIT	Beni saf	Hamam Bou Hadjar	Bouzedjar	Ain Temouchent	Ain Temouchent
SECOUSSE	5.2	3.2	4.1	4.8	5.8

Tableau 9: Intensité de secousses sismiques ⁵²

3.1.8 Géologie :

Dans les zones (1, 2 et 3) il faut respecter RPA 99 et de bien chaîner les fondations pour limiter les déplacements horizontaux lors d'un séisme d'atténuer le tassement différentiel ainsi que le gonflement.

Les zones (4,5 et 7) d'après l'étude géotechnique préconisons l'emploi des fondations superficielles, des semelles isolées rigidifiées par des longrines ancrées à partir de 1,00m, aussi de bien respecter le RPA 99 et de chaîner les fondations pour limiter les déplacements horizontaux lors d'un séisme, d'atténuer le tassement différentiel ainsi que le gonflement.

Les zones (6 et 8) sont non recommandées pour la réalisation ou la construction dans les zones d'existence des galeries minières.

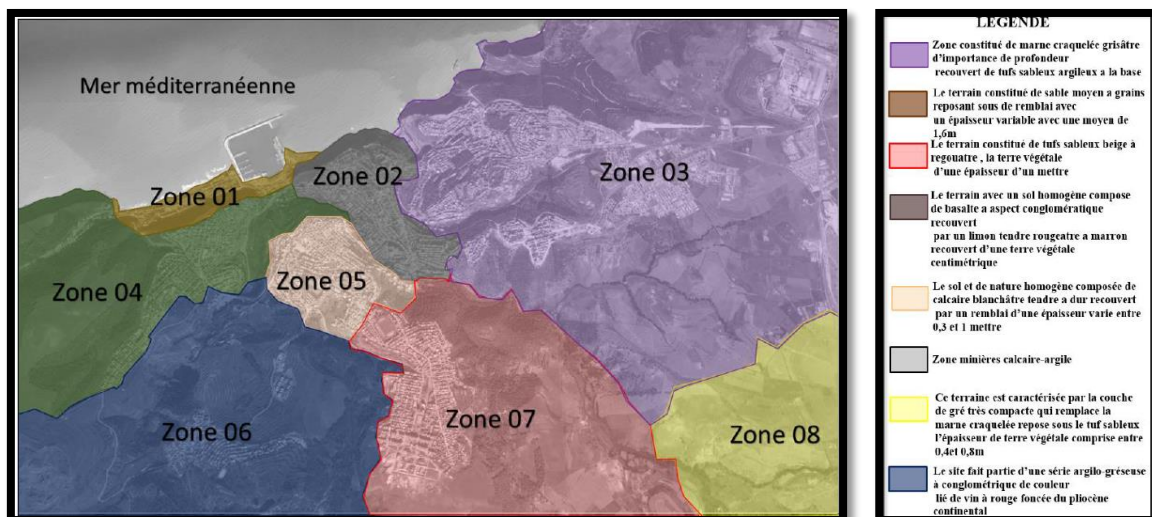


Figure 45 : Division en zone selon l'étude géotechnique

⁵² DPAT 2005

3.1.9. Hydrographie :

Dans la commune de BENI SAF on trouve Oued Tafna qui se trouve dans la partie

ouest et des autres oueds tel qu'oued Segla et oued Boudali...

À la vue des faibles ressources en eau la commune de Beni Saf bénéficie de plusieurs apports pour l'alimentation en eau potable ; l'apport principal est assuré à partir de la station de décèlement de Chet el Hilal avec ses ressources local (deux forages de Sid Djalloul et Sidi Ali)

- Les puits : plage des puits par 2l/s
- Elle utilise pour ces besoins un stockage de 22 réservoirs
- La capacité de stockage de la commune de BENI SAF est de 12400 m³.

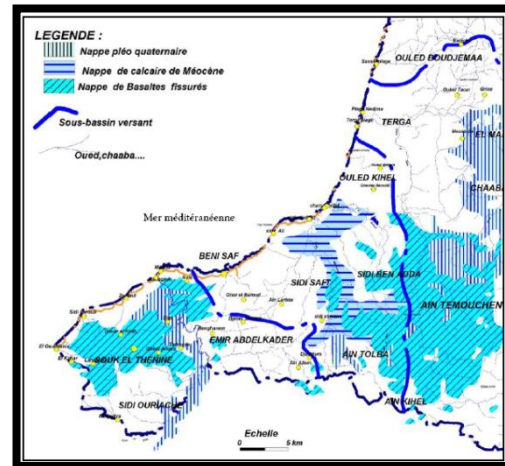


Figure 46 : réseaux hydrographiques et bassins versants ⁵³

3.1.10. limites naturelles et artificielles :

le développement de l'agglomération de Béni Saf est devenu une problématique à cause de plusieurs contraintes : relief en grande partie accidenté ; galeries minières au sud et de carrière d'argile et de calcaire au sud-est, cimenterie à l'est, terres agricoles au nord-est

La ville de Béni Saf est confrontée à des nombreux problèmes géotechniques dont il faut mesurer l'impact dans les choix d'aménagement liés à la présence de galeries minières souterraines à Ghar El Baroud, aux phénomènes de glissement de terrain et d'ébouillis qui se manifestent notamment dans la zone centrale...

⁵³ PATW Wilaya de Ain T'émouchent

Chapitre III : analyse de la ville

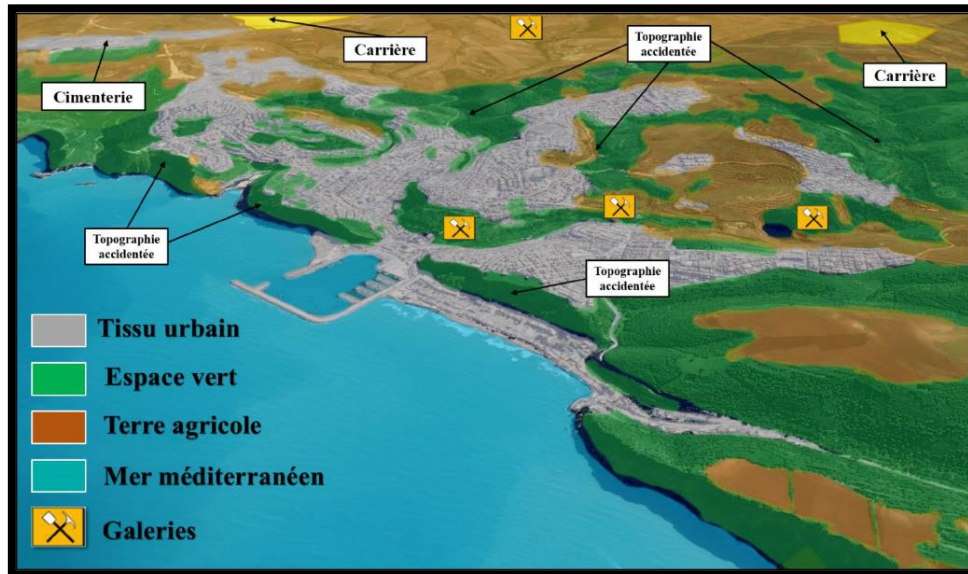


Figure 47 : Limites naturelles et artificielles au niveau de la ville de Beni Saf.

3.1.11. Contraintes et servitudes :

La ville de Beni Saf est alimentée en électricité à partir de trois lignes qui traversant l'agglomération du Sud vers le Nord entre Sidi Sohbi et Ouled Boudjamma.

- Deux lignes de haute tension (60KV) alimentant la cimenterie.
 - Une de très haute tension de (200KV) pour combler les besoins urbains et industrielle.
- Une moyenne (30KV) passant non loin de Sid Sohbi dessert la ville.

La ville de Beni Saf est alimentée en gaz, le taux de raccordement communal est de 80% avec 8961 raccordés contre 46% à l'échelle de wilaya selon les statistiques annuelles de 2014.

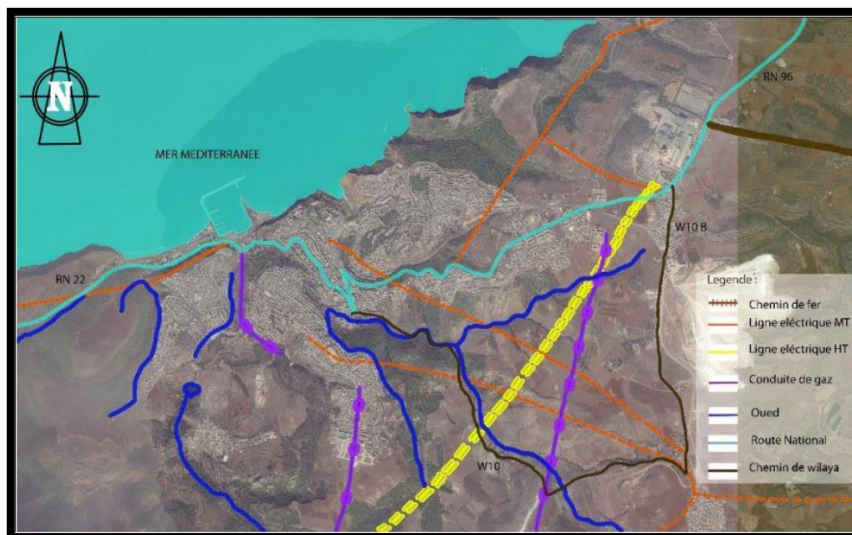


Figure 48 : Contraintes et servitudes de la ville de Beni Saf.

3.2. Analyse socio-économique :

3.2.1. Dynamique de croissance :

Beni Saf est classée dans la seconde position après la wilaya de Ain Témouchent selon L'évolution de la population dans la commune, en effet elle présente 78% de la population de groupement des trois communes (Beni saf- Sid Safi- Emir Abd El Kader), vue sa surface

Chapitre III : analyse de la ville

qui représente 36% de celle rapport au groupement.

La période 1987 /1998 a été marquée par un rythme moyen de croissance démographique

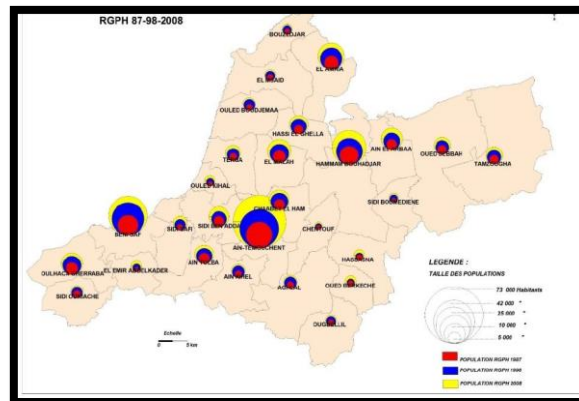


Figure 49 : Évolution de population par commune RGPH 87-98-2008⁵⁴

3.2.2. La densité de population de la commune de Beni Saf

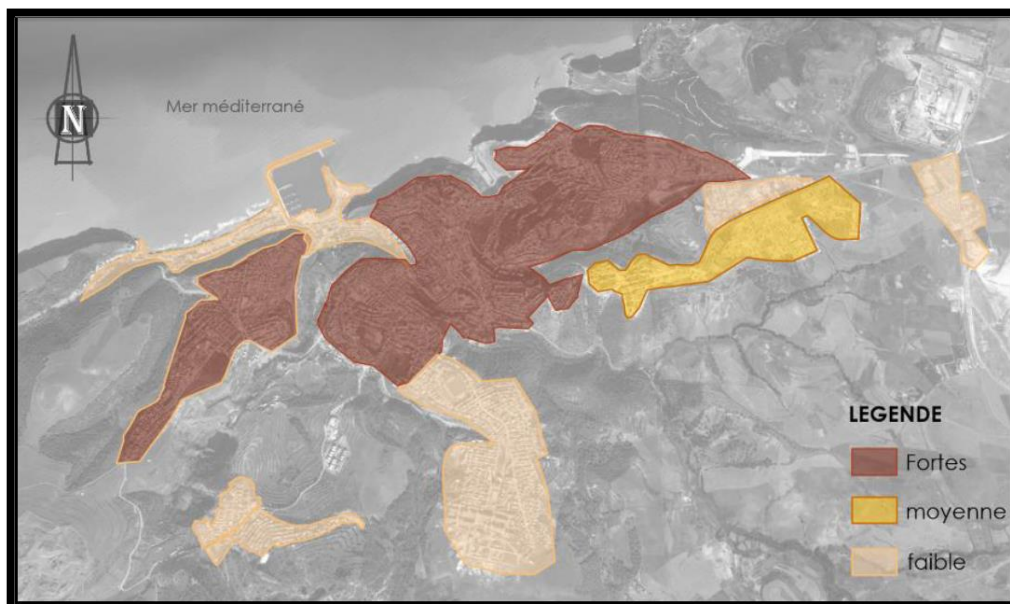


Figure 50 : la densité de population

Une forte densité à Beni saf 77% à Sidi Safi 14%at à Emir A.E.K9% , avec une forte concentration dans la commune de BENI SAF 710 habitants au Km2

Le taux du chômage moyen de la daïra est estimé à 13 %. La commune de Sidi Safi est la plus touchée par le chômage avec 31 %.

3.2.3. Activités :

Beni Saf à des richesses importantes à la moyenne des différentes activités qu'ils restent à exploités soit l'agriculture, l'industrie et le secteur tertiaire pour crée une potentialité économique diversifié.

L'agriculture	Industrie	Le tertiaire
----------------------	------------------	---------------------

⁵⁴ PATW Ain Temouchent

Chapitre III : analyse de la ville

Le secteur économique qui crée le moins d'emplois il ne représente que 17.91 % du total des emplois.	l'industrie a été sévèrement affectée par la récession, ce qui s'est traduit par la baisse de sa part dans l'emploi global.	Contrairement aux autres secteurs d'activité a connu un essor important durant la décennie 1987 /1998
--	---	---

Tableau 10 : les activités principaux a Beni Saf

La commune de Beni Saf n'est pas réputée pour son activité agricole avec une surface agricole utile de 43% du territoire.

- L'industrie été sévèrement affecté par la récession, ce qui s'est traduit par la baisse de sa production qui est due à l'épuisement des gisements.
- Le secteur tertiaire a connu un essor important avec ses différents équipements (voir l'annexe page 117)

3.3. Analyse historique

a. La 1^{er} période : 1850 - 1874

1850: les français note l'existence de minerais qui se fut exploité par des petites sociétés

1855: la compagnie anglaise qui s'intéressa au minerai obtient une concession et racheta les mines existantes

1867: extraction à ciel ouvert du minerai à ghar baroud et dar errih par soumah et Tafna

1874: pose de la première pierre du village de Béni Saf construit en amphithéâtre par le général Chanzy

b. La 2^{ème} période 1874 – 1883

1876: la construction du port a commencé

1879: Béni Saf allait prendre son essor par : la Création de la ville par la construction du port en 1880 et l'exploitation du minerai de fer et des rues et des maisons basses se naissent fur et à mesure de l'intensification de l'activité minière

1883: Une cité urbaine qui englobe habitat et équipement

c. La 3^{ème} période 1900 – 1958

1900 – 1930: urbanisation accéléré:

_ Sidi boucif saturé

- cité de recasement crée au niveau de PLAN II pour les ouvriers
- installation d'une population marocaine au niveau de Boukourdan
- construction de la voie ferrée – construction du marché couvert)

1930 – 1958 : création du centre-ville par l'édification de certain équipements économiques (poste – le marché) et la disparition de la voie ferrée.

Chapitre III : analyse de la ville

d. La 4^{ème} période 1962 – 1984:

1962-1974:ralentissement de l'urbanisation qui est dû à la disponibilité de logements après le départ des européens

1962: la ville a été rattachée à la wilaya de Tlemcen

1970: les filons de minerai s'épuisent et les mines sont obligé de fermé

1974: la ville connait un nouveau rebondissement par le développement des infrastructures tels que : l'implantation de la zone industrielle

1984: la ville est rattachée à la wilaya d'Ain T'émouchent.

e. La 5^{ème} période 1996 : La ville de Beni-saf connait nouveau rebondissement par le développement des infrastructures tels que : zone industrielle / carrières de pouzzolane/ la voie de chemin de fer Beni Saf Ain T'émouchent.

3.4. Analyse typo-morphologique :

3.4.1. Habitat

La ville de Beni Saf par sa topographie et sa nature du sol (affaissement de terrain, les galeries minière) présente de nombreux terrain non urbanisable et donc ; il nous reste peu de zone à urbaniser.

Une dominance de l’habitat individuel, surtout sous forme de lotissements avec un faible pourcentage de l’habitat collectif, ce qui a engendré une évolution par expansion du tissu urbain, avec une consommation remarquable des terres agricoles. Sur le total des logements habités, près de 80% sont en individuel contre 15% en collectif. Le reste est composé d’habitations traditionnelles vétustes et de constructions précaires.

Avec un taux d’occupation par logement de 4 à 4.5 pour la ville de Beni Saf, le besoin communal d’ici à 2035 est de près de logements 6635 dont 6400 restent concentrés dans l’aire urbaine.

3.4.2. Equipement

La ville bénéficie d’une diversité d’équipement que ce soit administratif, culturel, sanitaire, commerciale et/ou de service, concentrés au centre-ville, avec quelques équipements de nécessité (éducatif, culturel, commerce intégré...) au niveau des quartiers périphériques.

a. Administration et services :

Nous classons généralement dans les équipements administratifs : les sièges des administrations locales, les services publics, les services liés au développement économique..

Concernant les autres agglomérations le minimum des services est assuré vu l’existence d’une annexe APC au niveau de chaque agglomération.

b. Equipements sanitaires :

Chapitre III : analyse de la ville

En tenant compte à l'importance de l'aire d'influence, on distingue cinq niveaux d'équipement qui sont les suivants :le centre de santé, La polyclinique, La maternité, l'hôpital, et les équipements sanitaires complémentaires (pharmacie et C.M.S).

La couverture sanitaire est assurée au niveau de par un hôpital, une polyclinique ,03 centres de santé et 15 salles de soins .

c. Equipements culturels :

Ce secteur est largement représenté par 27 mosquées au niveau de la commune de BENISAF dont 07 en cours de réalisation

3.4.3. Infrastructures et mobilités :

a. Infrastructure routière et ferroviaire :

La commune de Beni Saf est insérée au réseau routier national et local à travers quelques axes :

* Routes nationales :

La commune est traversée par deux routes nationales d'une longueur totale de 49.08 Km complètement revêtues :

La RN 96 assure la jonction des villes de Beni Saf et Ain Temouchent avec la ville de Sidi Bel Abbes en longeant la commune sur une longueur de 3.6 Km.

La RN 22 relie la ville la Beni Saf via Rachgoun à Tlemcen en traversant les Communes d'Emir AEK et Remchi. La voie s'étend sur une longueur de 14.2 Km.

* Chemins de wilaya :

Deux axes d'importance locale parcourent la commune sur une longueur de 4.5 Km :
Le CW 10 d'une longueur de 4.6 Km est un ancien axe de liaison de la ville de Beni Saf vers Sidi Safi . le CW 10B connecte directement la cimenterie au CW 10.

* Chemins vicinaux :

Ils desservent l'espace rural dans toutes les directions et assurent l'accès aux plages de Rachgoun. La quasi-totalité de ce réseau n'est pas revêtue dans l'espace rural.

* Le rail :

La ville de Beni Saf a bénéficié de la voie de chemin de fer dès 1922. Cette voie qui assurait la liaison avec Tlemcen via Remchi a été abandonnée en 1947 faute de rentabilité dans l'exploitation du réseau. Dans le cadre du Schéma National Ferroviaire, la Wilaya de Ain Témouchent a reçoit une infrastructure importante y compris Béni Saf qui bénéficie d'une gare de voyageurs et un réseau liée Ain Témouchent-Béni Saf et d'un nouveau réseau Béni Saf-Ghazaouet en voie de réalisation .

b. Réseau de bus :

Il existe six chemins de bus qui participent à la mobilité urbaine et qui sont :

- Ligne B01 : reliant le centre-ville et le quartier Beni Khaled, passant par quartier Plan II.
- Ligne B02 : reliant le centre-ville et Ghar El Baroud, passant par la plage de puits, Hai Ennahda et Boukourdan.
- Ligne B03 : reliant le centre-ville et la cimenterie, passant par La ZHUN.
- Ligne B04 : reliant le centre et Ouled Boudjema, passant par Sidi Sohbi.
- Ligne reliant Beni Saf - Oran et Beni Saf - Ain Temouchent
- Ligne reliant Beni Saf – Sidi Safi et Beni Saf – Ain Larbaa

Chapitre III : analyse de la ville

3.5. Problématique générale

On peut tirer comme problématiques générales pour la ville de Beni Saf :

Sur le plan fonctionnel	Sur le plan économique	Sur plan sociale	Sur plan environnemental
le manque des infrastructures obstrue l'exploitation des différentes potentialités naturelles et urbaines	La diminution de l'activité portuaire due au manque de la faune (poissons) la concurrence international	le taux de chômage très élevé	Risque de pollution par usine de ciment et le rejet des eaux usées et les transports routiers et ferroviaires.
Rupture spatial et fonctionnelle entre les deux pole attractives: Port et centre-ville	Une faible activité touristique	la densité de population par rapport à la surface	Les égouts qui sont versé dans le port et la mer
Le manque des équipements sociaux et administratifs	Faible production agricole à cause d'un manque d'exploitation des zones	Absence de la notion de mixité sociale.	L'élévation du niveau de la mer qui menace de réduire de la surface des plages
le mode d'activité de port qui est seulement d'activité de pêches et spatialement il est clôturé.	Manque au niveau d'infrastructure touristique (ressource. important pas exploité), qui marque le manque de l'équipement hôtelier, culturelle, les promenades, et l'équipement d'animation et de loisirs	L'inconfort des citoyennes à cause des Voies mal planifier	Oued Tafna qui se verse dans la mer (plage de Rachgoun)
Cadre bâtis vétuste (habitation précaire à Boukardan, illicite à Ghar el baroud, Boukardan, partie de centre-ville, Ouled Bou Djamaa, et dégradé a l'ancien noyau de Sidi Boucif défigurent complètement le style architectural)	La négligence d'une richesse aquatique malgré l'existence du grand port Béni saf	une discontinuité spatiale en tissu urbain, ce qui nous donne une rupture socio-culturel entre la population des différents quartiers (Boukourdan - Ghar El Baroud...).	Risque d'érosion / le glissement et l'effondrement Risque d'inondation dans les parties basses de tissu urbain, soit d'érosion dans les parties hautes.
La ville s'est fragmentée en plusieurs entités urbaines isolés et le manque de liaison entre eux	le mode d'activité de port qui est seulement d'activité de pêches et spatialement il est clôturé.	Maladies due à la pollution de la mer et de l'air.	Liquéfaction du sol et les terrains agricoles menacés par phénomène naturel comme l'ensablement, érosion.
L'isolation des agglomérations (Rechgoun , el bradj et centre-ville)			Les nuisances sonores (la Zhun de Sidi Boucif et Oueled Boujemaa Sidi Sohbi).
Manque de station de mobilité et L'existence des voies sous dimensionnées			-patrimoine naturel est délaissé, tel que le cas des forêts.
-Mauvaise localisation de la zone industrielle.			-Espace urbaine dominé par le bâti et manque des espaces de respiration

Tableau 11 : tableau des problèmes de la ville

3.6 Synthèse par SWOT /AFOM

Atouts	Faiblesse
<ul style="list-style-type: none"> -Vue panoramique sur un paysage naturelle et urbain agréable -Situation intéressent dans un triangle (ville ; mer ; montagne) Le port et la mer un atout importants pour la ville 	<ul style="list-style-type: none"> -Espaces publics mal aménagés et espaces verts non valorisée (jardine de l'étang) -Préséances des impasses et des voies étroites -Des Ruptures urbaines grâce au terrain vides et la topographie accidentée -Pas de relation ville mer -Présence des terrains et bâtiments on friche -Patrimoine mal valorisée et non exploiter -Manque au niveau d'infrastructure touristique
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> -Présence de friches urbaines qui peuvent être reconverties. -Exploiter le patrimoine architecturale et naturelle dans une vision de -développer le rayonnement culturelle historique et touristique -La situation géographique au bord de la mer méditerranée offrant un merveilleux paysage -Existence des forets permet l'aération de la ville -L'existence de plusieurs plages et surtout l'île de Rachgoun un espace touristique 	<ul style="list-style-type: none"> -La ville s'est fragmentée en plusieurs entités urbaines isolés et le manque de liaison entre eux L'élévation du niveau de la mer qui menace de réduire de la surface des plages

Conclusion

Ainsi, notre analyse urbaine de la ville qui été aboutie avec succès. Cela nous a permis de faire ressortir les problèmes de la ville, les points forts et les points faibles à l'échelle de la ville pour sélectionner notre zone d'étude.

Chapitre IV : étude du fragment

Introduction :

Beni Saf telle que nous l'avons définie, ville balnéaire dispose d'une énorme richesse en matière d'atouts (la mer, la montagne et la forêt), beauté naturelle (relief, climat et mer) et des potentialités d'une grande valeur économique et touristique et elle appartient au type méditerranéen et témoigne par sa forme, son aspect architectural et par son identité.

Dans cette phase de notre projet de fin d'étude nous avons essayé de distinguer entre la démarche d'analyse et la démarche de projet

Nous allons commencer dans ce chapitre par la définition et le choix de la zone d'étude, dans laquelle nous allons faire une étude de site, à travers une analyse typo-morphologique, pour arriver à la problématique spécifique de cette zone, proposer convenablement les hypothèses spécifiques et les matérialiser sous forme de deux scénarios d'aménagement.

4.1 Choix de la zone d'étude

4.1.1. Situation :

La zone d'étude représente le littoral de la ville de Beni Saf d'une superficie totale de 177.67 Ha. Elle se situe au nord de la ville, elle est délimitée de côté nord par la mer méditerranéenne, à l'Ouest par Bradj et à l'Est par Ouled Boudjamaa et au sud par Beni Khaled, Boukourdan et le centre-ville.

4.1.2. La justification du choix du site :

a. Le littoral :

L'apparition de Beni Saf était à partir de l'activité minière, avant que le port de commerce relatif à cette activité qui a été disparu avec le temps, connaît une reconversion en un port de pêche (devient le premier port de pêche du pays) alors nous voulons que remplacer l'absence de l'activité minière par l'attractivité touristique et c'est pour ça on a choisis le littoral comme notre zone d'étude.

b. Le port :

En analysant la ville de Béni Saf, on trouve clairement que cette dernière bénéficie des potentialités suffisantes pour devenir un point d'attractivité et une station balnéaire de premier choix, si on trouve la recette et les meilleures combinaisons entre les différents atouts, avec l'élément le plus important dans la ville, et qui a fidèlement participé aux mutations connues par la ville, parlant donc du port, tout en essayant d'enfoncer la localité à la compétition, avec pas seulement les villes de région, mais aussi avec les villes nationales et l'ouvrir sur la ville afin de renforcer la relation ville-mer

Mais la relation entre la ville et la mer n'est pas satisfaisante, la morphologie urbaine façonnée par l'histoire du développement économique de la ville a fait que l'accès à l'eau n'est pas immédiat.

c. La plage de puit, Playa :

Ces deux zones côtières représentent des potentiels touristiques qui peuvent être un site attractif avec un bon aménagement qui attire les touristes nationales et étrangères pour renforcer au même temps l'économie de la ville.

d. FERPHOSS :

On choisit cette zone afin de récupérer les terrains des friches industrielles, et la mise en valeur de monument historique de FERPHORSS

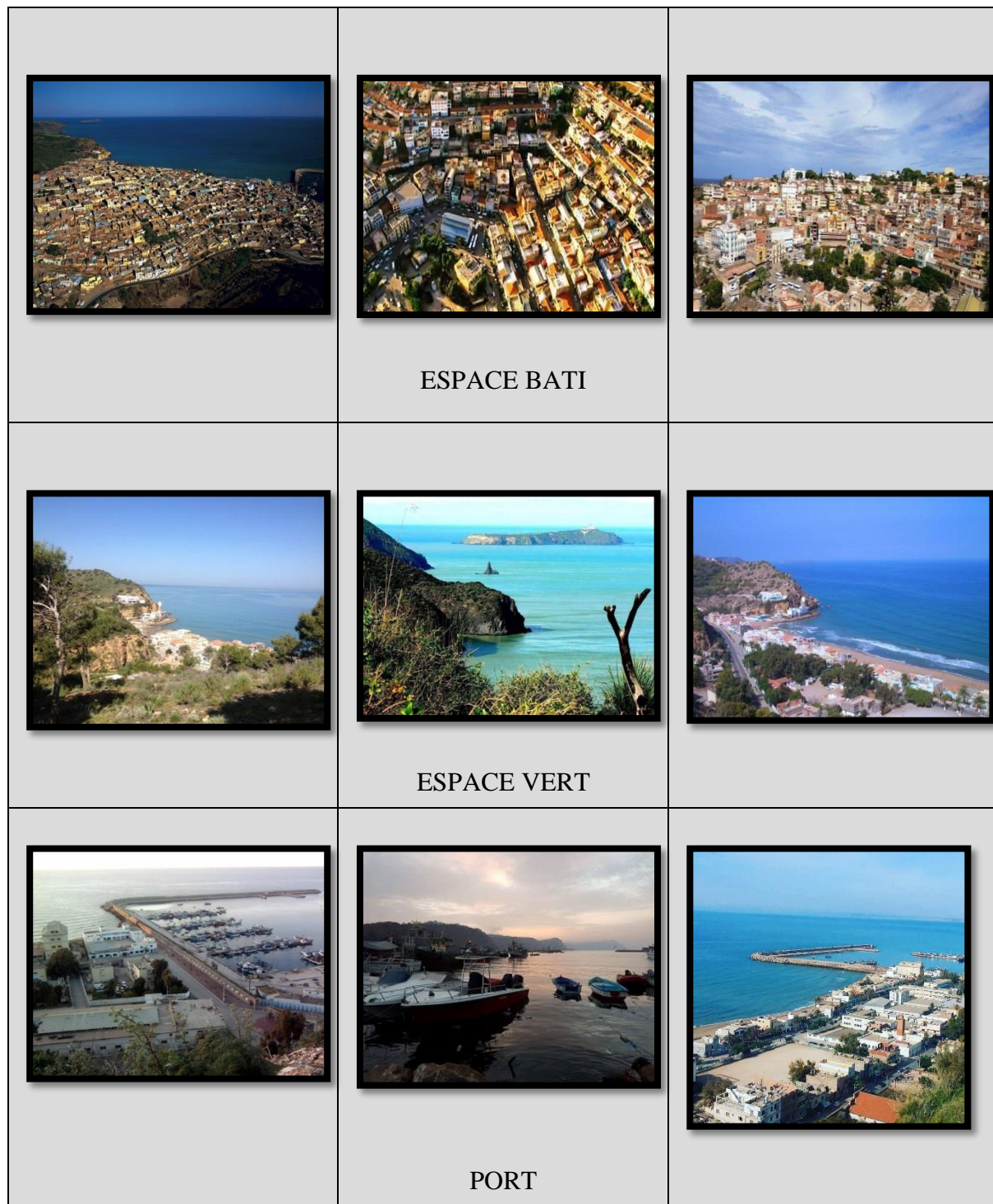
Chapitre IV : Analyse du fragment

4.2. Analyse typo-morphologique :

4.2.1. Plein et vide

Le fragment d'étude a d'une superficie totale de 177.67 Ha .

Ce périmètre est caractérisé par un pourcentage important du 58 % de fragment est non bâti, et 42 % de fragment est bâti.



Chapitre IV : Analyse du fragment

4.2.2. Forme urbaine

La Structure urbaine globale	La Structure des îlots	La Structure parcellaire
<p>-Le caractère régulier et irrégulier de la structure morphologique de cette zone étude est divertissement représentée, ce qui met en évidence des entités répartis avec des variations au sein même de ses entités.</p> <p>-De manière générale deux types de tissus constituent l'essentiel de ce quartier :</p> <ul style="list-style-type: none"> * un tissu issue d'une logique urbaine additive (exemple ; Sagla) *un tissu respectant une logique urbaine d'alignement (exemple ; la plage de puits). Cette différence est due principalement à des considérations de temporalité historiques. 	<p>-IL y'a trois familles typologiques d'îlots sont mises à jour dans le fragment :</p> <ul style="list-style-type: none"> *les premières sont géométriquement plus régulières (quadrilatères, parfois rectangulaires...), leur dimension est variable selon les sous entités spatiales et les fonctions. Par exemple des îlots très grands pour les ilots à caractère résidentiel, des îlots moyens pour les ilots des équipements et services. * Les deuxièmes sont irrégulières et diversement dimensionnées *les troisièmes sont trapézoïdales moins dense par rapport aux premiers et deuxièmes. 	<p>-Le quartier Sidi El Houari est caractérisé par trois types de parcelles</p> <ul style="list-style-type: none"> - la parcelle résidentielle collective de géométrie régulière (rectangulaire en général), de dimension moyenne (exemple;). - la parcelle résidentielle individuelle de géométrie régulière (quadrilatère en général), de petite dimension, alignée sur le plan topologique (exemple ; sous quartier de la 'Blanca'). - la parcelle équipement de géométrie régulière et parfois irrégulière, relativement de dimension importante (exemple l'hôpital). Ils sont parfois alignés et d'autres fois légèrement mis en retrait ou en avant.

Tableau 12 : la Forme urbaine de la ville.



Chapitre IV : Analyse du fragment

4.2.3. Typologie d'habitat

Problèmes	Potentialités
-Une forte densité au niveau de la plage de puit (quartier avec habitat coloniale illicite).	-Le port qui est un moteur d'économie dans la ville.
-un manque d'espace de stationnement, ce qui engendre des parkings sauvages à proximité des habitations.	-Commerces : L'activité économique est présente dans cette zone à partir du secteur de la pêche est considéré comme un secteur clé dans la croissance de l'économie
-Un manque des équipements de loisir et la négligence des équipements sportifs comme le stade à la plage de puit et un grand effort restent à faire dans le domaine culturel afin de favoriser l'émergence de certaines pratiques culturelles dans la ville de Beni Saf	-Le secteur d'activités et de l'industrie représentés par une activité portuaire du chantier naval, de pêche et l'usine de Blais.
-L'existence des équipements incompatible avec la façade maritime tel que la caserne, usine de Blais et des friches industrielles (les ateliers dans la zone de FERPHOS, usine au niveau de plage des Puits,...) dans lesquelles on peut récupérer ses terrains pour renforcer l'activité touristique balnéaire.	-Les commerces de premières nécessités sont dispersés un peu partout dans le tissu -La présence des restaurants, pêcheries à proximité du la zone du port
-L'absence des percées visuelles sur la mer.	
-Absence d'une continuité des fonctions	
-Un manque crucial en matière d'espace de détente et de respiration et d'espace public	

Tableau 13 : la Typologie d'habitat

			
Le problème de stationnement	Le manque des espaces de loisir	Le port qui est une potentialité importante	La rue commerciale de Kadri Kadour

4.2.4. Etat de bâti

4.2.5. Etat de hauteur

Chapitre IV : Analyse du fragment

4.2.6. Trame viaire

La mobilité urbaine est assurée par le passage d'une ligne de transport public B 02.

-La Route National 96 qui relie BENISAF à son chef-lieu de wilaya,

La Route National 22 qui relie la ville de Beni Saf avec la ville de Tlemcen.

LE CW 10 traverse le centre-ville et reprendra le rôle du boulevard KADRI KADDOUR et aboutit jusqu'au port. Cet axe est le plus commercial de la ville de BENI SAF

Problèmes	Potentialités
La trame viaire est relativement non hiérarchisée dans son maillage.	La trame viaire est relativement respectant la nature du terrain dans son tracé original ou ré-profilé pendant la période coloniale française.
la majorité des voies sont mal entretenues, et étroites ce qui crée un encombrement de circulation dans la ville.	La circulation est dominée par la route nationale n°22 qui est un axe sud reliant Tlemcen à Beni Saf passant au milieu de champ d'étude .
Des voies mal structurées (discontinue), due à la mauvaise gestion et l'absence de contrôle technique	Les voies secondaires servent à la circulation interne principale du tissu.
La plupart des trottoirs sont non revêtues avec l'absence des mobiliers urbains.	Les voies tertiaires servant à la circulation et la déserte interne des quartiers.
Manque des espaces de stationnement ce qui engendre des parkings sauvages dans les côtés des voiries.	Les voies jouent un rôle important pour le commerce qui loge surtout le boulevard de front de mer.
Problème d'encombrement des voiries au niveau de plage des puits et autour la zone du port surtout au moment estivale	
Le périmètre souffre de d'étranglement à cause des voiries étroites et mal structurées	

Tableau 14 : la Trame viaire

4.2.7. Paysage Contraintes et servitudes :

4.2.8. Foncier

Chapitre IV : Analyse du fragment

4.2.9. Architecture et cadre bâti :

types	Densité	Caractéristiques	Elément architecturale
Habitat individuel du style colonial	Moyenne	<ul style="list-style-type: none"> -Des Habitation accolé les uns aux autres prolongés par des espaces extérieurs (jardin, terrasse) avec des toitures inclinées généralement en tuile rouge. -La façade est traitée par des symboles et des motifs et des longues fenêtres avec des balcons courtes. -le gabarit varie entre RDC et R+1. 	<p style="text-align: center;">Figure 65 : une maison coloniale</p>
Habitat individuel du style post-colonial	Forte	<ul style="list-style-type: none"> -Des habitations avec des balcons le long de la façade. -Des fenêtres plus larges que longues. -Le gabarit dominant est R+1. 	<p style="text-align: center;">Figure 66 : une maison poste coloniale</p>
Lotissement	Moyenne	<ul style="list-style-type: none"> -Des maisons à faible hauteur avec des toitures plates. -Le gabarit dominant est R+1. 	<p style="text-align: center;">Figure 67 : un lotissement</p>
Equipement	Faible	<ul style="list-style-type: none"> Il y a deux types d'équipements : -Des équipements coloniaux avec des fenêtres longues -Les façades sont horizontales. -Des équipements post coloniaux avec des façades vitrées et des toitures plates. -Le gabarit varie entre R+1 et R+2. 	<p style="text-align: center;">Figure 68 : La mairie du style colonial figure 69 : l'école des mousses du style post colonial</p>

4.3. Synthèse

4.4. Problématique spécifique :

- Espace urbaine dominé par le bâti et manque des espaces de respiration
- Une topographie à forte dénivelée, qui est à l'origine de la déconnexion terre-terre
- La rupture entre les différentes unités urbaines.
- La ville tourne le dos à la mer.
- Une population en croissance
- La présence des friches industrielles non exploité.
- L'existence des équipements incompatibles au niveau de la zone entourant le port comme la caserne.
- Les égouts qui sont versé dans le port et la mer.

Ces problèmes ne font qu'aggraver une relation fragile entre la ville et la mer. L'idée donc est de faire vivre ensemble la ville et la mer alors que les deux entités ont été séparées fonctionnellement depuis des décennies semble difficile à mettre en pratique.

- *Comment recréer la relation entre la ville et la mer ?
- *Comment renouer les différentes entités ?
- *Comment encourager l'activité culturelle dans la ville ?
- *Comment renforcer l'attractivité dans la ville pour attirer les touristes ?

4.5. Hypothèses spécifiques :

- L'ouverture et l'animation de la façade maritime
- L'extension du port avec la reconversion du port de pêche au port de plaisance.
- La mise en valeur de la vocation touristique dans littoral.
- Valoriser l'activité culturelle dans la ville.
- La réhabilitation des habitations coloniale.
- La création des espaces de respiration comme un parc urbain et parc d'attraction.
- La variation des types des équipements touristique dans la ville.

Conclusion :

Après une étude profonde sur notre fragment choisis et notre zone d'intervention nous avons ressortir les problèmes, les besoins les exigences et les manques de notre site afin de trouver les solutions pour notre ville, et mieux intervenir dans la ville.

**5 Chapitre V :
interventions et
programmations urbaine**

Introduction :

Dans cette partie nous avons présenté les propositions et les principes d'aménagements possibles afin d'arriver à viser les actions, les stratégies et les opérations les plus adéquates à notre thématique, et qui peuvent résoudre les problèmes qui touchent l'aire urbaine et répondre aux objectifs et les besoins de population, par cela on a proposé deux scénarios pour aboutir à un programme urbain.

5.1. Scénarios d'aménagements :

Scénarios 01 : la reconversion et l'extension de la zone portuaire pour une ouverture du port sur la ville

Pour avoir une meilleure relation ville – port nous avons proposé la reconversion et l'extension de la zone portuaire à petite capacité, afin d'obtenir une mixité fonctionnelle qui répond à un aspect culturel, de loisir et commercial tiennent dans une meilleure démarche urbanistique portuaire, en assurant un renforcement de l'articulation ville-port

- Extension du port existant vers l'est, reconversion de port de pêche à un port de Plaisance et un port de transport maritime, la nouvelle extension sera le port de pêche et améliorer l'activité du chantier naval.
- Délocaliser les équipements incompatibles du littoral et garantir une mixité fonctionnelle

Les orientations :

- Réaménager et moderniser le portail maritime de la ville
- la projection d'une voie côtière qui relie les côtes de la wilaya
- Mettre en valeur la relation entre port de plaisance et la forêt plan II par une Ligne téléphérique
- Assurer une mixité sociale et fonctionnelle.
- la mise en valeur de la relation ville-port par des équipements touristiques, culturels et commerciaux pour une centralité attrayante.

Scénarios 02 : la restructuration du plage de puits et l'extension sur mer avec l'animation de la façade maritime pour une compétitivité littorale.

Les orientations :

- assurer la Continué de la façade maritime
- Préserver l'aspect architectural urbain et historique de la ville par la restauration, la réhabilitation, la reconversion, et la restructuration
- Valoriser et consolider la relation ville –mer
- réaliser une extension sur mer afin d'offrir des placettes et des promenades
- créer des percées visuelles pour offrir des vues panoramiques sur mer.

Le choix de scénarios retenu : un nouveau réaménagement de l'interface ville mer pour une meilleure attractivité touristique et portuaire

Le choix de scénarios retenu a été effectué selon des orientations qui conviennent à répondre aux problématiques majeures de la ville :

- Ouvrir la façade maritime avec la délocalisation du caserne et la douane et récupérer le terrain pour mettre en place une placette et un square jardin.
- le Prolongement de la plage de Puits pour profiter le maximum du tourisme balnéaire (Beach sport) surtout en moment estivale.
- la projection des équipements touristique culturelle et organiser des évènements nationaux et internationaux pour revivre le tourisme hivertival
- immerger la ville à la mer et le contraire par une extension sur mer.
- Animer le boulevard maritime par des placettes, des promenades et des commerces.

Chapitre V : programmation et intervention urbaine

5.2. Programme urbain :

Fonctions	Num	Equipements /aménagements	espaces	Surfaces-en m ²	Gabarit	ces
Hôtellerie		1 Hôtel 5*	Suite Discothèque -Salle polyvalent -Commerce -Restaurants et Cafétérias	6600	R+5	0.38
		2 Hôtel 4*	-Discothèque -Salle polyvalent -Commerce -Restaurants et Cafétéria	2420 3300	R+4/R+5	0.44
		3 Hôtel 3*	-Discothèque -Commerce -Restaurants et Cafétérias	1200 1600 2200	R+4/R+3	0.40
		Logement de vacance		1150		0.50
Culturelle		Centre culturel	Administration 40 m ² -Bibliothèque 150 m ² -Médiathèque 120 m ² -Formation musicale 120 m ² -Formation artistique et artisanale 250m ² Salle d'animation 100 m ² -Salle de spectacle 300 m ² -Salle d'art 250 m ² -Exposition 220 m ² -Salle de jeux 150 m ² -Cafétéria avec terrasse 100 m	4230	R+2	0.43
		Théâtre	-Sécurité 30 m ² -Salle de spectacle 200 m ² -Théâtre avec une capacité de 300 places	1050	R+1	0.52

Chapitre V : programmation et intervention urbaine

	Musée de mer	-Accueil 50 m ² -Sécurité 30 m ² -Halle d'exposition 350 m ² -Archive 70 m ² -Stockage 70 m ² -Sanitaire 30 m ²	4580	R+3	0.36
	Salle de Cinéma (500 place)	Accueil 40 m ² -Sécurité 40 m ² Salle d'exposition 400m ²	860m ²	R+1	0.53
	médiathèque		720	R+2	0.51
	Théâtre au bord de mer	Les gradins avec une capacité de 500 places -La scène	830	/	/
	Palais d'exposition	auditoria de 250 à 2 500 places 50 salles de réunion hall d'exposition	3620	R+1	0.31
Recherche et éducation	Centre de recherche maritime	Les classes et les salles Salle de conférence Les laboratoires		R+2	0.37
	Centre de formation touristique	Les salles Accueil		R+2	0.32

	port de plaisance				
Loisir	Parc d'attraction	-Jardins familiaux 10 000 m ² -Air de pique-nique 3000 m ² -Esplanade -Deux Cafétérias 300*2 m ² -Parcours de santé -Aménagement vert -château en bois	198550	/	/

Chapitre V : programmation et intervention urbaine

	Parc urbain	Jardins -Esplanade Cafétérias -Aménagement vert	40350	/	/
	Centre de loisir	Loisirs sec 400 m ² -Bien-être 200 m ² - Commerces 50 m ²	3260	R+3	0.38
	Parc aquatique	-Piscine -Manage -Jeux d'eau -Placette assise	35645	/	/
	Piscines couverte	Accueil Sécurité Piscine 100m Bassin	1230	R+1	0.5
	Club	Club nautique Club du plongeur Commerce	1230	R+2	0.32
	Thalassothérapie	Bassin, hammam, sauna, suite et chambre	2650	R+2	0.42
	Beach-sport terrain de sport	Terrain de foot Beach Terrain de volley ball Terrain de tennis Beach		/	/
	port de pêche + port artisanale	-Bassin pour bateaux de pêche		/	/
		Case de pêcheurs		R+1	0.34
		Station d'épuration		R+1	0.31
		Ponton d'avitaillement		/	/
	Mall	-Sécurité 120 m ² - 100 Magasins 3000 m ² - 02 Cafétérias 80*2 m ² - 02 Restaurants 80*2 m ² -Salon de thé 70 m ²	7820	R+3	0.53

Chapitre V : programmation et intervention urbaine

		-Sanitaire 50 m ² -Circulation 500 m ²			
	Centre commerciale	- 20 magasins 20 m ² *20 m ² - Cafétéria 100 m ² -Stationnement 40 places	1630	R+2	0.61
	Pêcherie et marché de gros	Pêcherie 800 m ² -Marché de gros 1000 m ²	4260	R+1	0.42
	Commerce et magasin	-dans les maisons réhabilitées qui sont au bord de la mère	1200	R	0.58
	cafeterias et salon de the	10*120m ²		R+2	0.32
	Restaurants et Pizzeria	10*80m ²	1420	R+2	0.37
	Centre des Pompiers		100	R+1	0.35
	centre de police		150	R+1	0.33
	Le chantier naval	Cale sèche	1780	RDC	0.31
		Atelier de préfabrication	1680	R+1	0.32
		Plates formes15000	15000	/	/
	Equipement du port de pêche	Douane	2420	R+1	0.42
		Garde de cote	3260	R+2	0.53
		Glacière	4520	R+1	0.39
		Chambre froide	3620	R+1	0.48
		Station d'épuration	2520	R+1	0.36
	- Balcons urbains			/	/
Mobilité	Le port de transport maritime (la navette)	Bassin pour bateaux-bus de transport		/	/
		Gare maritime	1420	R+1	.37
		Capitainerie	880	R+1	0.42
	Création d'une ligne téléphérique	/		/	/
	Restaurations et création des voies	/		/	/

5.3. Les stratégies d'aménagement :

Stratégie n°1 : améliorer la mobilité et l'accessibilité

Pour quoi	Comment			
	Orientation	projets	Actions	Localisation
<p>La mobilité urbaine et l'accessibilité aux villes sont assurées avec une meilleure structuration des voiries.</p> <p>*Pour avoir un déplacement confortable dans la ville et gêner mieux la circulation en évitant l'encombrement surtout en moment estivale il faut améliorer le mode de la mobilité.</p> <p>*L'accès à la mer parfois n'est pas immédiat à cause d'une mauvaise accessibilité</p> <p>*pour relier les différentes entités de la ville et exprimer la séparation eux.</p>	<p>*Projeter un nouveau plan de mobilité.</p> <p>*Élargir les voies qui souffrent d'encombrement et les revaloriser</p> <p>* La restructuration des voies et l'ouverture des nouvelles voiries structurantes et pénétrantes.</p> <p>* La projection du commerce pour créer une animation continue</p>	Voies mécaniques	Voies à projeter	<p>-Projeter une voie côtière de 16m qui traverse les côtes de la wilaya.</p> <p>-La projection d'une voie mécanique sur le bord de la mer de 6 m d'un seul sens</p> <p>-Projeter une autre voie mécanique de 12m sur le quai Ouest du port.</p> <p>-Projeter une voie de 14m qui limite la zone de FERPHOSS et elle relie le port avec Centre-Ville.</p> <p>- tracer une voie pénétrante de 12m pour relier RN22 et le Boulevard de Cheikh Ibn Badis</p> <p>-Projeter 02 voies pénétrantes de 10m qui permet d'avoir des percés visuelles et relier le boulevard maritime avec le Boulevard de Cheikh Ibn Badis</p> <p>-Projeter une voie pénétrante de 14m qui divise ilot de PHERFORSS en deux parties.</p>
			Voies à élargir	<p>-Élargir la RN22 qui vient du centre-ville jusqu'à l'entrée de la ville Beni saf de 10m à 16m.</p> <p>-Élargir une tranche de la voie côtière de 8m à 16m.</p> <p>-Élargir la voie pénétrante de plage de puits de 6m à 10 m</p>
			Projeter des pistes pour les cyclables	<p>- Un projet de piste cyclable d'une longueur de 2 Km et d'une largeur de 2 m au niveau de Plage des Puits et la zone portuaire.</p>
	*Favoriser le mode de déplacement doux avec l'aménagement des pistes cyclables et les trottoirs pour piétons sur le long des voies.	Des pistes cyclables		

Chapitre V : programmation et intervention urbaine

	*Réduire l'encombrement de la circulation au niveau du centre de ville. *profiter de potentiel naturel de la ville .	Ouvrage	Projeter un Pont	-Projeter un pont d'une longueur de 300 m et d'une largeur de 14 m pour relier le port et la voie côtière.
	*Encouragement de transport collectif et doux pour lutter contre l'encombrement des voies et relier les entités de différent altitude.	Téléphérique	Projeter une ligne de téléphérique	-Projeter une ligne de téléphérique de deux cabines (un arrêt dans le parc urbain et autre dans la placette du port plaisance) . -Cabine de 12 places -Altitude station parc urbain 83 m -Altitude station de port 5 m
	Ouvrir une nouvelle mode de transport portuaire inter-ville littorale entre deux lignes (Beni Saf-Ghazaouet, Beni Saf-Oran)	Port de transport maritime (bateaux-bus)	Reconversion port de pêche à un port de plaisance et un port de transport maritime et projeter une gare maritime et une capitainerie	La reconversion d'une partie du port de pêche en port de transport maritime pour traiter 02 bateaux-bus simultanément en (une en décharge et autre en attente) avec une configuration d'escale courte (1 heures) -la projection d'une gare maritime dans le quai Ouest -Projeter une capitainerie sur le quai Sud.
		Stationnement	Stationnement superficiel	-Projeter des parkings sur les quais du port 800 places. -Projeter un parking pour chaque équipement
			Garage collectif	- Projeter un parking en silo de 12 niveaux avec une capacité de 1000 places.

Tableau 15 : améliorer la mobilité et l'accessibilité

Chapitre V : programmation et intervention urbaine

Stratégie n°2 : Travailler sur la mixité sociale et fonctionnelle et renforcer l'attractivité touristique de la ville

Pour quoi	Comment	
	Orientation	
<p>*Renforcer et consolider la liaison du port avec la ville</p> <p>*créer une centralité entre le port et la ville .</p> <p>*Ouvrir la façade maritime et moderniser le bord de mer</p> <p>*récupérer les terrains des friches industrielles, et l'injection des équipements de loisir, culturel, sportif et éducatif, ...</p>	<p>*Penser à des usages mixtes incluant des programmes touristiques, culturels, sportif commerciaux par l'intégration des équipements et des évènements.</p> <p>*projeter des placettes, des jardins et des parcs pour rattraper le manque dans la fonction de loisir</p> <p>*Une stratégie de rayonnement et de compétitivité culturelle, de formation, de loisir et commerciale par la réalisation des grands équipements.</p>	<p>Résidentielle et Hôtellerie :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hôtel 3* dans le quai du port de plaisance avec une capacité de 400 lits -Hôtel 4* dans le quai entre port de transport maritime et port de plaisance avec une capacité d'accueil de 300 lits -Un programme d'appart-hôtel dans le quai entre port croisière et port de pêche (60 logements) - Inciter a réhabilité l'habitat et l'hôtellerie <p>Équipements culturels :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Centre culturel place de FERPHOSS -Musée de mer sur le quai ouest du port de plaisance -Musée de l'histoire de Beni saf en face de FERPHOSS -Un palais d'expositions et un théâtre place de la caserne. -Médiathèque -Salle de cinéma -Réhabilitation et remise en fonction les équipements culturels au niveau de centre-ville (maison de jeune) <p>Équipement commerciale :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Un mal avec une capacité de 150 magasins, 4 restaurants, 4 cafètes, une salle de thé -Des commerce (boutiques, des restaurants et des cafeterias) intégrer en RDC d'habitations et d'hôtellerie -Pêcherie et marché de gros dans le quai du port de pêche -Un centre commerciale sur le quai de port de plaisance de 40 magasins 2 restaurants et 2 cafétérias <p>Équipement sportifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Des terrains de sport un stade de basket-ball et de foot Ball. <p>Activité de loisir :</p>

Chapitre V : programmation et intervention urbaine

		<ul style="list-style-type: none"> -Aménagements d'un parc d'attraction dans la forêt qui représente une rupture urbain entre plan II et le port (un manage, des jardins familiaux, les pergolas...) -Aménagements d'un parc urbain sur une falaise avec des promenades et des parcours au-dessus de mer. -Un centre de loisir à côté du mal -Aménagement d'un parc aquatique dans la playa -Un centre aquatique pour le tourisme de quatre saisons dans la playa . -une piscine couverte sur le quai ouest du port de plaisance. -les clubs nautiques et les clubs de plongeurs sur le quai du port de plaisance. -des terrain pour le Beach-sport (Volley-ball, hand-ball, Tennis-Beach, Foot-Beach) -la reconversion du port de pêche à un port de plaisance. Équipement de service, de recherche et éducatif : <ul style="list-style-type: none"> -Extension de la salle de soin existante . -Centre de formation touristique en face port de plaisance avec une capacité d'accueil de 80 étudiants -Centre de recherche maritime sur les produits marins et les types des poissons en face l'école de pêche.
--	--	---

Tableau 16 : Travailler sur la mixité sociale et fonctionnelle et renforcer l'attractivité touristique de la ville

Chapitre V : programmation et intervention urbaine

Stratégie n°3 : la continuité de la façade maritime & la modernisation et l'animation de bord de la mer.

Pour quoi	Comment	
	Orientations	Projets
<p>- La valorisation du littoral par la mise en place des équipements compatibles</p> <p>*créer des vues panoramiques à la mer par la projection des promenades, des placettes, des percées visuelles</p> <p>*La valorisation de l'image de la ville par le renforcement du caractère identitaire de la relation ville-port</p> <p>*Ravoir et revivre la façade maritime par l'installation des activités ludiques, nautiques, culturelles, et économiques.</p>	<p>* La dé densification et la aération de la bande littorale avec la projection des espace vert, des placettes et des Percées visuelles.</p> <p>*Ouvrir la façade maritime par la délocalisation des équipements incompatibles et les habitations vétustes</p> <p>*Récupérer les terrains des friches industrielles et projeter des espaces publics aménagés.</p>	<p>Délocaliser la douane ; la caserne et récupérer les terrains pour ouvrir la façade maritime et réaliser une centralité par la projection des équipements touristiques.</p> <p>- Créer plusieurs percées visuelles de premier Boulevard maritime jusqu'au dernier Boulevard et aménager le bord de la mer avec des placettes et des jardins pour animer la façade maritime.</p> <p>-Restaurer et la réhabiliter les habitations au bord de la mer et introduire la fonction commerciale en leurs RDC.</p> <p>-Aménager une placette place le terrain de foot et la station du taxi et un square jardin à l'entrée de la plage des puits.</p> <p>-La projection d'une promenade tout le long de la plage.</p> <p>-Récupérer les terrains de la pêcherie et les ateliers pour aménager une grande placette au bord du port de plaisance afin d'ouvrir le port sur la ville.</p> <p>-Récupérer le terrain de FERPHOSS (friche industrielle) et projeter un centre culturel.</p>

Tableau 17 : la continuité de la façade maritime & la modernisation et l'animation de bord de la mer.

Chapitre V : programmation et intervention urbaine

Stratégie n°4 : la mise en valeur du paysage urbain et l'espace vert.

pourquoi	Comment	
	Orientations	Projets
<p>-L'amélioration et la modernisation du conforme en mode de vie et la qualité de vie des habitants.</p> <p>-Assurer un conforme paysagère pour les habitants et renforcer les liens sociaux entre les différentes catégories des habitants à travers l'aménagement des espaces de respiration, de rencontre et de détente comme les placettes et les parcs qui jouent un rôle important dans la conciliation</p> <p>-Rafraichir la ville et renforcer l'activité touristique dans la ville .</p> <p>-Valorisation des rapports sociétaux dans la ville et une coordination forte ville-mer</p>	<p>-Soigner la qualité urbaine et les espaces publics à l'interface entre le port et le Centre-ville</p> <p>-l'aménagement des placettes à l'intérieure, des espaces de rencontre et un front de mer</p> <p>- la réduction des effets de coupure et des barrières physiques doit être particulièrement étudiée cela évite l'isolement des quartiers en périphérie avec la mer dégager et aménager plusieurs esplanades de rencontre</p> <p>-Programme de reconstitution et d'extension du patrimoine forestier</p> <p>-Protection de forêt existante et aménager comme parc urbain et un jardin familiale</p> <p>-Augmentation du couvert forestier, de sa densité et de sa biodiversité (forêts de production et de protection)</p> <p>-ouvrir la façade maritime par le dégagement des esplanades au bord de mer assuré une animation forte</p>	<p>-Aménagement d'un parc urbain</p> <p>-Aménager d'un parc attraction</p> <p>-Créer une continuité des espaces dégagés aménagés comme placette de rencontre, parc aquatique dans la playa</p> <p>-une placette aménagée sur le port de plaisance dans la zone de caserne</p> <p>-une esplanade au bord de mer tout le long de la plage des puits</p> <p>-une placette dégagée tout au long de la plage Des Puits, une placette des fêtes dans le quai de port de plaisance</p> <p>-Aménager un front de mer au Segla sur une vue panoramique créée une animation par la projection de commerces de nécessité et aménager des espaces publics de rencontre</p> <p>-Dégager des placettes face au port de pêche</p> <p>Un jardin à côté de lycée</p> <p>Un jardin au cœur du quartier plage des puits</p>

Tableau 18 : la mise en valeur du paysage urbain et l'espace vert.

5.4.plan d'aménagement (Echelle1/2000)

5.5. Plan d'aménagement (Echelle1/1000)

5.6. Coupes urbaines du plan d'aménagement

5.7. Façade urbaine

5.8. Vue 3D :

5.9. Partie technique de l'aménagement urbain :

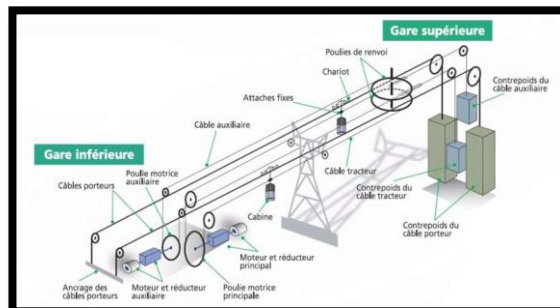
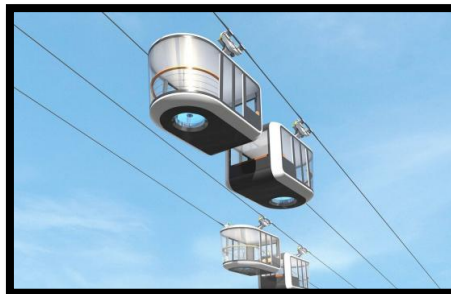
5.9.1. la mobilité urbain

Il est essentiel dans l'aménagement de la ville de limiter l'impact des éléments de protection dans le paysage urbain, les principes suivants seront respectés :

1. Envisager toute alternative possible à la pose d'obstacle sur le domaine du piéton, en particulier à l'occasion des projets de transformation des voiries (nivellement, traitements spécifiques des bordures).
2. Garantir la continuité des cheminements et la sécurité des usagers piétons par une implantation claire des éléments de protection, (exclure les bornes basses)
3. Restreindre la diversité des modèles pour une meilleure lisibilité des dispositifs de partage de l'espace public, donc plus de sécurité, et plus de cohérence dans le paysage urbain.
4. Limiter la quantité des éléments en optimisant leur disposition (écartement, alternance avec d'autres types).

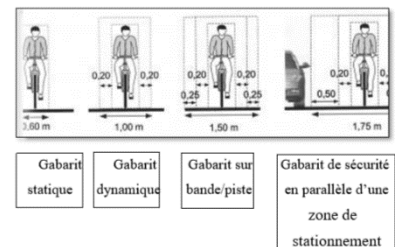
Mobilité urbain transport doux :

a. Téléphérique.



55

b. Pistes cyclables.



⁵⁵https://www.google.com/search?biw=1366&bih=657&tbm=isch&sa=1&ei=y1fnXLmaBL2q1fAP39WAmAI&q=sch%C3%A9ma+principe+de+tr%C3%A9ph%C3%A9rique&oq=Sch&gs_l=img.1.0.35i39l2j0l8.329669.330996..334871...0.0.0.256.671.0j1j2.....0....1..gws-wiz-img.....0i67.Jj6Pblb7Ubs

Chapitre V : programmation et intervention urbaine

Le cycliste, d'un gabarit statique de 0.60m, a besoin d'un espace de 1.50m pour circuler normalement voire de 1.75m en présence de véhicules en stationnement

e. Dimensions des voies cyclables et routières

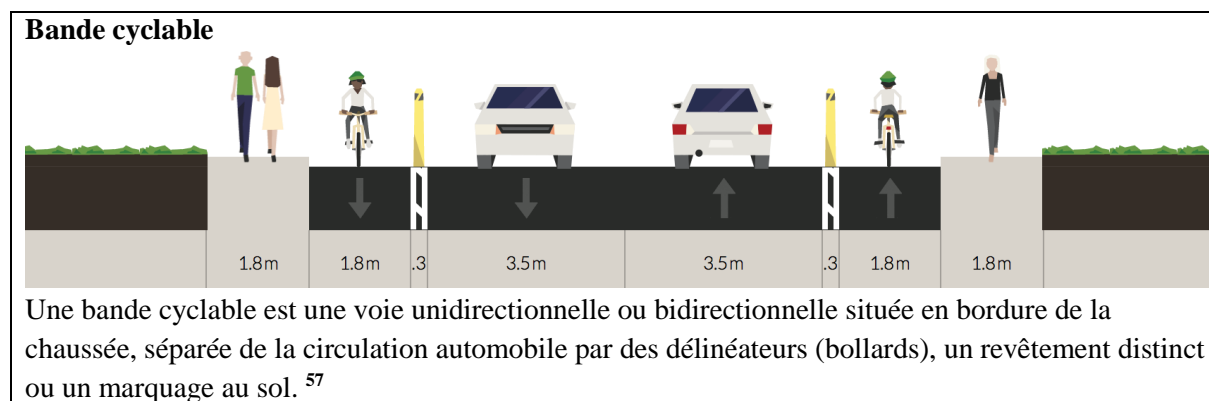
Le tableau ci-dessous présente les dimensions généralement convenues des voies cyclables et des éléments associés. Ces données sont fournies à titre indicatif et ne correspondent pas nécessairement aux normes en vigueur dans votre municipalité.

Éléments	Largeur	Min.	Max.
Trottoir	1.8m	1.5m	N/A
Voie (automobiles)	3.2m	3m	3.5m
Voie (autobus et véhicules lourds)	3.6m	3m	4m
Bande cyclable (unidirectionnelle)	1.8m	1.5m	2m
Bande cyclable (bidirectionnelle)	3m	3m	4m
Piste cyclable (unidirectionnelle)	1.5m	1.5m	2m
Piste cyclable (bidirectionnelle)	3m	3m	4m
Accotement asphalté	1.5m	1m	1.8m
Stationnement latéral	2.1m	2.1m	2.3m
Dégagement pour protéger des portières*****	0.75m	0.5m	1m ⁵⁶

Tableau 19 : Dimensions des voies cyclables et routières

Types de voies cyclables :

Plusieurs types de voies cyclables peuvent être aménagés en milieu urbain. On distingue généralement les pistes cyclables, des bandes cyclables et des chaussées désignées, mais d'autres aménagements, comme les doubles sens cyclables, peuvent également être mis en place. On a choisis le type le plus courant « la bande cyclable »



c. Stationnement.

Le stationnement consiste à laisser un véhicule immobilisé un certain temps. Il est un maillon essentiel de la chaîne de mobilité des véhicules. Les lieux de stationnement sont appelés parking ou « stationnement ».⁵⁸

⁵⁶ <http://velurbanisme.com/boite-a-outils/dimensions-des-voies-cyclables/>

⁵⁷ <http://velurbanisme.com/boite-a-outils/dimensions-des-voies-cyclables/>

⁵⁸ <https://www.stationnement.gouv.fr/fps>

Chapitre V : programmation et intervention urbaine

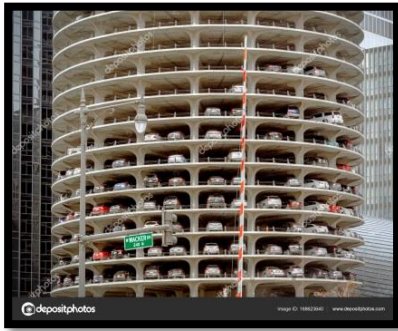


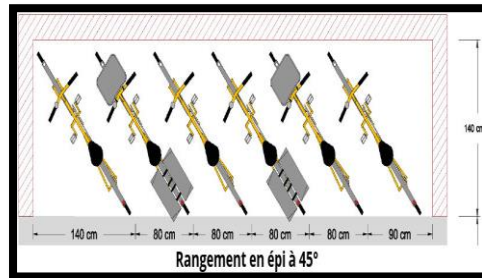
Figure 88 : parking en silo



Figure 89 : parking ouvert



Figure 90 : stationnement de vélo



Rangement en épi à 45° : longueur de 0.8 m, profondeur de 1.4 m, allée de 1.2 m de largeur. Le guide recommande de calculer un espace entre chaque entraxe de vélos alors de 80 cm⁵⁹.

Figure 91 : Schéma de stationnement de vélo



Figure 92 : stationnement pour handicapée

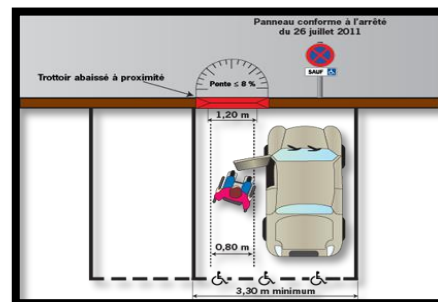
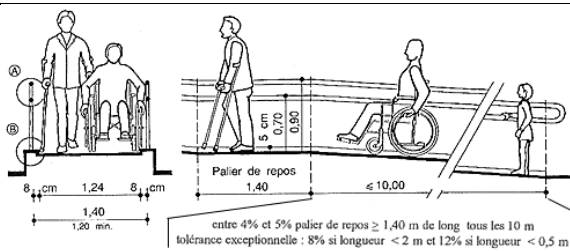


Schéma de stationnement pour handicapé



Figure 93 : Arrêt de bus climatisé abri avec porte



la circulation piétonne pour l'handicapée

5.9.2 Les matériaux de revêtements de sol

a. L'espace public.

L'espace public désigne l'ensemble des espaces (généralement urbains) destinés à l'usage de tous, sans restriction. Il peut ainsi s'agir de tout espace de circulation (réseau viaire) ou de rassemblement (parc,

⁵⁹X2rviAhWMAmMBHaQwBXsQ_AUIDigB&biw=1366&bih=657#imgrc=WX3U6ZpKBXoTpM:

Chapitre V : programmation et intervention urbaine

place...). Au sens large, cette notion peut s'étendre aux espaces à caractère public ou semi-public qui relèvent de droit privé, mais sont accessibles à tous (par exemple, certains espaces commerciaux).⁶⁰

b. matériaux de revêtement de sol.

Les critères de choix des matériaux et revêtement de sol : les matériaux sont tellement nombreux et de différentes qualités qu'il est important de se poser les bonnes questions avant de faire son choix :

- la résistance aux agressions les plus répétées
- l'usage et le confort,
- Qualité esthétique, et localité
- les aspects sanitaires et environnementaux
- Durabilité, selon la pièce de destination
- Facilité d'entretien et de maintenance,
- Optimisation des coûts d'investissement et d'exploitation,
- Adaptés à chaque typologie de lieu ⁶¹

c. Les palettes de matériaux et revêtements de sol

Usage placette (places et trottoirs) :

		
Pavée gris	Pavés rouges	Carrelage en pierre naturelle

Usage parc urbain et parc d'attraction :

		
Pavé en pierre	Béton imprimé	Béton bitumineux rouge

Usage voies mécaniques :

		
Dalles & pavés de béton bitumineux	Béton désactivé	Pavé de grés de joint engazonnés

5.9.3. Les dispositifs de contrôle du stationnement

Le développement très important de la circulation automobile depuis les années 60 a conduit les élus et les services techniques des villes à introduire, sur les trottoirs, et dans les rues, de

⁶⁰ <http://collectivitesviables.org/sujets/espace-public.aspx>

Chapitre V : programmation et intervention urbaine

nombreux éléments de protection. leurs fonctions est d'empêcher l'accès et le stationnement des véhicules sur les espaces disponibles et d'améliorer le confort du piéton dans la rue.

a . Borne Marine :

Hauteur :30 cm

Diamètre :20 cm

Matériaux :Borne Acier incassable S235 épaisseur 4 mm.

Peinture : époxy sur couche zinc antirouille

b. Borne d'amarrage :

*Bitte d'amarrage pour les petits Yachts

Matériaux : inox 304

*Bitte d'amarrage de bateau

Bollard en Inox 316.

Disponible en Hauteur 100 Et 120 mm et



c. Barrière grand siècle

Matériaux : acier électrozingué et laqué.

Dimension : hauteur 100cm, longueur 100à200cm



5.9.4 Mobilier de repos :

L'espace public est un lieu essentiel de la vie sociale, or pour la personne captive de la ville : jeunes, personnes âgées ...Le mobilier urbain est l'ensemble des objets ou dispositifs publics ou privés installés dans l'espace public et liés à une fonction ou à un service offert par la collectivité (bancs , poubelle...)les bancs peuvent favoriser les relations avec l'autre. Leurs formes sont très diverses : banquettes, chaises, poufs, causeuse simple ou double face ...






Bancs, banquettes en pierre de Comblanchien , couleurs : gris et blanc , dimensions : longueur et largeur en fonction du projet -hauteur d'assise 40à 48cm



Banquette en bois , dimension : Longueur, 125 ou 200 cm – largeur, 50cm .

Chapitre V : programmation et intervention urbaine

		
Banc simple :10 lames en bois exotique dimensions de 200 cm de 200 cm	banc Lisbonne Acier- dimensions (Lxlxh) : 1,80 mx 0,75 m x 0,75m	Banquette STELLA METALCOM Acier et fonte, assise métal (Lxlxh) :106x53x71 cm

5.9.5. Les objets pour l'hygiène et la propreté :

		
Corbille en acier r-60 L. diam. 56 : cm, ht. : 85 cm	Corbille en Acier corten- diam. 40cm x 68,5cm de hauteur (40 L)	Corbille en bois exotique / bac Dimensions :diam. 53,5cm, ht.70cm, 100 L

5.9.6. Salles d'eaux publics:

a.Les sanitaires publics :

Les sanitaires publics, autrefois très nombreux Dans les villes, ont peut à peut disparus Notamment à cause des difficultés d'entretien Qu'ils présentaient.

Les cabines de plage

ce modèle de cabine de plage en bois avec douche a été spécialement conçu pour être installé sur le sable, et dispose d'un dispositif d'installation rapide et stable , dimension 1.34 m x 1.34 m et hauteur de 2.10m



5.9.7.Les Objets liés aux végétaux et à l'eau :

a.Les grilles d'arbre :

Appelées aussi l'entourage d'arbres ou le corset d'arbre , assurent une protection du système racinaire des arbres plantés dans les rues, sur les trottoirs ou les parcs du stationnement.



		
---	---	---

b.Bacs à fleurs :







Pour embellir les villes et les rendre plus chaleureuses, ou encore empêcher le stationnement sur les trottoirs ou délimiter un espace de stationnement

Chapitre V : programmation et intervention urbaine

Bac à fleurs en plastique	Bac à fleurs en bois	jardinières bancs en béton
		

5.9.8 Les lumières :

L'éclairage public représente le marché le plus important dans le domaine de l'équipement des villes. Un luminaire est généralement mise en place pour 20 ans. De plus, l'éclairage constitue dans le champ du mobilier urbain, le secteur où il est le plus facile de proposer un objet répondant à un problème particulier.

		
Lampadaire multiple	Lampadaire tube	Réflective lampadaire
		
Les bornes intelligentes	Lampadaire chapeau	Lampadaire conique

5.9.9. Les supports d'informations et de communications :

Selon les types d'information à communiquer, les supports sont très divers :

- L'affichage publicitaire utilise des panneaux de différentes tailles
- L'information culturelle a recours à des colonnes, des panneaux d'affichage libre, des plaques culturelles sur les bâtiments et les jardins.
- Les signalétiques directionnelles
- L'information touristique propose le fléchage de monuments
- L'information commerciale

a Fléchage directionnel :

Matériaux : support en bois lamellé-collé ou

Plaque en aluminium

Dimension : hauteur : de 1.30à2.50m



Chapitre V : programmation et intervention urbaine

b Relais information service :

Peut être surmonté du logos « I »le signalant.

Les informations sont municipales –culturels-touristiques et de services

Le relais peut intégrer banc-corbeilles-téléphone-borne télématique et sanitaire

Matériaux : structure en bois ; vitrine : Polycarbonate ou verre sécurit

Dimension : 2 à .4 ; hauteur : 3.5m

c Arts publics :

art public est un terme générique décrivant les œuvres d'art conçues et exécutées pour être placées dans un espace public .



5.9.10. Les végétaux :

a Les principaux objectifs :

- Créer un environnement de qualité,
- Choisir des végétaux adaptés aux différents milieux (urbain et naturel) : nature de sol,..
- Planter et préserver durablement les arbres d'avenir,
- Préserver, valoriser et accroître le patrimoine arboré : inventaire du patrimoine arboré, protection de l'arbre pendant des travaux de voirie par exemple, conservation des arbres Crevassés en tant que niches écologiques si leur état sanitaire n'influe pas sur la sécurité
- Apporter des solutions alternatives respectueuses de l'environnement

b Critères de choix des essences végétales :

- Espèces locales adaptées au climat et au sol (climat méditerranéen).
- Espèces végétale qui garantit un bon paysage naturel qui s'intègre à l'urbain.
- Végétaux nectarifères et mellifères, à fruits comestibles pour les oiseaux et la petite faune
- Végétaux peu exigeant en eau (adaptés aux milieux secs).
- Végétaux résistants à la pollution et aux maladies.
- Palettes végétales à floraisons étalées dans le temps,

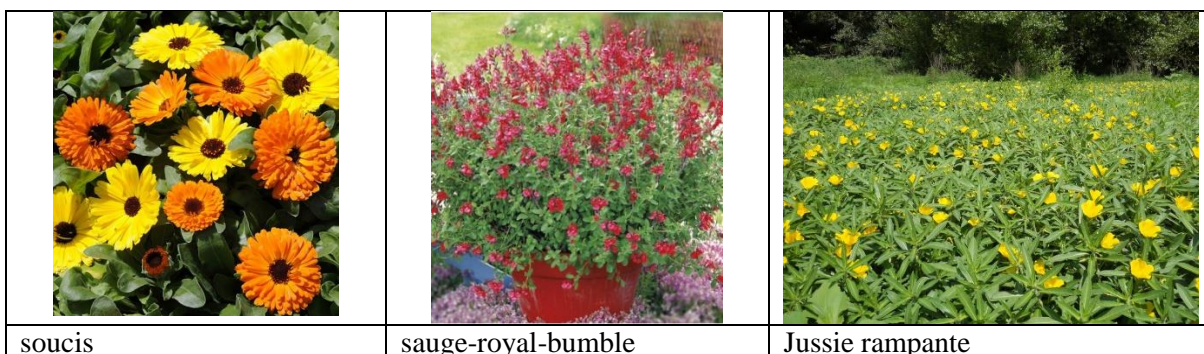


Les palmiers



Palmier à chanvre

Chapitre V : programmation et intervention urbaine

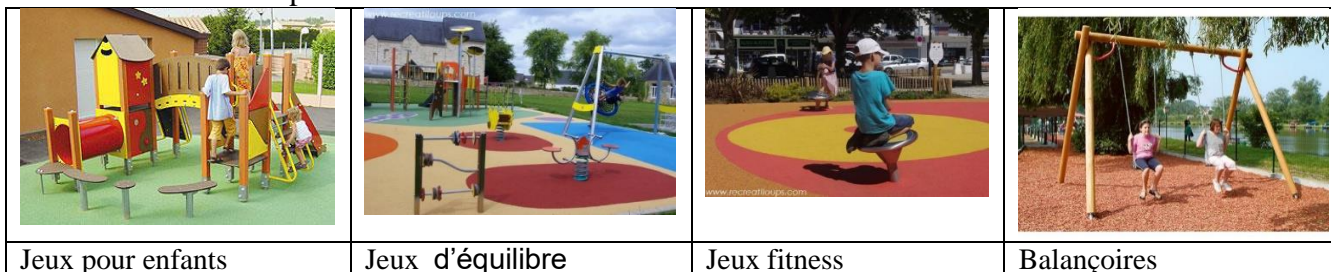


5.9.11. Les équipements de loisir :

Jeux sont regrouper en plusieurs catégories qui sont définies par les tranche d'âge des Personnes auxquelles ils s'adressent :

- Jeux pour tout – petits (jusqu'à 6ans)
- Espace de jeux pour adolescent
- jeux collectifs (table de pingpong, jeux d'échecs, piste de planche à roulette ...)
- Jeux pour enfant (de 6 à 10 ans)
- Parcours sportifs

Le bois , les matières plastiques et le métal les assemblages et la visserie sont le plus souvent sont les matériaux les plus utiliser



les maison de la plages des puits sont pintées avec la couleur blanc et du bleu qui sont inspirée des maison de la Grèce
Crée à tout les maison au bord du mer une cour a l'entée avec des commerce au RDC

Conclusion générale :

En conclusion, notre projet mis en question l'inscription de la ville dans le cadre de la compétitivité et l'attractivité touristique qui s'intéresse à renforcer les liens et les relations entre la ville et la mer.

Afin d'aboutir à ce résultat on entame l'étude selon cinq chapitres qui sont structurés sur une planification stratégique, où on a commencé par une lecture globale au local.

Le premier chapitre, comprend les différentes définitions des concepts théoriques ayant une relation avec notre thème. Dans le deuxième, nous avons étudié et analysé des exemples des villes rassemblés à notre ville et nous avons considéré ces exemples comme une base de référence pour intervenir sur la ville.

Dans le troisième chapitre nous avons sélectionné la ville et délimité la zone urbaine à étudier ; cette étude prend en considération la complexité du système urbain, qu'on a décortiqué en plusieurs entités et parties moins complexes (paysage urbain, infrastructures et mobilités, paysage naturel), et ressortir les problématiques spécifiques à chaque partie afin de les classer et accumuler pour ressortir la problématique et les hypothèses générales.

Dans le quatrième chapitre, nous avons délimité la zone d'étude avec justification du choix et nous avons fait une étude profonde sur notre fragment choisi utilisant la méthode typomorphologique pour ressortir les problèmes et les besoins spécifiques de notre site, proposer les hypothèses convenables et les matérialiser sous forme de deux scénarios d'aménagement et un scénario retenu. Le cinquième chapitre nous a permis d'avoir une idée sur la programmation urbaine, alors que l'élaboration du programme urbain a été faite selon la vocation et les besoins de la ville et les stratégies d'aménagement que nous avons développées. Donc le plan d'aménagement de la zone d'étude est élaboré à la fois par le programme urbain et par les stratégies d'aménagements.

Ce travail a permis de faire ressortir certains enjeux que l'on peut récapituler comme suit :

Notre projet: le réaménagement de littoral pour le renforcement de la relation ville-mer à Beni Saf, se base sur les potentiels et les atouts naturels que nous considérons comme un aspect essentiel pour aller de Beni Saf vers une compétitivité et attractivité touristique par excellence et qui intègre implicitement avec les facteurs socio-économique, culturelle, naturelles, vise l'articulation de la ville avec la mer par une stratégie de liaison à différents niveaux: éclaircissement au niveau de la perception d'un ensemble cohérent, soit par la démolition des éléments formant un écran visuel, soit par la récupération des friches urbaines et la reconversion de certaines fonctions, soit par la création d'espaces publics et privés. D'autre part une mixité fonctionnelle et sociale a été choisie pour Beni Saf d'une façon qui ne prend pas seulement les fonctions urbaines en considération mais également d'une mixité ville-port et émerger la ville dans la mer avec un aménagement adéquat avec la société de loisirs de transport et de pêche : se promener, se consommer en dessus ou à côté du port, tout en contemplant le port moderne.

Enfin le principe de reconversion des territoires ville port revivifie le port et redonne à la ville un énorme potentiel pour le futur en forme d'une image à la ville, plus d'attractions, plus d'emplois, plus de culture et meilleur cadre de vie pour les citoyens et une destination attractive pour les touristes, tout cela permet de passer à une meilleure compétitivité territoriale, nationale et internationale.

Annexe

Analyse du fragment

a. L'agriculture

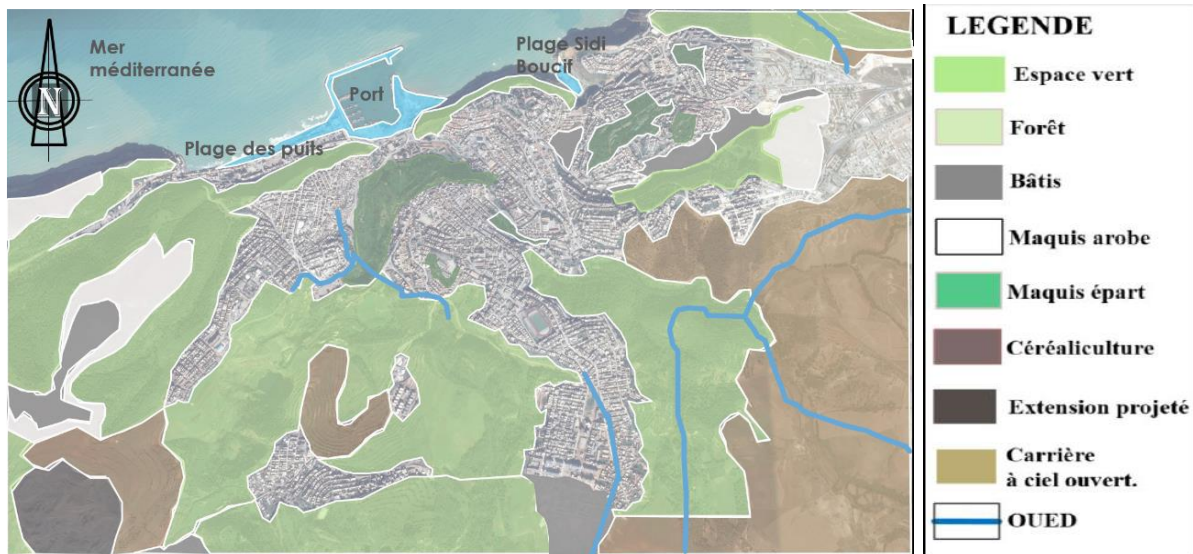


Figure 51 : Activités agricoles et espaces verts

Forêt dense domine en avec 2210 ha pour 500 ha de forêt claire et 151 ha de maquis et de broussailles nous remarquons une potentialité foresterie et agricole importante aussi manque de foncier ce qui est diriger l'extension vers Sidi Safi .

b. Industrie

Production industrielle :

	Société des ciments de Beni Saf (SCIBS)	Société menuiserie d'ouvrage de Beni Saf (SIMOB)
Nature de la société	Cimenterie	Menuiserie
Statut juridique	Public	Public
Superficie de l'unité	42ha	12ha
Capacité de production	Un million de tonnes	750 000 m ² /15000 log en an
Entrants	Pouzzolane –calcaire -argile	Menuiserie générale et ouvrage bois
Sortants	Ciment CPA	Portes -fenêtre
Production 2013	1.205.650 T	65 320 m ²
Nombre d'emploi	566	135
Nature des rejets	Rejets atmosphérique (poussières)	Sciure de menuiserie

Tableau11 : Capacité de production des sociétés industrielles ⁶²

⁶² PDAU (Beni Saf)

c. Tourisme :

La ville de Beni Saf inclue plusieurs potentialités touristiques qui sont dévalorisés et mal exploités et qui peuvent jouer un rôle important dans le développement économique de la ville.

Un tourisme balnéaire exprimé avec deux plages (plage de puits et plage de Sidi Boucif) et un port de pêche qui confronté le littoral à l'augmentation du trafic marin .

Un tourisme industriel des carrières, des anciens gal de minières vue la vocation industrielle de cette ville depuis sa création...

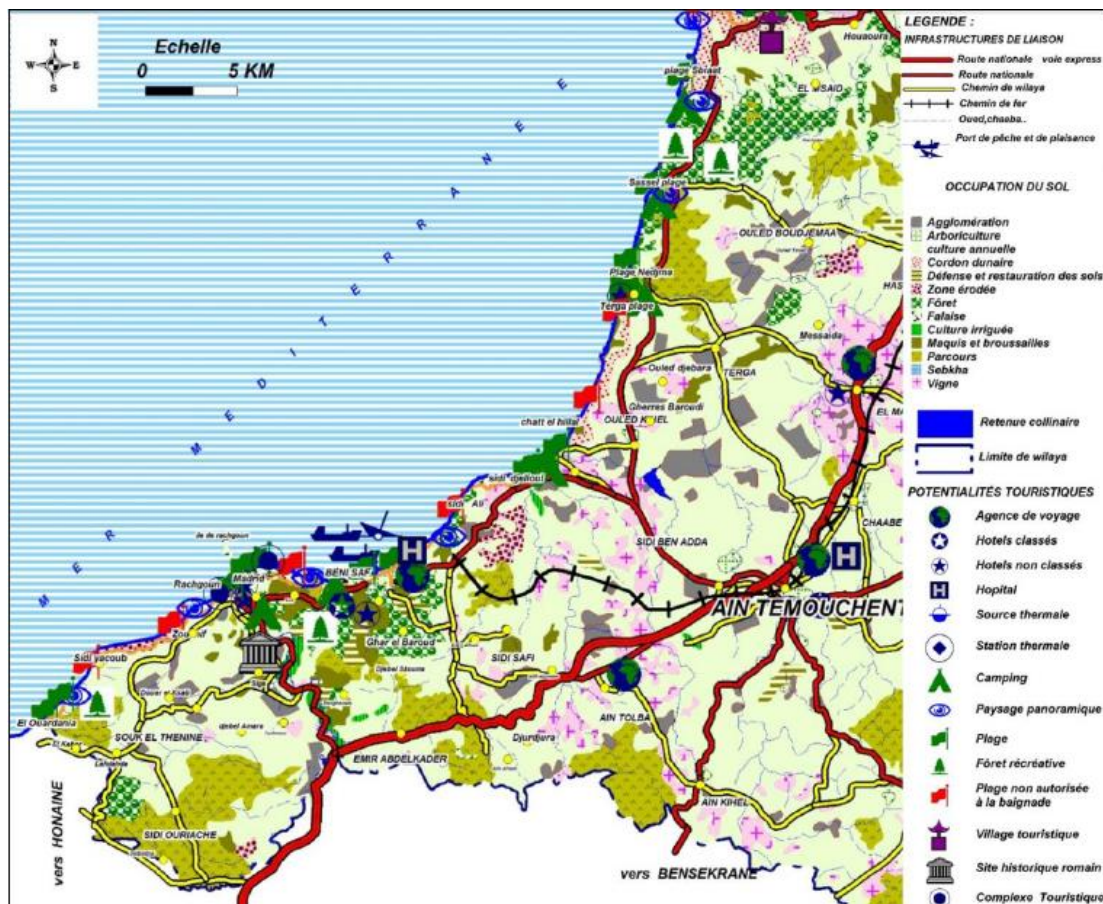


Figure52 : Patrimoines et potentialités touristiques⁶³

À l'image de l'Algérie, Beni Saf, ville côtière et portuaire possède des atouts touristiques recèle d'énormes potentialités appréciables qui pourront faire d'elle une ville potentiellement touristique. Est une région où les possibilités d'avènement d'un produit touristique sont énormes, de par la diversité des ressources dont les plus significatifs sont :

⁶³ PAWT Ain Temouchent

le site, le patrimoine, mais également l'environnement (la mer, les forêts, la topographie).

d. La pêche :

Le port offre de multiples services à la population puisqu'il emploie plus de 2000 personnes à plein temps et absorbe une main d'œuvre artisanale considérable à la laquelle s'ajoutent les 120 stagiaires que l'école de pêche forme annuellement.

De même il contribue à l'essor économique de la région avec la commercialisation d'une quantité relativement importante environ 1500 tonnes de poissons par mois.

Toutes espaces confondues alimentant ainsi les conserveries de la région ainsi que plusieurs points de vente au détail à travers les villes de l'ouest de sud

Situation de la production :

La production de la pêche enregistrée au niveau du port de Beni Saf a stagné voir baissés passant de 7500 à 7000 tonnes entre 1990-2013, cette baisse a touché principalement le poisson blanc, les Crustatés et les grands pélagiques

e. Composition actuelle du port :

Le port actuellement est composé de quatre quais, qui sont répartis comme suit :

Quai d'entrée du port (quai sud) : Contient la plupart d'équipements du port : dépôt de port, pêcherie (vente en gros et en détaille), foyer de marin, glacière, pompier de service.

Quai est : Fabrication locale des chalutiers en plein air ; Dépôts de maintenance ; La quai ou se pose les grands chalutiers du port ; Poste de contrôle gendarmerie.

Quai ouest : Plusieurs appontements sont rattachés à ce quai : 47 dépôts de maintenance disposés par un bloc en longueur séparant le port de la plage ; Un restaurant ; Fabrication locale du chalut en plein.

Quai nord : C'est la brise lame du port, son extrémité et l'extrémité de quai est constituent les deux jetés du port.

Bibliographie

Ouvrages généraux

-la thèse doctorat Présentée par Xiaoying XU les politiques d'aménagement touristiques sur le littoral chinois./)

-la Thèse de Doctorat en Sciences de la Vie Vers une reconquête urbaine de l'interface ville/port Cas de la ville de Bejaia 1993/1996 .

- la Mémoire fin d'étude de Mohammed SI ABED KADER, Mohammed Rida TABTI intitulé : LA RECONQUETE DE L'ANCIEN NOYAU HISTORIQUE DE LA VILLE D'ORAN POUR UNE COMPETITIVITE MEDITERRANEENNE CAS D'ETUDE : SIDI EL HOUARI –ORAN-.

2017-2018

-la mémoires fin d'étude de Hanane MAROUF , Mama SEDDIK intitulé : ENTRE PASSE INDUSTRIEL ET RENOUVEAU CULTUREL : REVITALISATION URBAINE pour BENI SAF ville rencontre. 2014-2015

-La thèse de BEDREDDINE Nassima., BELKACEMI Katia. Et BENBERKANE Sabrina intitulé : La promotion de l'attractivité touristique balnéaire de la wilaya de Bejaia : Pour un flux de masse et permanent.

Les livres

-PRELORENZO, C. et al. La ville au bord de l'eau, Marseille : Éditions Parenthèses, (1993).

-BAUDOUIN, T., COLLIN, M., PRELORENZO, C. Urbanité des cités portuaires, Paris : Le Harmattan, Collection Maritimes, (1997).

-Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement Puf 2015 Page 791

-livre ain tork

-Saffache Pascal, « géographie de la mer et des littoraux », Sedes, Paris, 2003,

-10 Lacaz, J.P., <<introduction à la planification urbaine>>, éd. Presse des ponts et Chaussées, Paris, 1995)

-PRELORENZO, C. et al. La ville au bord de l'eau, Marseille : Éditions Parenthèses, (1993).

-M. ROBINET . revue de l'industrie minière "Impressions de voyage d'études dans l'Afrique du Nord", Ingénieur civil des mines, Société de l'industrie minière (France), gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France, 1921-1971..

-LA REVUE URBANISME. "*Villes numériques, villes intelligentes ?*", Automne 2014 : N° 394

les araticles :

-Le rapport des instruments d'urbanisme en algerie : le SNAT, le SEPT, le PATW, PDAU: Rapport faits saillants, 2016, p11).

-Algérie statistiques, mondiales.com

-N. Widmann, 1976,p24

-LA REVUE URBANISME. "*Villes numériques, villes intelligentes ?*", Automne 2014 : N° 394

-BAUDOUIN T. (1997), "Renaissance du concept de ville portuaire, in Baudouin,

-Collin, Prélorenzo", Urbanité des cités portuaires, L'Harmattan, 1997

-Les cartes et les statistiques données par les sièges d'urbanisme de la wilaya de Ain - T'émouchent et la ville de Beni Saf .

-Rapport de ONM- Station , 2009