



وزارة التعليم العالي و البحث العلمي  
Ministère de l'enseignement supérieur et de la  
recherche scientifique  
جامعة عبد الحميد ابن باديس مستغانم  
Université Abdelhamid Ibn Badis de Mostaganem  
كلية العلوم و التكنولوجيا  
Faculté des Sciences et de la Technologie



N° d'ordre : M..... /2018

## **MEMOIRE DE FIN D'ETUDE MASTER ACADEMIQUE**

**Filière : Architecture et urbanisme  
Spécialité : Habitat et projet urbain**

# **Thème**

## **MARINA LA BAIE DE TENES**

**Présenté par :**

1 .BACHI Siham

2 .GUENDOUZ Nesrine

**Soutenu le 28 /06/2018 devant le jury composé de :**

**Président : Mr ALLAL**

**Examineur : Mr BETTAHAR**

**Examineur : Mme N.BENMICIA**

**Encadreur : Mr BENSELLA Kada**

**Année universitaire : 2017/2018**



# Approche introductive

## I. Introduction :

"La mer ! Sa seule beauté attire, retient le regard et donne l'impression d'une étendue intouchée de commencement du monde, d'une puissance qui dépasse l'être humain "<sup>1</sup>

"C'est par la mer qu'il convient de commencer toute géographie"<sup>2</sup>

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.



Illustration : Auckland, Nouvelle-Zélande  
Source : trailfinders.com



Illustration: Barcelone, Espagne  
Source : servicesvacances.com

Il est vraisemblable qu'au tournant de chaque époque le phénomène de l'édification urbaine doit retrouver sa définition par rapport à ce qui lui échappe. Aujourd'hui, période de retour à des dimensions plus sensibles après une période plus fonctionnaliste, on essaie de comprendre et de renforcer cette relation à l'eau.

La mer, matrice originelle de toute vie humaine s'offre à nouveau à l'homme, comme une possibilité de cadre de vie. La sensibilisation sera un moyen essentiel d'assurer la survie de l'homme.



Illustration : Vancouver, Canada  
Source : unityofvancouver.org

<sup>1</sup>Reine Malouin Romancière et poétesse québécoise , Princesse de nuit

<sup>2</sup> Jules Michelet un historien français ,La Mer,1861, p 39

Et si, entre Dubaï, Monaco, la Corée, la Chine et les projets d'îles flottantes, nous assistions actuellement à une nouvelle étape de l'urbanisme sur la mer ?

Et si la montée des océans nous obligeait à inventer un nouvel urbanisme ?

Et si nous nous dirigeons, dans les années qui viennent, vers une banalisation des POM (Plan d'Occupation de la Mer) ?

Bref, et si l'un des grands enjeux de ce début de XXIème siècle, était de repenser totalement les rapports entre les villes et la mer ?

Un défi qui aujourd'hui prend deux formes différentes.

- La première forme, que l'on pourrait qualifier de catastrophiste, est évidemment directement liée à la menace que fait peser sur un certain nombre de villes la montée du niveau des océans. Si celle-ci devait advenir, ce sont des pans entiers de territoires - et parfois de grandes métropoles - qui pourraient être noyés en partie sous l'eau. En Europe, Hambourg, Londres ou Amsterdam sont aujourd'hui directement menacées par un tel scénario. Aux Etats-Unis, ce sont des villes comme New-York, Miami, Los Angeles ou San Francisco qui pourraient voir toute leur économie mis à bas par une montée ne serait-ce que d'un mètre du niveau de la mer. En Asie, c'est une dizaine de mégapoles - dont Shanghai et Mumbai - qui vivent avec cette menace aujourd'hui de plus en plus pressante.

Des pays comme les Vanuatu et les Maldives voient, eux, carrément leur existence menacée si, comme il est fort probable, le réchauffement climatique se poursuit.

- A l'opposé, se développe une vision beaucoup plus positive qui voit dans la mer un formidable terrain de développement agricole et urbain. C'est le cas depuis une cinquantaine d'années au Japon, notamment à Tokyo et Osaka qui ont fondé une partie de leur croissance sur des polders construits dans leur baie respective. Le phénomène touche aujourd'hui la Chine et notamment la région Shenzhen, mais aussi la Corée du Sud, à Saemangeum, dans l'estuaire du fleuve Jaune.

Mais c'est évidemment à Dubaï, avec, entre autres, The Palm et The World, et au Qatar avec The Pearl, que cette "nouvelle" urbanisation a pris ces dernières années sa forme la plus spectaculaire.

L'une des conséquences du développement très médiatisé de ces nouvelles destinations touristiques est d'avoir redonné une nouvelle crédibilité aux développements urbains sur l'eau.

On semble donc bien être aujourd'hui à l'aube de nouveaux développements urbains basés sur de nouvelles relations entre la ville et la mer.

TENES comme toutes les villes algériennes côtières offre l'un des plus beaux paysages avec vues sur la mer et avec un rivage de 129 KM ou plusieurs plages sont incrustées, dont certaines sont aménagées et d'autres sont à l'état naturel.



Illustration : Ténès Algérie  
Source : earth.google.com

## **II. La problématique :**

"C'est la ville qui détermine l'identité d'une place maritime <sup>11</sup>"

*Qu'elle lui tourne le dos, qu'elle lui ouvre les bras, qu'elle lui franchisse, qu'elle intéresse, qu'elle utilise, la ville est liée à l'eau douce ou salé, et leurs historiques suivant la même cour.*

Ténès est aujourd'hui une ville à peu près morte, car on n'a rien fait pour aider à la prospérité de cette cité abritée par un cap, et qui, par sa position équidistante entre Alger et Mers-el-Kébir, aurait acquis une grande importance militaire, maritime et commerciale, si le port avait été aménagé et si la voie ferrée la reliait à Orléansville. Ténès est maintenant relié à Cherchell par une superbe route qui épouse tous les contours de la côte; de Ténès à Dupleix, le parcours (60 Km) constitue une des plus belles excursions de l'Algérie. Cette route sera bientôt continuée à l'Ouest jusqu'à Mostaganem, constituant ainsi une merveilleuse Corniche depuis Alger jusqu'à Mostaganem.

L'extension de la ville a été confrontée à une double contrainte : faire face à une population en croissance, et à un manque de terrains urbanisables. L'improvisation a fait son chemin en bafouant les différentes politiques d'aménagement, restées lettre morte face au dilemme de choix d'une stratégie d'aménagement des sites retenus.

Le tâtonnement a même eu raison du centre ville, véritable élément identitaire de la ville, un centre tombé en désuétude, avec parfois des démolitions délibérées au profit d'une rente foncière galopante, vu la proximité de la mer.

<sup>1</sup> Michèle Collin, Les Annales de la Recherche Urbaine : Grandes villes et ports de mer, 1992 ,p10

La convoitise des terrains et des immeubles aux abords du port et de la mer est devenue monnaie courante pour des activités de transit, d'import-export en pleine expansion. Certains terrains sont mêmes restés abandonnés vu des conflits au niveau de l'establishment pour l'accapuration de ces sites. Des terrains délaissés ont donc fait leur apparition au centre ville et aux abords de la mer, des zones devenues mal vues par les habitants, où il y a de l'insécurité, une image ternie au fil des années par des indu occupants de ces lieux, qui sont l'objet de grands rapports de tensions.

Cette situation ne fait qu'aggraver une relation fragile entre la ville et la mer, les petites randonnées estivales en quête de fraîcheur ou un temps de baignade dans une eau presque polluée constituent les seules manifestations encore tangibles des rapports entre les citoyens en majorité passagers et une mer refoulante. Tout espace d'accueil ou de divertissement est inexistant ou ne répondant à aucune règle pouvant favoriser un tourisme local ou constituer un attrait pour un tourisme national ou international.

Toutes les terrains côtiers qui se trouvent sur ce fragment de la frange maritime de Ténès sont un espace stratégique qui peut enrichir la ville économiquement, socialement, et surtout en matière d'urbanisme et tourisme. Notre travail cherche à mettre en évidence la relation complexe qui unit l'homme à son environnement; a présenté des réponses urbanistiques adaptées et saisir les éléments favorables à la qualité urbaine et à l'amélioration du cadre de vie.

## *QUEL PROJET URBAIN POUR UN RETOUR DE LA VILLE A LA MER ?*

### *QUELLE SONT LES COMPOSANTES QUI DOIVENT SE REUNIR POUR ATTEINDRE CET OBJECTIF?*

### **III. Motivation et choix du thème:**

N'est il pas temps que les deux entités renouent les liens entre elles ? Ainsi ce ne sera ni la mer seul, ni la ville seule, mais à travers l'ensemble que Ténès pourrait transformer ses handicaps, ses fragilités en atouts et ce en valorisant l'originalité de son site et en lui donnant une cohérence par un projet urbain. Un projet urbain qui devrait investir la façade maritime, qui amènerait au centre les activités qualitatives et mettrait en place des méthodes , des procédures ,des dispositifs et des stratégies communes pour donner naissance à l'opération ville- mer nécessaire et emblématique pour le retour de la ville à la mer

#### **Que ce que veut dire une marina :**

Est un immeuble immobilier construit sur le domaine public maritime, par conséquent le bien de la nation et qui par conséquent on prend au bénéfice De quelques privilégiés la mer, la vue, les plages. Vouloir construire une marina c'est aller dans le sens du développement de la cote. C'est vouloir associer ce qui fait les richesses naturelles de la cote, son soleil, sa qualité d'ensemble et son appel international et lier la terre et la mer au travers d'une activité : la plaisance.

### **IV. Objectifs à atteindre:**

Donner l'identité d'une ville maritime à Ténès en s'appuyant sur :

- La volonté de faire Ténès une métropole d'interface méditerranéenne.
- La mixité des usagers et des fonctions (ville, mer, public)
- Revaloriser ce fragment en lui redonnant une image à travers une architecture contemporaine avec un respect et une valorisation d'éléments existants.
- Améliorer les conditions de vie dans la frange maritime à travers la création d'espaces publics, et d'espaces verts et qui nous permettent de voir le paysage d'une ville de mer
- Améliorer la qualité visuelle et esthétique de la frange maritime.
- Donner l'importance aux espaces piétons et à la circulation douce.
- Créer un pôle attractif à la zone d'intervention.
- Créer un pôle touristique : un lieu de promenade, esplanade.....

- Créer des équipements accompagnant comme : hôtels, musée de la mer.....

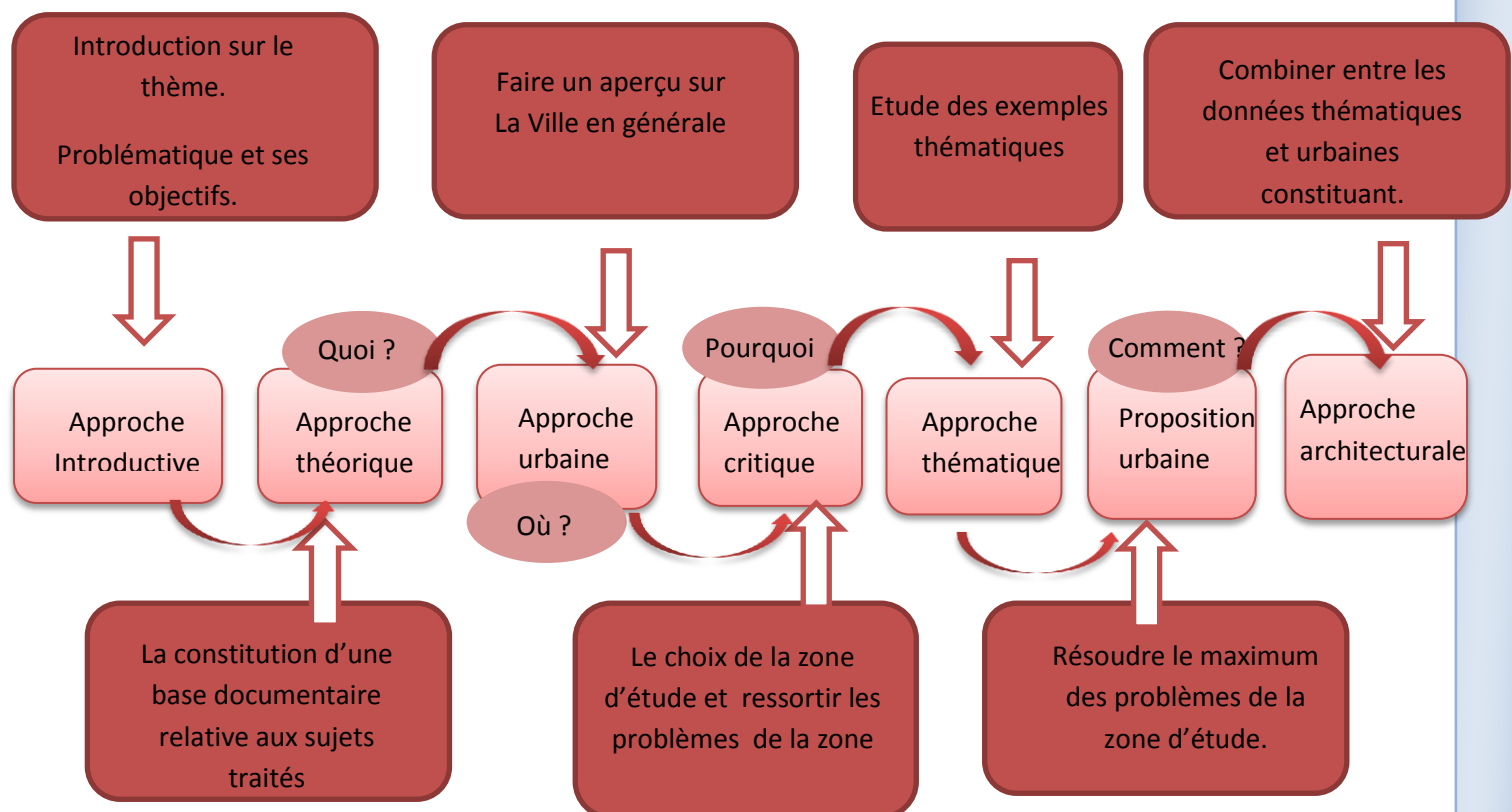
## V. Méthodologie de travail :

Le retour de la ville vers la mer signifie qu'il y a eu rupture ou plutôt conflit ou relation conflictuelle ou encore des moments de tension, qui se sont traduits spatialement et socialement et se sont manifestés d'une manière très poussée dans des zones plus que d'autres. Ces mêmes espaces de conflit, de tension et de forte manipulation subissent un rapport de force qu'exercent les différents acteurs socioéconomiques.

Le sujet sera abordé d'une manière analytique et dialectique dans les rapports de la ville avec la mer, sur la façade maritime voire le littoral et le centre ville constitué par le noyau historique de la ville.

Afin de mener à bien cette initiation à la recherche une certaine démarche méthodologique était plus que nécessaire en vue d'une bonne gestion du temps et une meilleure maîtrise du sujet.

Globalement, le travail est divisé en 7 chapitres:





# Approche théorique

---

## I. INTRODUCTION :

Attirantes par la beauté étonnante de leurs paysages et par un climat généralement clément, les zones littorales demeurent une destination favorite pour les touristes et pour l'établissement même d'une grande partie de la population. Du fait de ces changements démographiques, plusieurs régions investissent dans la mise en place d'infrastructures, dans le développement de l'aquaculture et de nouvelles industries, autant de changements susceptibles d'accroître le développement économique et d'améliorer le niveau de vie.

Mais tout cet engouement pour les régions côtières, les fragilise davantage, par la détérioration de l'écosystème et des ressources naturelles, la pollution marine, d'où la nécessité de protéger ces zones littorales pour qu'elles puissent continuer à assurer les fonctions qui lui ont été confiées et de les intégrer dans l'imaginaire collectif des habitants de la ville.

## II. les villes côtières :

### 1-Définitions:

**La ville :** La difficulté de la définition de la ville tient à ses propres caractéristiques : une taille, mais également des fonctions diverses et surtout une autonomie politique.

Pour les géographes contemporains comme Pierre George, une ville se définit comme un groupement de populations agglomérées caractérisé par un effectif de population et par une forme d'organisation économique et sociale.

**La ville côtière:** Au cours du temps, la plupart des villes se sont développées en rapport à l'eau, que ce soit le long d'une côte (quel meilleur exemple que le pourtour méditerranéen?), le long d'une rivière (le Caire, Rome autrefois, New York et New Delhi) ou d'un lac (Tenochtitlan, un grand nombre de villes suisses). Une lecture de la carte du monde relève la présence de cités à

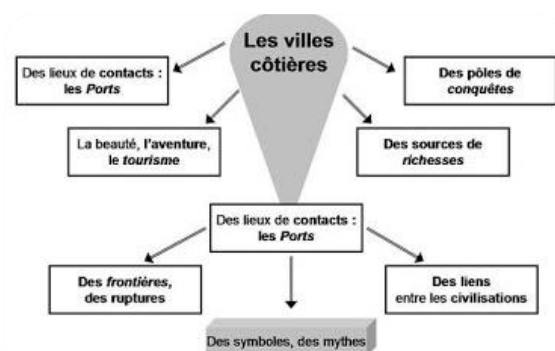


Illustration: les villes côtières le succès pourquoi  
Source : jean pierre paulet, 2007, les ville et la mer , paris, p4

proximité d'un plan d'eau. Cependant chacune de ces villes développent un rapport différent à son cours ou plan d'eau.

“ Les villes côtières occupent un rôle majeur et la nécessité d'avoir des positions face à la mer a toujours été une réalité de l'histoire”<sup>1</sup>

### **III. Le concept du littoral**

La zone littorale est définie comme « une bande terrestre et marine dont la largeur varie en fonction du milieu et des besoins de l'aménagement. Elle correspond rarement à des entités administratives ou de planifications existantes. Les systèmes naturels côtiers et les zones dans lesquelles les activités humaines sont liées à l'exploitation des ressources littorales peuvent donc s'étendre bien au-delà des eaux territoriales et à des kilomètres à l'intérieur des terres »<sup>2</sup>.

La proximité de l'eau développe un environnement particulier : dunes, galets, falaises, estuaires. Il se développe un microclimat spécifique au littoral, la majorité des hommes, vit sur les littoraux. Ceux-ci sont propices aux différents flux d'échanges commerciaux, déplacements .....etc

Plusieurs facteurs contribuent ont fragilisé le littoral : les pressions anthropiques croissantes ; telles que l'urbanisation, la pollution, la densité élevées de population, le développement des activités industrielles et touristiques, les mouvements géomorphologiques naturels, notamment le recul du trait de côte , et l'occurrence des phénomènes climatiques externes liés au changement climatique.

Ce constat n'est pas nouveau et il a inspiré les principales politiques publiques mises en place en faveur du littoral, qui par sa spécificité, demande une approche spécifique d'observation.

La loi algérienne, enfin, définit le littoral comme suit : « le littoral englobe l'ensemble des îles et îlots, le plateau continental, ainsi qu'une bande de terre d'une largeur minimale de huit cents ( 800m) longeant la mer et incluant :

---

<sup>1</sup> Jean-Pierre Paulet, *op. cit.*, p. 3.

<sup>2</sup> Le programme européen pour l'aménagement intégré des zones côtières, office des publications officielles des communautés européennes, Luxembourg 92, p11 84

- les versants de collines et montagnes, visibles de la mer et n'étant pas séparés du rivage par une plaine littorale.
- les plains littorales de moins de trois kilomètres (3km) de profondeur à partir des plus hautes eaux maritimes
- l'intégralité des massifs forestiers ;
- les terres à vocation agricoles
- l'intégralité des zones humides et leurs rivages dont une partie se situe sur le littoral à partir des plus hautes eaux maritimes tel que défini ci-dessus.
- les sites présentant un caractère paysagers culturel ou historique »<sup>1</sup>.

Dans notre périmètre d'étude, nous avons déterminé la partie du littoral l'objet de notre étude et cela en conformité avec les définitions précédentes et la nature même du site.

### **3.1. Le littoral, un espace attractif**

Il convient de bien cerner les caractéristiques suivantes :

L'originalité L'espace littoral est un milieu original, singulier. Original, donc il est naturellement attractif, car l'espace littoral est un espace de contact entre deux milieux terrestre et maritime, entre :

- Un avant : la mer, à la nature influente par ses vagues, ses marées, ses courants, son autre rivage.
- Un arrière : pays tout aussi influant par sa profondeur, son développement, ses propres dynamiques naturelles.

Enfin attractif, par sa définition déjà, mais aussi pour d'autres raisons qui tiennent à la double nature de ses composantes qui lui confèrent d'autres dynamiques ; ressources alimentaires ; avantages climatiques (douceur, modération, humidité) ; site favorable.

### **3.2. L'espace littoral est un espace commandé**

Le littoral est comme les montagnes, un espace où la nature prime, mais où l'homme détermine, et c'est toute la géographie...! C'est un espace contradictoire en apparence du sujet ! C'est l'homme en effet qui détermine, s'il occupe, aménage, pour quelles raisons et pour quoi faire.

<sup>1</sup> La loi n°02-02 relative à la protection et à la valorisation du littoral du 05 Février 2002 85

### 3.3. L'espace littoral est un espace commandé

Le littoral est comme les montagnes, un espace où la nature prime, mais où l'homme détermine, et c'est toute la géographie...! C'est un espace contradictoire en apparence du sujet ! C'est l'homme en effet qui détermine, s'il occupe, aménage, pour quelles raisons et pour quoi faire.

### 3.4. L'espace littoral est un espace inégalement aménagé et urbanisé

Les différents types d'aménagement : portuaires, industrialo- portuaires, touristiques, liés à la pêche, à l'aquaculture, expliquent l'intense activité de certaines façades maritimes.

Ces aménagements se traduisent par une forte urbanisation et s'y traduisent des volontés d'acteur

- les habitants.
- les pêcheurs qui veulent plutôt conserver.
- les écologistes.
- les touristes qui souhaitent un cadre agréable, mais aussi de pouvoir installer village et font de mer.
- les industriels, commerçants, marchands de tourisme.

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

### 3.5. L'espace littoral est convoité :

C'est un espace modifié, menacé : convoité, il est le lieu de nombreux enjeux où s'affrontent, où se conjuguent l'action des différents acteurs pour une artificialisation croissante.

## III. La politique algérienne en matière d'aménagement côtier

« Le temps de l'urbanisation anarchique doit cesser » <sup>1</sup>, a le ministre algérien de l'environnement et de l'aménagement du territoire en 2006, Chérif Rahmani, au cours d'une conférence de clôture sur le programme d'aménagement côtier de l'Algérois (Paca).

Le discours s'inscrit d'ailleurs dans la politique algérienne en faveur de l'environnement qui intègre les enjeux du développement durable.

<sup>1</sup> Environnement en Algérie et aménagement côtier, 31 janvier 2006. [http : //www.algerie-dz.com](http://www.algerie-dz.com)

« Sous l'effet de la mondialisation de l'économie, du développement des moyens de communication, de l'internationalisation des échanges et des flux financiers, les grandes métropoles et régions du pourtour méditerranéen sont en concurrence pour développer leur attractivité et affirmer leur rôle, au sein de nouveaux grands espaces économiques qui se constituent »<sup>1</sup> a-t-il encore déclaré.

Pour l'Algérie les principaux enjeux pour l'environnement et le développement durable proviennent de l'adhésion à l'O.M.C et des accords pour la création d'une zone de libre-échange Euro- méditerranéenne qui vont induire l'ouverture des frontières aux produits extérieurs, l'économie nationale sera soumise à une concurrence qui nécessite une mise à niveau :

- Des villes et des territoires, en terme de service d'accompagnement et d'appui (communication, télécommunication, maintenance, main d'œuvre qualifiée, structure d'accueil ....) qui doivent les rendre plus attractifs, en les adaptant à un contexte économique en perpétuelle évolution.
- Des entreprises ; en terme de capacité managériale, de technologie, de qualité de produits et services d'ouverture et d'innovation.

L'analyse de la situation actuelle des ressources de l'organisation de l'espace et de son fonctionnement montre que :

- «-Des disparités importantes, aggravées par la rareté de l'offre d'emploi ;
- une armature urbaine déséquilibrée, l'Algérie occupant peu son espace ;
  - une croissance urbaine importante et anarchique générant des difficultés de gestion
  - un déficit chronique en matière de transport, d'habitat et d'équipement ;
  - une dégradation alarmante des ressources naturelles (eau polluée et une indisponibilité en eau, inférieure au seuil de rareté, pressions sur les ressources et les écosystèmes maritimes, steppique et oasiens »<sup>2</sup> selon toujours Chérif Rahmani.

---

<sup>1</sup> Environnement en Algérie et aménagement côtier, 31 janvier 2006. [http : //www.algerie-dz.com](http://www.algerie-dz.com)

<sup>2</sup> Idem 101

## IV. La baie de Ténès

### Baie (géographie)

En géographie, une baie est une échancrure du littoral mais aussi de la berge d'un lac. Une baie est moins grande qu'un golfe et moins profonde qu'une rade. Une baie de petite dimension est plutôt appelée anse. Si l'échancrure est de très petite dimension, on parle d'une crique. En général, un ou plusieurs fleuves se jettent dans une baie. Celle-ci forme un port naturel, un abri exploité par les hommes, en fonction du climat.

### Baie en droit de la mer

Au sens du droit de la mer, "on entend par « baie » une échancrure bien marquée dont la pénétration dans les terres par rapport à sa largeur à l'ouverture est telle que les eaux qu'elle renferme sont cernées par la côte et qu'elle constitue plus qu'une simple inflexion de la côte. Toutefois, une échancrure n'est considérée comme une baie que si sa superficie est au moins égale à celle d'un demi-disque ayant pour diamètre la droite tracée en travers de l'entrée de l'échancrure."<sup>1</sup>

### Baie de Ténès

TENES comme toutes les villes algériennes côtières offre l'un des plus beaux paysages avec vues sur la mer et avec un rivage de 129 KM ou plusieurs plages sont incrustées, dont certaines sont aménagées et d'autres sont à l'état naturel.

## V. Le concept de Marina

Une marina est un complexe résidentiel incluant un port de plaisance utilisé en partie par les résidents. Le port peut s'articuler, de manière classique, autour de pontons ou être échelonné le long de canaux s'insérant dans la zone résidentielle : dans ce dernier cas, les pontons d'accotement des navires sont disposés au plus près de la résidence de leur propriétaire.<sup>1</sup>

Complexes touristiques construits en bord de mer, en Méditerranée notamment, comportant des logements et des installations pour la navigation de plaisance. Implantation de centre commercial, hôtel, plage privée, service de port, bref, un ensemble baptisé «marina» en jargon touristique moderne.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> wikipedia

<sup>2</sup> Le Figaro, 17 avr. 1969, p.5, col. 4 ds Humbley 1974, p. 594

## **VI. Le concept du port**

Le port « est un endroit situé sur le littoral maritime, sur les berges d'un lac important, et destiné à accueillir des bateaux et navires.

Un port peut remplir plusieurs fonctions, mais doit avant tout permettre d'abriter les navires ainsi que leur chargement et déchargement. Ils permettent souvent le ravitaillement, la réparation, parfois le séjour d'une durée plus longue qu'une simple escale »<sup>1</sup>

Un port est protégé par une ou plusieurs digues ou môles, il pourrait être composé de plusieurs darses, de parties isolées par des écluses, des cales sèches ou flottantes. Il peut nécessiter des dragages afin d'entretenir une profondeur suffisante.

Le port lui-même est aménagé avec des jetées, des quais, Des foutons et doit être relié à d'autres moyens de transport (routier, ferroviaire...).

Son origine est du latin portus qui se rapporte au grec, passage.

Si les sources sur le domaine ne sont pas définitives, les premiers ports construits semblent toute fois remonter aux phéniciens, avec les ports de Sidon et Tyr au XIII siècle avant JC ; ces villes sont alors à leur apogée et représentent d'importants carrefours commerciaux. Ils perdurent jusqu'aux attaques des peuples de la mer. Ces ports permettaient le commerce mais également le départ des colons et le soutien des unités navales.

Puis vint L'étape de la construction de celui d'Alexandrie en Egypte, vers la III siècle avant JC ; une digue y est construite, afin de séparer le port en deux parties accessibles suivant la provenance du vent ; c'est également le site du phare d'Alexandrie considéré comme le premier des phares.

Les ports se développent aussi le long de la Méditerranée, la transformation est complète ; les ports de commerce se spécialisent, en sous-ensembles et en terminaux dédiés aux types de marchandises. Les engins grandissent (telles les portiques) afin de pouvoir charger les navires grandissant sans cesse.

Les ports de plaisances se développent et prolifèrent, le long des côtes des pays développés par la création de marinas parfois géantes.

<sup>1</sup> <http://fr.wikipedia.org>

# Approche urbaine

« L'urbaniste ne doit prendre son crayon qu'après avoir terminé son enquête de monographie locale et l'avoir judicieusement conduite un problème bien posé est déjà près être résolu..... »<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> RENE RANGER ; Géomètre urbaniste

## I. Introduction

« La ville n'est plus ce qu'elle aurait dû être »<sup>1</sup>

C'est un constat que tout intervenant dans une ville est pressé de faire, souvent sous l'impulsion d'un désordre urbain très caractéristique de nos villes actuelles, comme si le décalage entre ce qui doit être fait et ce qui l'a été, est devenu fatal au point que personne n'y peut rien changer.

Le plan est souvent présenté comme étant parfait, la concrétisation comme étant chaotique : « quelles explications fournir à cette distance, à ces décalages qui séparent la réalité du plan, ce qui aurait dû être, alors même que le plan participe des moyens perfectionnés dont nous nous dotons pour organiser notre monde, pour faire notre monde »<sup>2</sup>. Et les plans sont la traduction d'une politique urbaine déphasage par rapport à une réalité bien décalée par rapport aux besoins et aux espérances d'une société en perpétuelle mutation qui ne peut être figé dans un temps pour qu'une idée d'un aménagiste, ou d'une urbanité soit bonne à court, moyen et long terme.

Les mœurs, les habitudes perdent leurs sens avec les nouvelles technologies, auxquelles les sociétés contemporaines se sont adaptées, la mondialisation a réduit l'immensité de notre existence à une portion spatiale, où les spécificités, et les distinctions s'évaporent face à un nouvel ordre mondial.

Alors peut-on vraiment planifier une ville sur des prévisions, sur des bases changeantes au fil des jours et des mois, alors que le plan perd de son essence, de sa portée et de son efficacité. « Les explications relèveraient de l'interaction de plusieurs niveaux de réalité mettant en cause les conditions d'action dans le monde contemporain, c'est-à-dire la façon dont les niveaux politiques, scientifiques et techniques, économique et productifs se trouvent intriqués et dispersés dans l'effort d'organisation réalisé pour agir, notamment pour agir rationnellement par rapport à des fins »<sup>3</sup>. Des fins qui sont corollaires aux choix multiples, et sujets à des rapports de force, qui ne sont pas évidemment les mêmes localement et temporellement.

---

<sup>1</sup> Toussaint JY, Distance et décalage entre la ville planifiée et la ville réalisée, In revue *Insniyat* N°5 1998, p.7

<sup>2</sup> Idem, p.7

<sup>3</sup> Idem, p.7

## II. Pour quoi Ténès?

Ténès est l'une des plus séduisantes stations balnéaires en face d'un azur intense, de la sévère arête de bissa aux douces collines qui bordent la voie de Sidi Akkacha, au littoral méditerranéen,

La ville a été fondée au milieu de la côte du Dahra, entre Alger et Oran sur un plateau légèrement incliné de 30 à 40 m au-dessus de la mer.



Illustration vue sur la ville de Ténès  
Source : photo prise par l'auteur.

## III. PRESENTATION DE LA VILLE DE TENES :

### 1. Situation de la ville de Ténès :

La ville de Ténès occupe une situation stratégique dans la wilaya de Chlef, car elle représente la seule ouverture vers la mer.

La ville de Ténès est une ville côtière qui se situe au nord de l'Algérie, elle est à mi-distance entre les deux métropoles, Alger et Oran, abritant un port sur sa porte EST.

#### ➤ Situation régionale :

Situé à 54 km au nord de son chef-lieu de la wilaya de Chlef et à 108 km à l'ouest de la ville de Cherchell.



Illustration : carte géographique  
Source : Google image

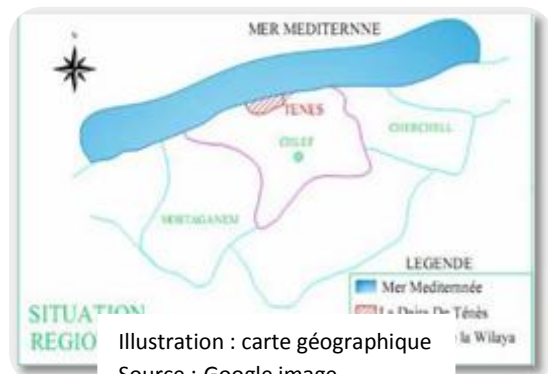


Illustration : carte géographique  
Source : Google image

### ➤ Situation communale :

Ténès est un chef-lieu de Daïra qui regroupe trois communes: Ténès Oued Goussine, Sidi Abderrahmane.

Ténès (la commune) est délimitée par : la mer au nord, Sidi Abderrahmane à l'ouest, Sidi Akkacha au sud, Oued Goussine à l'EST.



Illustration : carte géographique  
Source : Google image

### 2. Accessibilité :

Elle est principalement accessible par :

- La RN 11, qui la relie avec les deux métropoles Alger et Oran.
- La RN 19, qui la relie à la wilaya de Chlef (chef-lieu de Wilaya)
- Le port, la relie aux pays du bassin méditerranéen



Illustration : carte d'accessibilité  
Source : carte des pos

### 3. Contexte naturel de la ville :

#### ➤ Aspects topographiques :

La ville de Ténès a une topographie constituée de deux formes principales :

- Une partie plaine et homogène limitée au nord par la mer méditerranéenne.
- Une partie en pente (mont Dahra) par le sud.

#### ➤ Réseau hydrographique :

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

- ❖ Oued Boufessoussa.
- ❖ Oued Allala.
- ❖ Oued Boumezoued.
- ❖ Oued Chaarir.

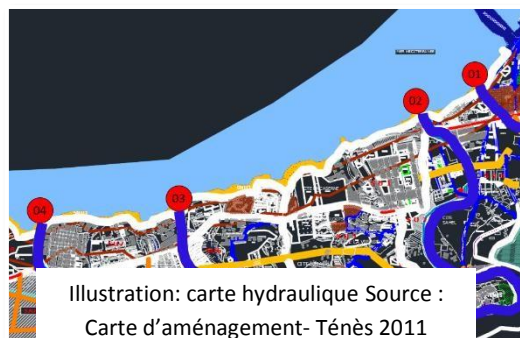


Illustration: carte hydraulique Source :  
Carte d'aménagement- Ténès 2011

#### 4. Les Données Climatologiques :

##### ➤ Climat :

La région de Ténès appartient au domaine méditerranéen avec un climat doux. Les températures moyennes varient entre 12° et 15°C en hiver, 23° et 27° en été.

##### ➤ Les vents :

Les vents dominants pendant l'année sont :

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

##### ➤ La pluviosité :

Elle se manifeste essentiellement en automne et en hiver, soit entre les mois d'octobre (73mm) et avril (62 mm), le maximum des précipitations est atteint en décembre avec 94mm.

##### ➤ L'humidité :

Elle varie entre 70 et 80 %, elle représente une moyenne agréable, air léger et facile à respirer.

#### 5. Risques majeurs :

##### -Sismicité et tectonique des plaques :

La région de Chlef est une zone qui souffre en permanence d'activités sismiques. Durant le siècle dernier, quatre événements d'intensité EMS 1 supérieure à V ont secoué la région. Le dernier, celui du 10 Octobre 1980, de magnitude 7.3 a détruit plus de 70 % de la ville.

D'après la carte de sismicité de l'ALGÉRIE, La wilaya de CHLEF est classée dans la zone 3 de forte sismicité selon les règlements parasismiques algériens RPA99/version 2003.

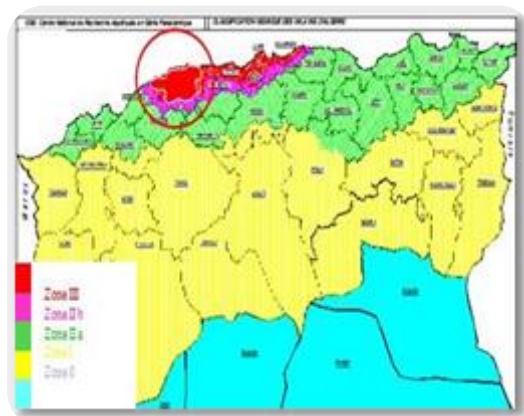


Illustration: carte de sismicité.  
Source : RPA99- VERSION2003

## -Inondations et crues torrentielles :

- La ville de Ténès a subi des inondations en 1985,1988, 1989, 1990, 2000,2001, 2012, et janvier 2017
- Cité d'urgences (risque causé par le débordement d'oued Allala) ;
- Quartier la cave en aval d'oued Boufessousa, lequel constitue un drain naturel charriant les eaux de pluie provenant des hauteurs de la ville vers la mer.<sup>2</sup>

### 6. Volet culturel :

Un nombre important de sites, restes des vestiges et monuments de différentes époques et civilisations ayant marqué leurs passages sur le sol de ce haut lieu historique et culturel, sont recensés à travers le territoire et constituent par conséquent l'autre aspect d'attrait touristique et culturel de la région.

Plusieurs activités culturelles sont pratiquées par les habitants de Ténès telles que la poterie, la musique andalouse, Chaabi.



Illustration: mosquée sidi Maiza  
Source : photo prise par l'auteur



Illustration: association de la musique andalouse  
Source : photo prise par l'auteur

<sup>2</sup> Échelle macrosismique européenne

### 7. L'évolution de la ville :

L'histoire de la ville de Ténès :

L'agglomération de Ténès occupe un emplacement chargé d'histoire puisque le site fut occupé successivement par les phéniciens, les romains, les arabes et les français.

➤ Les phéniciens :

Vers le 8ème siècle AV JC, les phéniciens installèrent a Ténès un comptoir commercial .Des tombeaux existent à ce jour sur la cote de la ville. À partir de ce moment la ville porta le nom de CARTHENNA, mot qui vient de « CARTH » qui signifie cap et « THENNA » qui était le nom de la rivière qui traversait la région.



Illustration : carte géographique Source : Google maps modifié par l'auteur



Tombeaux des phéniciens

➤ la periode romaine :

Ténès et sa région fut conquise par les romains en l'an 30 av J. C, qui en firent une colonie militaire sur ce site, les romains entreprirent la construction d'une ville intra-muros percée par quatre portes : la porte du nord, la porte du sud (chlef) la porte de l'est (de Cherchell), la porte de l'ouest.



Illustration : carte géographique Source : Google maps modifié par l'auteur

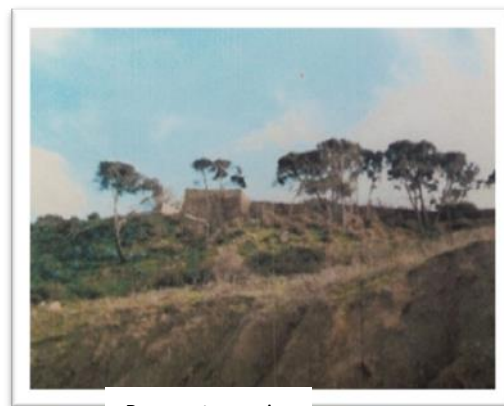


Porte de cherchell



Porte de chlef

Porte de nord



Rempart romain

➤ La période médiévale :

La région de Ténès fut conquise par les musulmans et connut la domination de plusieurs états : les Rustumides, les Idrissides, le Moravides et les Zianides. cependant c'est durant le règne des andalous arabes que la ville de Ténès connut la plus grande évolution par la construction du vieux Ténès en l'an 902 après J.C a l'intérieur d'une enceinte percée par plusieurs portes bab el bahr ; bab ibn nasah ; bab khouikha ; bab el kibla.

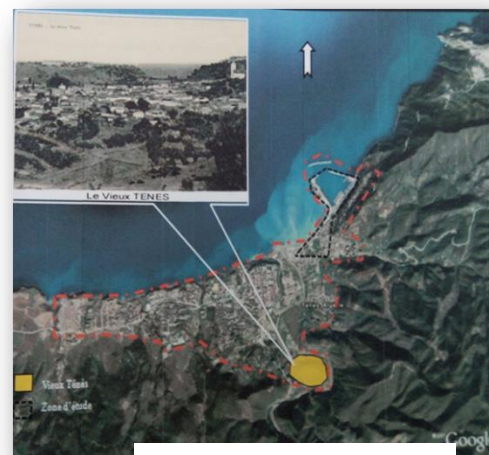
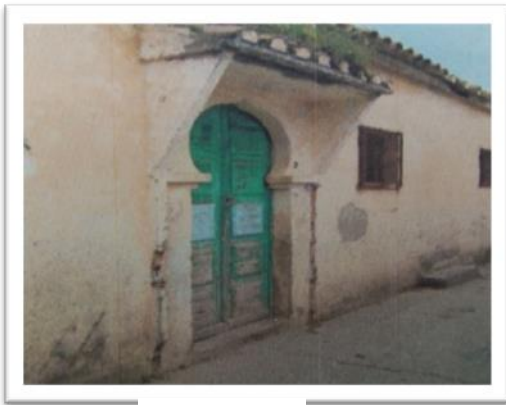
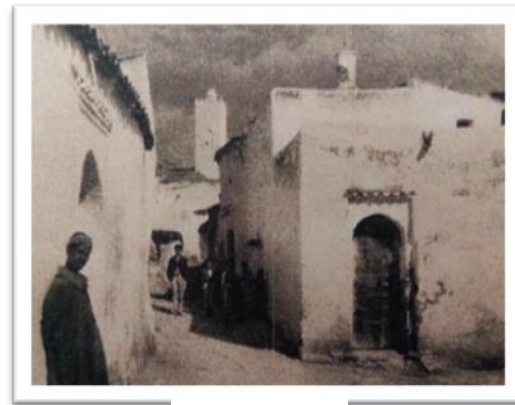


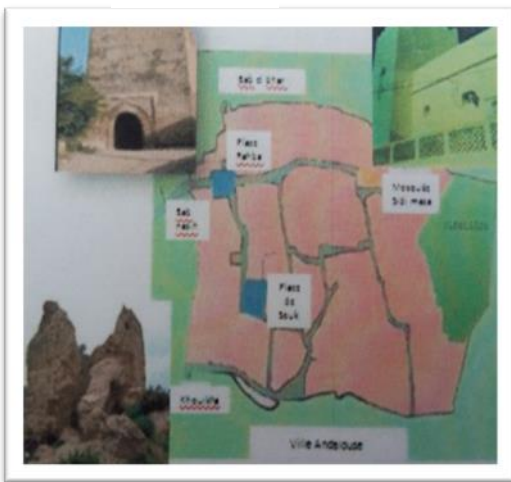
Illustration : carte géographique  
Source : Google maps modifié par l'auteur



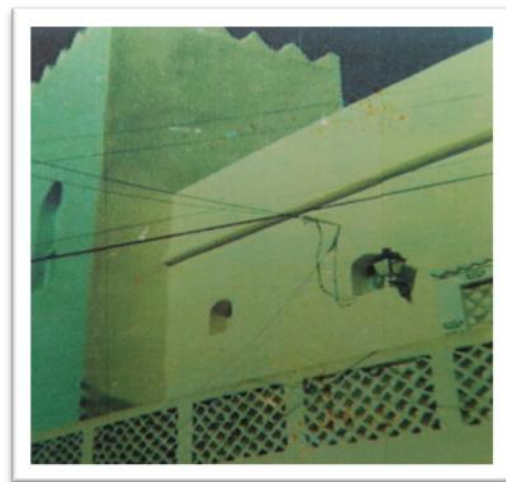
Vieux tenes



Vieux tenes



Mosquee sidi maiza



Vieux tenes

- La période coloniale :
- ✓ **Entre 1841 et 1880 :**

Présence constate de la cite de vieux Ténès , l'occupation coloniale s'est d'abord développée sur le plateau du centre-ville actuelle : premier cap militaire en 1841-1843 relie Chlef par une route crée en 1843 RN19 ,

Et une nouvelle route est-ouest RN11 la reliant respectivement Cherchell et

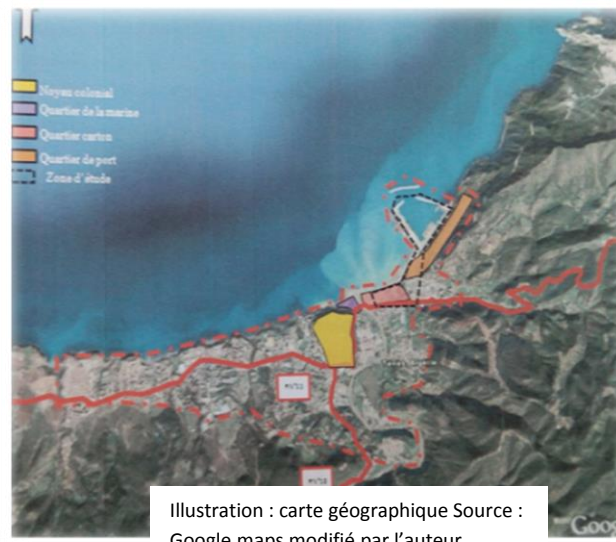


Illustration : carte géographique Source : Google maps modifié par l'auteur

Mostaganem passant par des portes.

Les premières extensions au début de la colonisation ont eu lieu à l'est sur une légère surélévation de la rive droite de l'oued Allala à proximité de son embouchure (quartier carton actuellement), et sur l'étroite bande côtière au nord-est de l'embouchure de l'oued Tifiles actuel (quartier du port).

#### ✓ Entre 1880 et 1954 :

La reconstruction du port, suivie par l'inauguration des chemins de fer en 1924 (qui va être abandonné en 1977) , et la déviation de l'oued boufessoussa, ont contribué à la renaissance économique de la ville d'où le changement de vocation (militaire à commercial) encourageant la réhabilitation de l'ancien parcours territorial.

#### La situation de l'agglomération de Ténès :

Un quartier central situé sur le plateau, entouré de remparts .

La cite du **vieux Ténès**.

Une unité urbaine diffuse sur la rive droite de l'oued Allala, néanmoins regroupée autour de deux petits pôles (le village carton) et le quartier du port.

Deux petits quartiers aux pieds de remparts : au nord (la marine) à l'ouest le terrain de sport (actuel caserne) et le cimetière chrétien.



Le port



La zone d'étude en 1924

### ✓ Entre 1954 et 1962 (éclatement) :

En 1954 , et peu après deux évènements vont modifier et faire évoluer sensiblement l'unité urbaine :

- Le tremblement de terre de 1954.
- Le soulèvement arme et le regroupement des populations.

Les français étaient dans l'obligation de créer une cite de recasement occupant ainsi la rive gauche d'oued Allala (la cite d'urgence actuellement).

### ➤ La période contemporaine après 1962 :

Apparition des constructions en préfabriqué. Suite au tremblement de terre du 10 octobre 1980. Ce type de construction a touché quatre sites : un site à l'est localisé entre le quartier de la cave et de la gare , trois sites à l'ouest , site la vierge , site berguie et le site de lycée.

### Synthèse de la période coloniale :

Pendant la colonisation française la ville de Ténès connais un développement remarquable par la création d'un noyau central (centre-ville actuel) , après l'extension de la ville se fait linéairement (le long de la R N°11 ) vers l'est par l'apparition des nouvelles cites (cite de la cave , cite d'urgence ,cite de la gare, quartier de la marine , quartier du port) et vers l'ouest par la création de quartier de la caserne

### Synthèse :

L'évolution historique de la ville de Ténès fut enrichie par le brassage des cultures et le passage successif d'innombrable civilisation léguant ainsi un héritage socioculturel important les quatre civilisations.

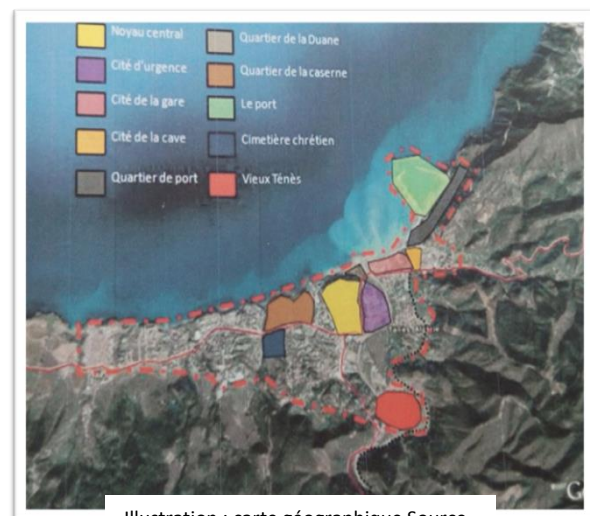


Illustration : carte géographique Source : Google maps modifié par l'auteur

## Conclusion :

- ▶ Importance régionale
  - ▶ une large bande côtière
  - ▶ la présence d'un port
  - ▶ Tourisme saisonnier
- ▶ Passage de plusieurs civilisations
  - ▶ Patrimoine en dégradation
  - ▶ Manque d'infrastructure culturelle
  - ▶ Dominance d'activités portuaires
    - ▶ Pollution des Oueds par les eaux usées
  - ▶ Présence d'habitations précaires
  - ▶ place publique mal aménagées
  - ▶ Système viaire n'assure pas la perméabilité
  - ▶ Ville ceinturée d'une chaîne montagneuse
  - ▶ Manque de séquence d'entrée
  - ▶ Phénomènes naturels ( glissement des terrains ,séisme ...)



# Approche critique

## I. PRESENTATION DE PERIMETRE D'ETUDE :

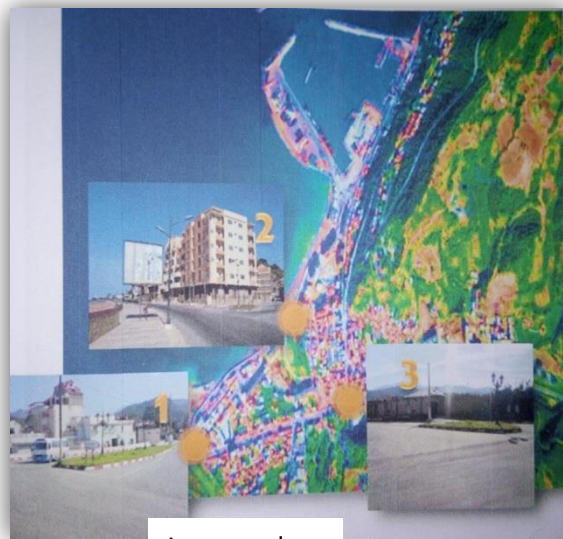
### 1. Parcours et voiries :

#### ➤ Les voies :

Notre zone d'étude se trouve à proximité de deux voies mécaniques fortes  
RN°11 et la voie de front de mer.



Les voies



Les nœuds

#### ➤ Les limites :

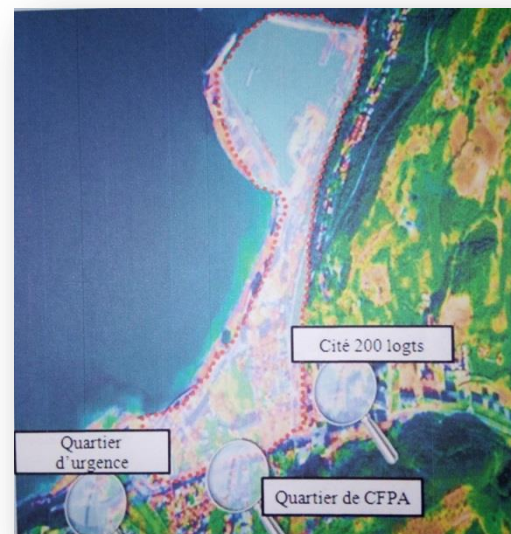
Ce sont des bordures : mer, forêt, oued présentent une limite physique et visuelle.



Les limites

### ➤ Les quartiers :

Notre zone d'étude se trouve au cœur de 3 quartiers ( cité d'urgence ,cité de 200 logements et quartier de CFPA .



### ➤ Les repères :

On peut citer comme des repères pont d'oued Allala, la mosquée de OKBA IBN NAFAA, Dar EL BEY, port de pêche et commerce.



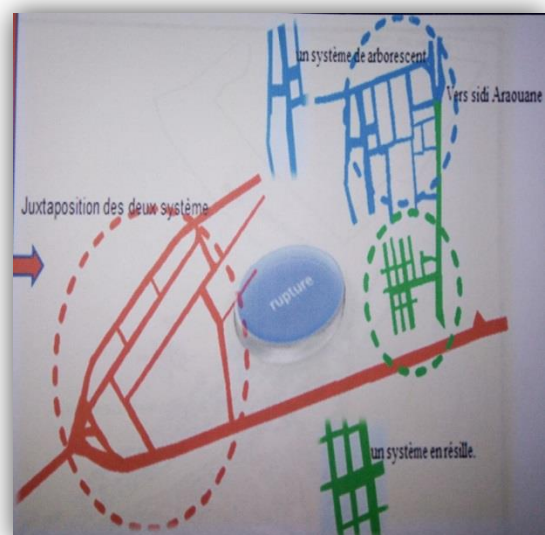
## 2. Structure urbaine :

### ➤ Trame viaire :

On distingue deux types de trames viaires

Trames quadrillé : dans la partie l'est de quartier (un système en résille)

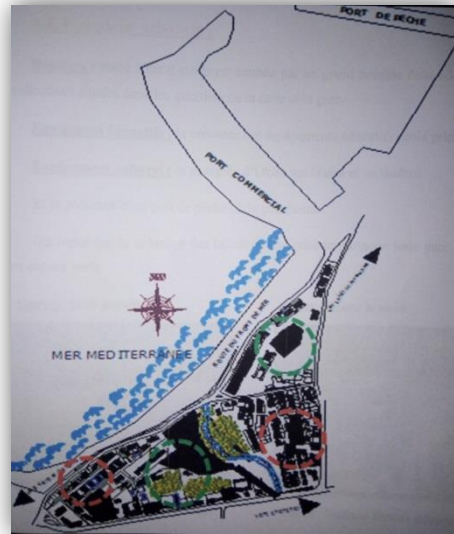
Trames non régulière : dans la partie nord-est du quartier (un système d'arborescent)



➤ **Trame parcellaire :**

On distingue deux types de trame :

- **Trame urbaine régulière :** structurée suivant la morphologie du terrain, avec des îlots uniforme et homogène.
- **Trame urbaine de grande taille :** non homogène, avec des îlots irréguliers.



**3. Bâti et non Bâti :**

On remarque que le bâti domine le non bâti .

la présence des îlots condenses, et absence des espaces vert aménagé .

On remarque aussi qu'il ya une topologie des batis :

- Bâti ponctuel
- Bâti linière
- Bâti ramifié

**4. Fonctions urbaines :**

➤ **Habitats :**

Notre zone d'étude est formée par un grand nombre de résidence individuelles et collectives située dans les quartiers de la cave et la gare.

Equipement éducatifs : école primaire ,CEM

Equipement culturel : la mosquée d'OKba Ibn Nafaa et un théâtre .

Et la présence d'un port de pêche et de commerce .



Ecole primaire



Port de pêche



Habitat préfabriqué

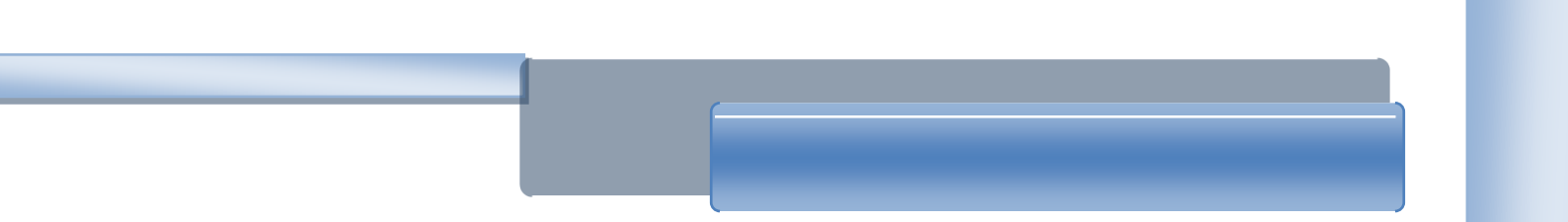
### ➤ Etat des hauteurs :

Les hauteurs sont variées entre RDC et R+5.

## II. Les problèmes de la zone :

D'après l'analyse :

- Absence de relation mer-ville, il n'y a de perception visuelle vers la mer sauf sur quelques rues au centre ville (la ville ne profite pas de son paysage naturel).
- Ténès est une ville qui tourne le dos à la mer
- La présence des friches au centre ville
- Absence de continuité du cadre bâti
- Présence d'habitation sur les berges des oueds
- Présence de cités préfabriquées ( cité Bergui, la Cave, la Gare et cité de la vierge) qui ont dépassé leur durée de vie.
- Manque d'espaces verts, espaces publics et les aires de loisirs.
- Le système viaire n'assure pas la liaison entre les entités

- 
- Embouteillage aux heures de pointe
  - Mauvaise desserte des quartiers
  - Manque de place de stationnement
  - Un seul type de transport en commun ( bus)
  - Manque d'aménagement le long des deux grands axes (RN11, RN19) et la rue du front de mer.

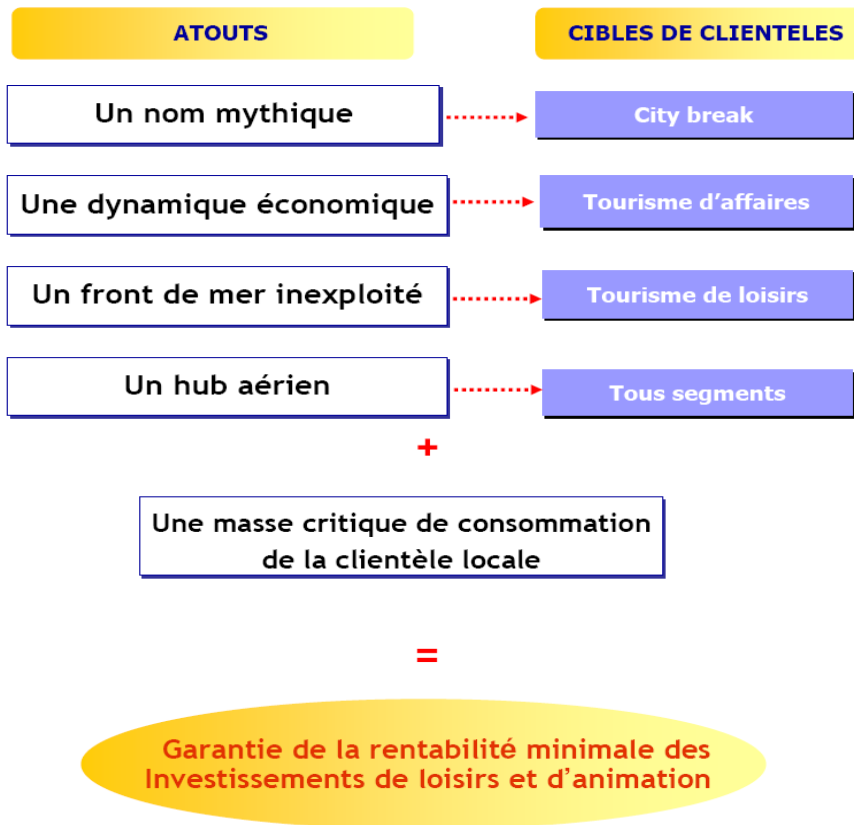


# APPROCHE THEMATIQUE

# EXEMPLE N° 01

## MARINA DE CASA BLANCA :

### ➤ Diagnostic de la destination



Or, ce potentiel pas suffisamment exploité à cause de :

- ✓ Indisponibilité des bases foncières à valoriser + prix prohibitifs
- ✓ Capacité d'hébergement en 5\* et 4\* limitée (Vs destinations internationales d'Inventive) et en deçà des standards (infrastructures pour tourisme d'affaires)
- ✓ Absence d'équipements (Palais des Congrès) pour capter le segment de l'Inventive
- ✓ Insuffisance d'attractions culturelles indispensables pour le city-break.

Nécessité de mise en place d'une véritable politique volontariste de rupture



Programme de Développement Régional Touristique (PDRT)

➤ **Plan d'actions PDRT :**

1. Développement d'une offre d'hébergement touristique de qualité.
2. Réhabilitation de l'âme culturelle de la ville.
3. Mise en place d'équipement pour les congrès.
4. Création d'une animation permanente.
- 5- Amélioration de la qualité urbaine

**1. Développement d'une offre d'hébergement touristique de qualité :**

**Objectifs :** Création d'une offre d'hébergement de qualité adaptée aux segments cibles.

**Concept :** Programmes intégrés (hébergement, animation, commerces et loisirs) au sein de zones touristiques thématiques.

**2. Réhabilitation de l'âme culturelle de Casablanca :**

**Objectifs :**

- Allonger la durée de séjour de la clientèle de passage (Circuits et croisières).
- Capter les nouveaux segments (Affaires...).

**Concept :**

- Mise en valeur du patrimoine culturel et architectural existant (Casablanca à travers plusieurs époques du XXème siècle).
- Création des nouveaux édifices culturels.

**4-Création d'une animation permanente :**

**Objectifs :**

Compléter l'offre d'animation pour couvrir les besoins de l'ensemble des segments ciblés

**Concept :**

Implantation d'équipements/espaces de vies dans et autour de Casablanca

**5- Amélioration de la qualité urbaine :**

**Objectif:**

Améliorer l'environnement urbain dont profiterait tous les segments de clientèle ciblés mais également la population locale.

**Concept :**

Intervenir sur

Les espaces de balades et promenades

Les points d'accès à la ville

➤ Récapitulatif de la maturité des projets PDRT

Projets lancés (10)	Projets à faisabilité acquise (3)	Projets dont faisabilité à étudier (6)
<b>1. Développement d'une offre d'hébergement touristique</b>		
<input type="checkbox"/> Casa City Center <input type="checkbox"/> Marina de Casablanca	<input type="checkbox"/> Complexes golfigues	<input type="checkbox"/> Zone d'El Hank
<b>2. Réhabilitation de l'âme culturelle de Casablanca</b>		
<input type="checkbox"/> Centre ville	<input type="checkbox"/> Médina	<input type="checkbox"/> Palais de la Découverte et musée des arts <input type="checkbox"/> Musée archéologique
<b>3. Mise en place d'équipement pour les congrès</b>		
<input type="checkbox"/> Palais des congrès		
<b>4. Création d'une animation permanente</b>		
<input type="checkbox"/> Aquarium <input type="checkbox"/> Aménagement des plages <input type="checkbox"/> Revalorisation de la forêt de Bouskoura		<input type="checkbox"/> Paséo d'Anfa <input type="checkbox"/> Parc Sindibad <input type="checkbox"/> Transfert du zoo
<b>5. Amélioration de la qualité urbaine</b>		
<input type="checkbox"/> Parc de la Ligue Arabe <input type="checkbox"/> Reforestation régionale <input type="checkbox"/> Gare de Casa Port		<input type="checkbox"/> Mise à niveau du port de Casablanca

➤ Casablanca, métropole touristique d'envergure internationale :

Casablanca est une ville touristique offrant des atouts incontestables, et aussi la fonction d'affaires est dominante. Dans ce cadre, et en vue de donner une nouvelle impulsion au développement de la métropole, la Région du Grand Casablanca, en partenariat avec le Conseil de la Ville et le Département du Tourisme, a mis en place un programme de développement concerté intitulé le Plan de Développement Régional Touristique (PDRT) à travers :

- ✓ Le développement d'une offre hôtelière diversifiée et de qualité.
- ✓ La réhabilitation de l'âme culturelle de la destination Casablanca.
- ✓ La mise en place des infrastructures et équipements pour les congrès et expositions.
- ✓ La transformation de Casablanca en un haut lieu d'animation et de vie permanente.
- ✓ L'amélioration, de manière globale, de la qualité urbaine de la destination.

➤ Situation du projet au cœur de la ville de Casablanca :



-la situation géographique-

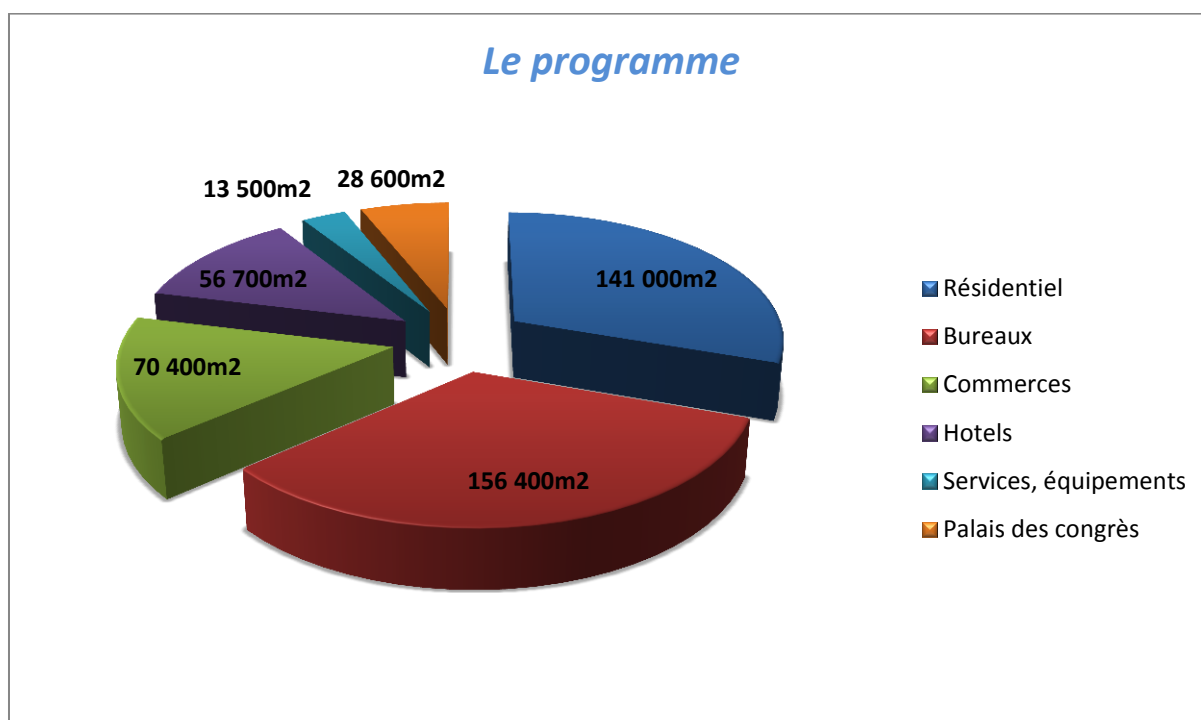
Le projet « Casablanca Marina » constitue un projet novateur qui ambitionne de positionner la ville de Casablanca dans le giron des grandes métropoles économiques et touristiques.

Ce projet structurant a une valeur de symbole au regard de son implantation exceptionnelle à proximité :

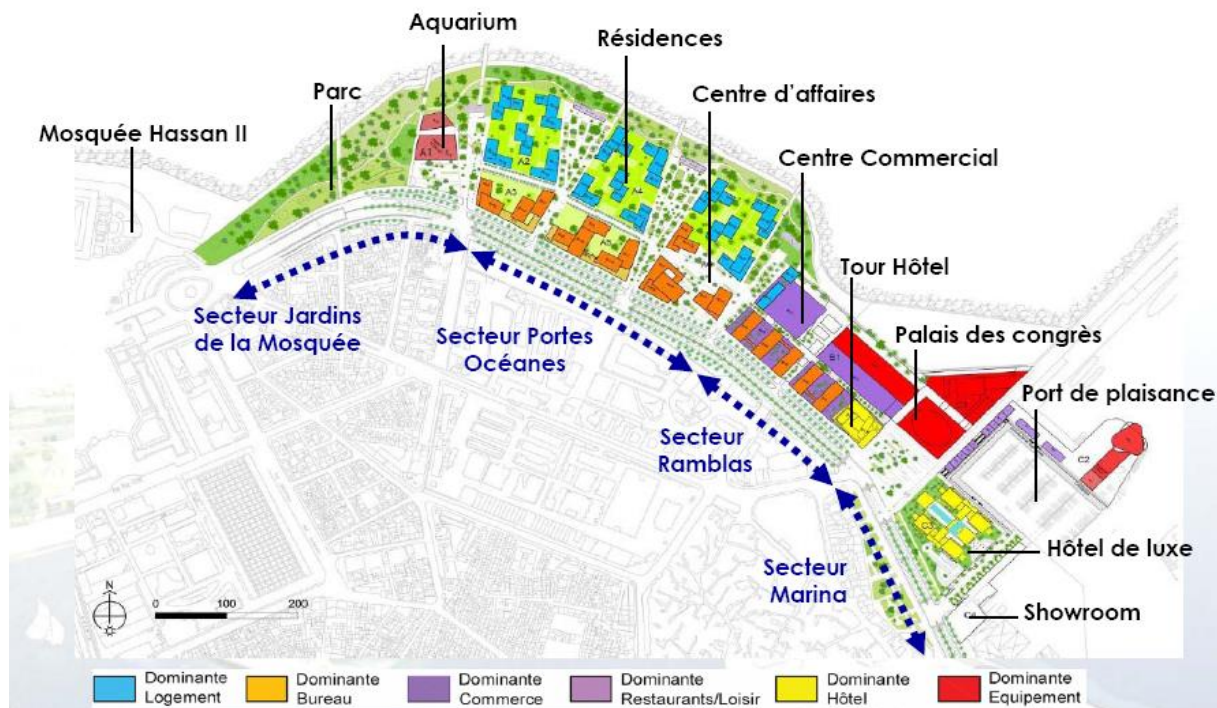
- ✓ Du port de Casablanca, un des ports les plus dynamiques du continent africain et de l'Atlantique.
- ✓ De la gare ferroviaire de Casa Port qui assure des dessertes directes avec l'aéroport Mohamed V.
- ✓ De la Grande Mosquée Hassan II, un des plus imposants lieux de culte musulman au monde.
- ✓ De la Médina, un des quartiers les plus populaires de Casablanca et lieu mythique des villes marocaines.

Le projet se développe sur une emprise totale de **26 hectares**, dont 10 hectares gagnés sur la mer grâce à de gigantesques travaux d'extension et de protection maritime, le long du boulevard des Almohades, sur un linéaire de 1.400 mètres entre les chantiers navals et la Grande Mosquée.

- Le programme prévu totalise une surface globale de l'ordre de **476.600 m<sup>2</sup> de planchers**, hors parkings, avec des vocations multiples :

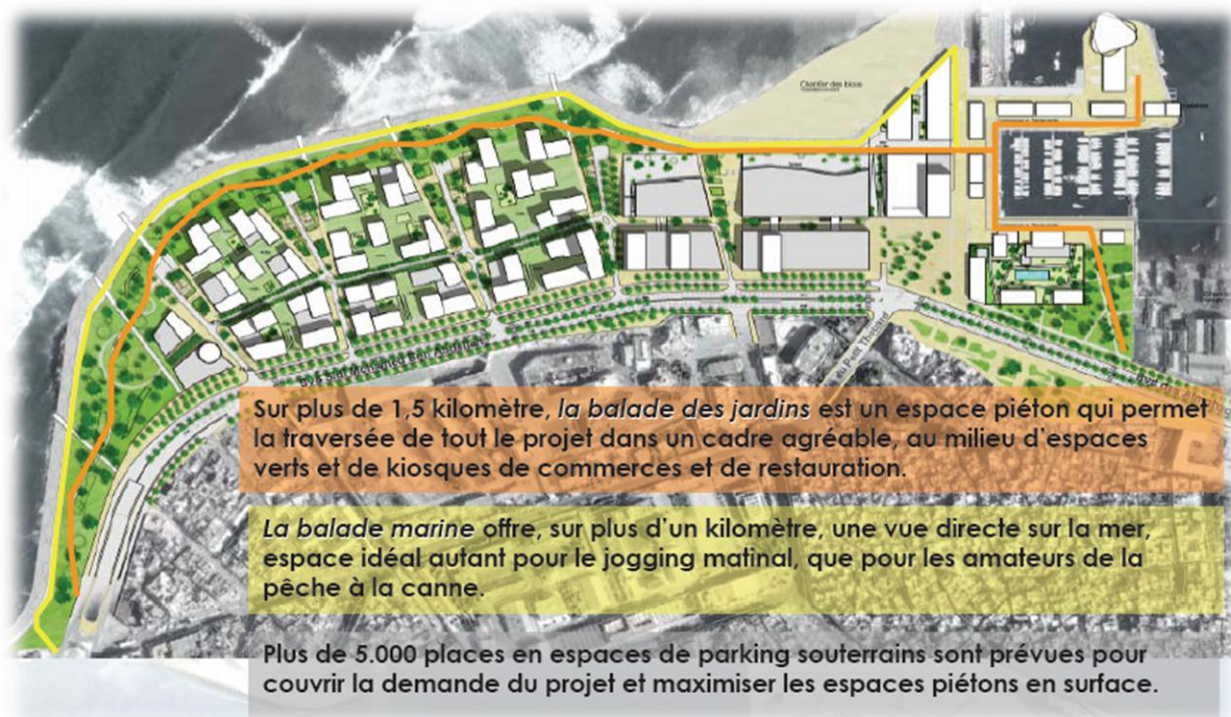


➤ Perspective de projet :



« Casablanca Marina » est structuré en quatre secteurs à vocations distinctes :

- ✓ Le secteur Marina
- ✓ Le secteur Ramblas
- ✓ Le secteur Portes Océanes
- ✓ Le secteur Jardins de la Grande Mosquée





**-Promenade marine-**

✓ Les architectes (voir encadré) ont tout fait pour économiser le terrain, ils ont construit en hauteur, en profondeur mais pas en surface. Le parking ainsi que toute la circulation sur le site seront souterrains. Seuls les circuits pour les livraisons aux petits commerces et les interventions d'urgence sont prévus à la surface.

➤ Les ouvertures visuelles de la médina sur l'océan :



**Ouverture visuelle sur l'océan**



➤ H  
ôtel 5 étoiles luxe :

### ✓ Situation dans le projet

L'hôtel 5\* luxe et la marina constituent un seul lot, à l'extrémité sud est du projet. Donnant sur la grande place du projet, l'hôtel bénéficie des vues sur le port de plaisance, la mer et l'ancienne médina.

Le port est entouré d'une zone de circulation piétonne de 15 m de large et accueille, sur ses quais, des unités de commerce, loisirs, animation et de restauration ainsi que les activités nautiques.

L'hôtel 5\* luxe est conçu pour une capacité de 150 unités, sur une surface au sol d'environ 13.400 m<sup>2</sup>, sous forme pavillonnaire au milieu d'un espace paysagé, lui donnant ainsi un environnement privatif exceptionnel. La surface construite développée sera de l'ordre de 16.000m<sup>2</sup> SHON.

#### -La situation-



### Le programme

- Hôtel 5 étoiles luxe en R+3
- 150 clés : 136 chambres, 12 suites juniors et 2 suites seniors
- Centre d'affaires et de conférences
- SPA / Fitness
- Piscine
- Restaurants
- **Port de plaisance** de 130 anneaux, construit et équipé 7.500m<sup>2</sup> disponibles autour du port, à développer en :
  - Activités de loisirs, de commerce, de restauration
  - Yacht club
  - Services techniques du port
- **Forme** : pavillonnaire au milieu d'un espace paysagé, lui donnant ainsi un environnement privatif exceptionnel.  
La surface construite développée sera de l'ordre de 16.000 m<sup>2</sup> SHON.

## ➤ Tour hôtel Affaires :

### ✓ Situation dans le projet :

La tour hôtel est située sur le secteur Ramblas à proximité du palais des congrès et du centre commercial. Elle donne sur le port de plaisance et sur la grande place du projet. Elle se trouve également à proximité du centre d'affaires du projet.



-La situation-

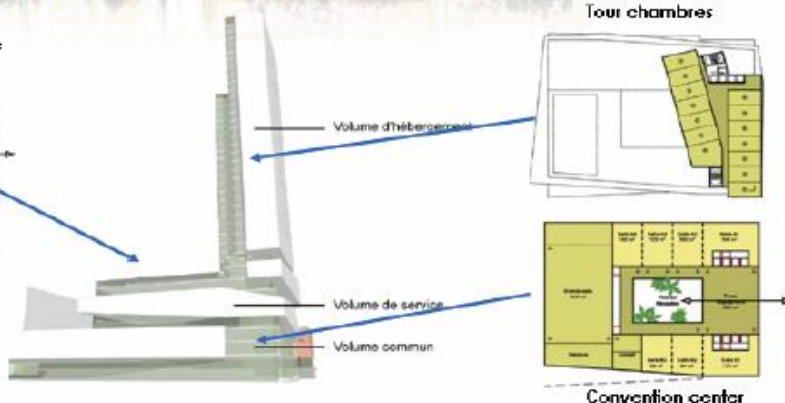


-Tour hotel Affaires-



Terrasse avec restaurant et piscine

Tour chambres



Convention center

## Le programme

- Sa surface construite développée sera d'environ 40.000 m<sup>2</sup> SHON.
  - Hôtel Affaires en R+35
  - 350 clés
  - salle de réunion et de conférences d'une surface de 1.800m<sup>2</sup>
  - SPA / Fitness d'environ de 1.000 m<sup>2</sup>.
  - Piscine (terrasse 6e étage).
  - Restaurants d'une surface de 1.200 m<sup>2</sup>.
  - une galerie commerciale de 400 m<sup>2</sup>.

➤ **Centre commercial :**

✓ **Situation dans le projet :**

Situé sur le secteur Ramblas, le centre commercial s'ouvre sur l'Océan, entre le palais des congrès et la marina à l'est, et le secteur des Portes Océanes avec son long mail piétonnier à l'ouest. Il donne directement sur la grande place du projet.



**-La situation-**



**-Des vues intérieurs-**

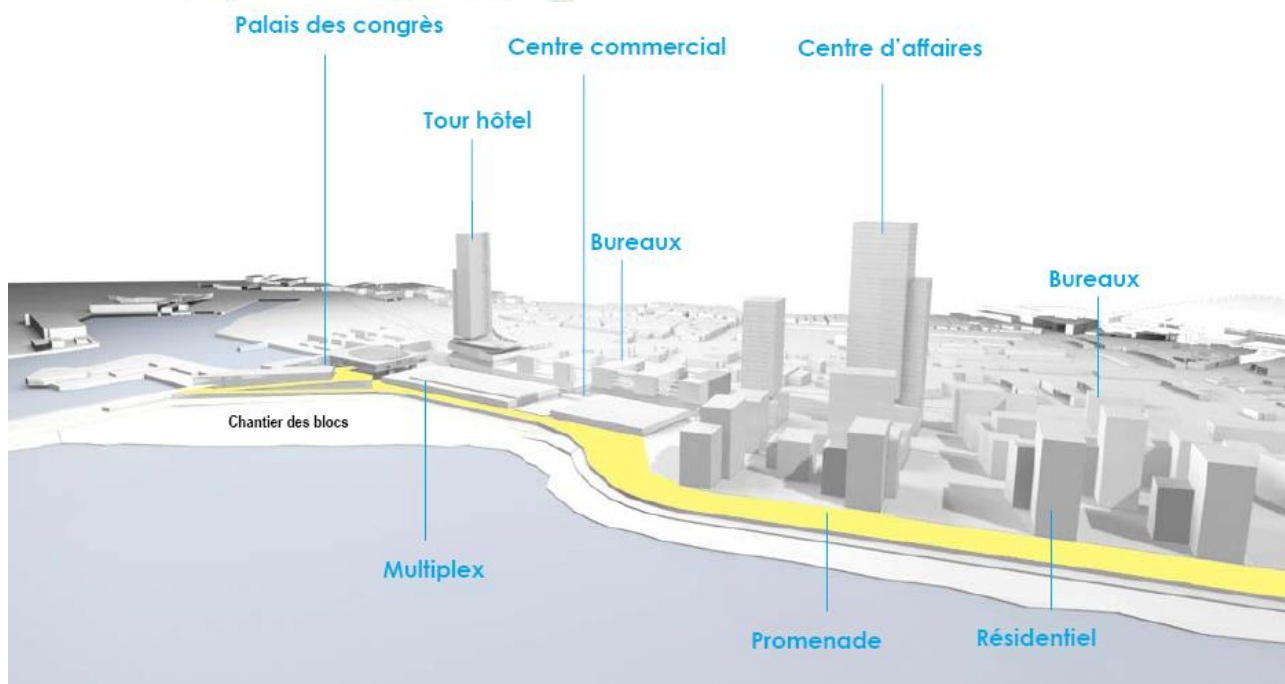
**Le programme**

Le centre commercial se développe sur une superficie de 60.000 m<sup>2</sup> SHON

- **Des équipements commerciaux :**  
Hypermarché, consommation courante, habillement, mobilier, décoration, électroménager...
- **Des équipements de loisirs :**  
Multiplexe, restaurants, Food court, piano bars...
- **Des immeubles bureaux :** d'une superficie de 15.000 m<sup>2</sup> SHON, a partir du 3<sup>ème</sup> jusqu'au 7<sup>ème</sup> niveau du centre c



*-Perspectives sur l'aquarium-*



## **SYNTESE :**

Casablanca marina s'inscrit dans une véritable dimension environnementale et citoyenne. Ainsi, le concept d'aménagement se base sur une vocation verte affirmée puisque les deux tiers de l'assiette foncière

Du projet sont consacrés aux espaces verts et aux promenades piétonnes qui s'étalent sur plusieurs kilomètres, toute la circulation automobile est systématiquement orientée vers les parkings en sous-sol du projet.

Le projet dispose également d'une multitude de places publiques ouvertes sur la mer qui constituent de véritables repères urbains dans la ville.

Trois principales balades piétonnes de plus d'un kilomètre pour chacune d'elle, ont été conçues pour le plaisir des habitants et visiteurs :

La balade commerciale sur l'avenue des almohades.

La balade commerciale intérieure au projet qui démarre depuis la marina et qui débouche sur les jardins de la mosquée Hassan II.

La balade maritime en front de mer, véritable invitation au ressourcement.

# EXEMPLE N° 02

## MARINA MarinaBay (Singapour):



Marina Bay est la baie formée devant l'embouchure de la rivière Singapour.

Marina Bay représente le cœur historique de Singapour. C'est à l'embouchure de la rivière que s'effectuaient autrefois l'accostage des jonques et le débarquement des marchandises. Cette activité portuaire a permis le développement de la ville au XIXe siècle.

Des développements récents ont conduit à fermer la baie par poldérisation, et l'installation d'un barrage a transformé cette baie, autrefois maritime, en étendue d'eau douce. Cette évolution a permis l'extension du quartier d'affaires, de zones résidentielles, et la construction d'un complexe d'hôtels et de casino.



## Situation

Le complexe Marina Bay Sands a été construit sur le front de mer Financial District de Singapour, 10 Bayfront Avenue.



Le pourtour de la baie abrite une partie importante de l'activité économique de Singapour : hôtels de prestige, casinos, centre d'affaires, salle de spectacle et de concert, circuit de Formule 1, golf, ainsi que les bâtiments du quartier historique. Le site dans son ensemble est devenu emblématique de Singapour, notamment avec le Merlion<sup>1</sup> et les tours Marina BaySands.



Le Merlion

<sup>1</sup> Le Merlion:est une statue à tête de lion et au corps de poisson située à Singapour.

## FICHE TECHNIQUE :

Architecte : MOSHE SAFDIE

cout total du projet : 5,5 milliards de dollars

Période de réalisation: 2006-2010

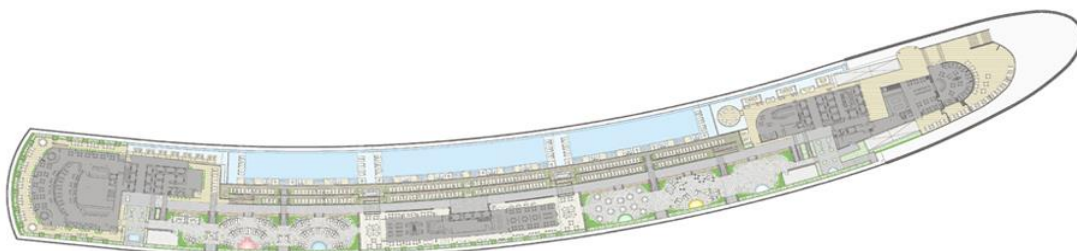
Localisation : Singapour

### Le Programme

- ❖ Hôtel: 2560 chambres luxueuses dans trois tours, avec un total de 265.683m<sup>2</sup>



- ❖ SandsSkyPark: les trois tours de l'hôtel sont reliées au sommet, à 195 mètres de hauteur par un parc de 9.941m<sup>2</sup> qui abrite un observatoire public, des pistes de jogging, des jardins, des restaurants, une piscine à débordement. Cette oasis tropicale est de 1,2 hectare.



- ❖ Casino: Le casino "atrium" a quatre niveaux de jeu et de divertissement dans un espace total de 15.000 mètres carrés.
- ❖ Magasins sur 74.322m<sup>2</sup> d'espace commercial et de restaurants.
- ❖ Sands Expo et Convention Center: 121 000 m<sup>2</sup> de conventions et d'espaces d'exposition flexibles, dont l'une des plus grandes salles de bal d'Asie avec une superficie de 8 000 m<sup>2</sup> et une capacité de 11 000 personnes.
- ❖ Musée Art Science: 15 000 m<sup>2</sup>, dont 6 000 m<sup>2</sup> correspondent à une galerie, 3 000 nénuphars à un palmier de 80 mètres, 62 mètres de diamètre à niveau et 11 de profondeur.



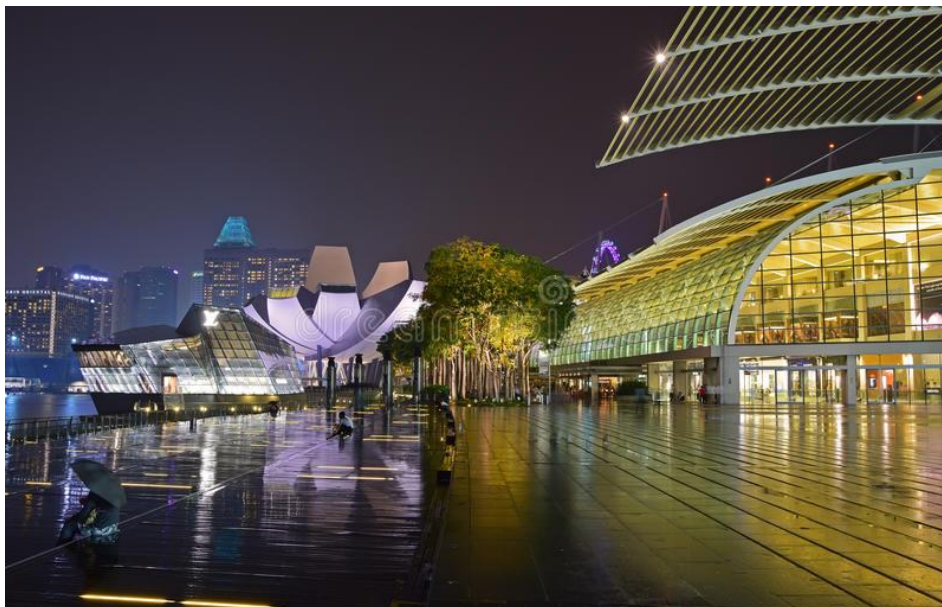
- ❖ Théâtres: 21.980 mètres carrés avec une capacité totale combinée de 4.000 sièges



- ❖ Crystal Pavillons: 5 914 pieds carrés de magasins, la première structure en acier et en verre construite à Marina Bay.



- ❖ Événement Plaza: 5.000 mètres carrés avec une capacité de 10.000 personnes dans des événements locaux et internationaux.



## EXEMPLE N° 03

### MARINA DE DUBAI:

Dubaï Marina est le nom d'un quartier situé au cœur de ce qu'il convient d'appeler le Nouveau Dubaï (New Dubai), dans l'émirat de Dubaï, aux Émirats arabes unis. Il se trouve en front de mer à 30 km au sud-ouest du centre-ville de Dubaï, à proximité de Palm Jumeirah, de la Dubaï Internet City, de la Dubaï Media City et l'American University in Dubaï. Une fois achevée, la Dubaï Marina sera, avec 4,9 km<sup>2</sup> (490 hectares) de superficie, la plus grande marina du monde, et devrait accueillir 120 000 habitants



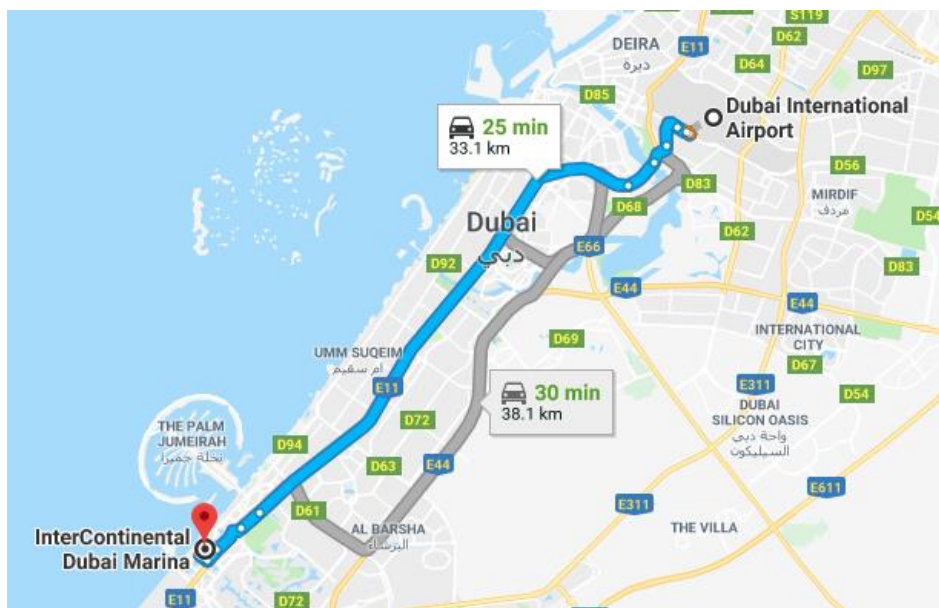
La marina de Dubaï, anciennement appelée Westside Marina, a été désignée comme la plus grande marina artificielle du monde et fait partie du plus grand projet de développement riverain planifié au monde. Le projet de développement a été lancé en 1998 et couvrira une superficie de 53 millions de pieds carrés (4,9 millions de mètres carrés). Il a été sculpté le long d'un tronçon de 3,34 km du littoral de Dubaï et est une ville-canal polyvalente inspirée de la tradition vénitienne. Il pourra accueillir plus de 120 000

personnes dans leurs luxueuses tours d'appartements et villas, avec une vue unique sur le front de mer.

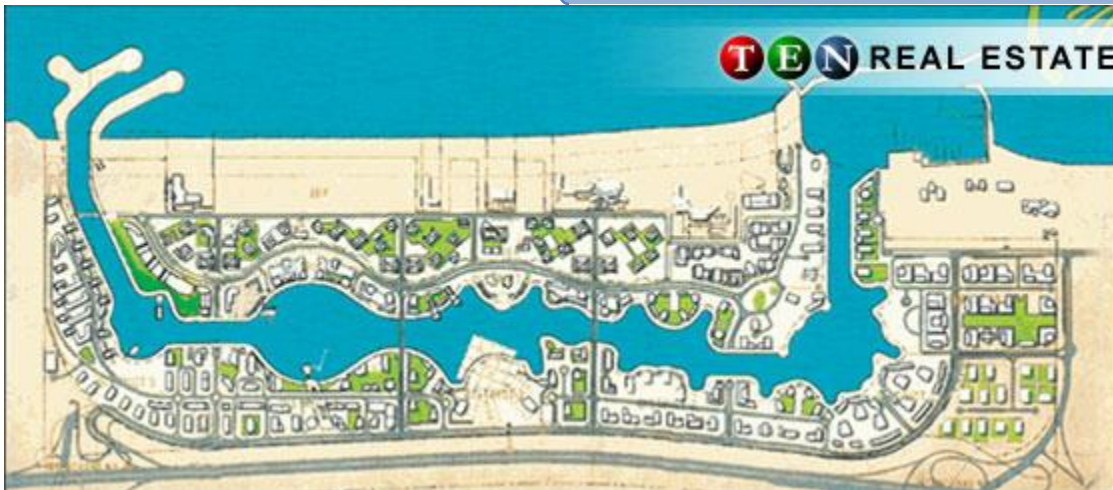


### La situation :

La marina de Dubaï est située dans le nouveau corridor de croissance de Dubaï et a été conçue pour créer une ville impressionnante dans une ville. Dubai Marina est situé près de l'échangeur 5 sur Sheikh Zayed Road, à côté de la Dubai Media City et en face des tours du lac Jumeirah.



### Plan de masse :



Commencée en 2003, la marina s'articule autour d'un canal d'à peu près 100 mètres de large creusé parallèlement au littoral à environ 600 mètres de celui-ci et relié au golfe Persique par deux coudes situés à chaque extrémité. Ce projet s'est articulé autour de 2 phases.

➤ **Première phase**

La première phase du développement de Dubai Marina couvre 10 hectares (25 acres) et a été construite de 1999 à 2003 pour un coût de 730 millions AED (200 millions de dollars). Inclus dans la phase sont six tours d'appartements en front de mer (Dubai Marina Towers) et 64 villas de luxe reliées par un réseau spectaculaire de jardins sur le toit. Parking souterrain pour 2 000 voitures, six piscines, 2 800 mètres carrés d'installations sportives, 2 000 mètres carrés de restaurants à thème, 4 000 mètres carrés d'espace commercial et une salle de prière de 200 mètres carrés entourant les appartements et les villas.



### ➤ Deuxième phase

La deuxième phase du développement de Dubaï Marina comprendra le développement des cinq tours Al Majara qui offrent des unités de 1 et 2 chambres, ainsi que le développement des tours jumelles Al Sahab qui offre également des unités de 1 à 3 chambres.

### Le programme :

La marina, dont la construction est réalisée par le groupe émirati Emaar Properties, se composera d'environ 200 immeubles et gratte-ciels, parmi lesquels :

☞ La 106 Tower, 433 m, fin prévu 2018

☞ La Princess Tower, 414 m, 2012

☞ La Marina 101, 426 m, 2015

☞ La Marina Torch, 348 m, 2011

☞ L'Infinity Tower, 306 m, 2013

☞ La 23 Marina, 395 m, 2011

☞ L'Elite Residence, 380 m, 2012

☞ L'OceanHeights, 310 m, 2010

l'OceanHeights 2, 335 m, prévu



# Proposition urbaine

### III. Introduction :

Toute démarche conceptuelle nécessite des idées préconçues et des images de l'objet à concevoir, inspirées et imprégnées du lieu, de la culture, du thème et des besoins, qui se mettent en évidence en jonction des objectifs et des effets recherchés.

La compréhension du site ne suffit pas. L'art du projet exige la capacité d'interpréter le sens du programme en le reliant aux opportunités sans adjacents au site.

Toute conception architecturale nécessite une réflexion basée sur des concepts et des principes architecturaux. Une telle démarche nous aide à choisir les bonnes orientations, afin d'éviter la gratuité des gestes et assure une formalisation d'un ensemble architectural cohérent répondant à toutes les contraintes.

### IV. Plans d'action :

#### ➤ La rénovation :

##### **Les objectifs :**

*Eviter La concentration des activités administratives et de services a engendre une densification du flux donne*

*Créer un pôle touristique culturel.*

*Assurer la relation entre la zone d'étude et la mer.*

*Régler les problèmes urbains dans ce quartier*

##### **Les concepts :**

Création d'une extension en mer

Création des nouveaux édifices touristiques culturels.

#### ➤ La structuration des routes :

##### **Les objectifs :**

*Régler les problèmes de circulation dans ce quartier.*

*Éviter le conflit piéton/véhicule.*

*Assurer une circulation plus facile.*

### **Les concepts :**

*Le dégagement des commerces ambulants.*

*Donner une largeur importante aux passages piétons et les trottoirs.*

*Création d'un parking à coté de chaque équipement + parking au sous sol.*

### ➤ **L'aménagement des placettes :**

#### **Les objectifs :**

*Compléter les besoins de visiteur.*

*Création d'une animation permanente.*

#### **Les concepts :**

*Création des promenades jardin et marine*

## **V. Le projet et son intégration dans son site d'implantation:**

### ➤ **Situation et limites:**

*Notre assiette d'intervention se trouve au niveau de la voie du front de mer*

*Le projet se développe sur une emprise totale de 22 hectares et 8 ares, dont 9hectares 8 ares gagnés sur la mer. Et 13 hectares le long de la voie du front de mer.*

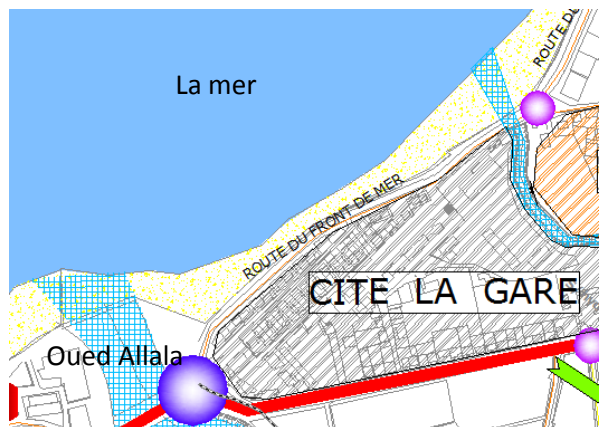
*Notre assiette d'intervention est limitée:*

*Au Nord: mer*

*Au Sud: la voie de front de mer et la cité la gare*

*À l'Est: Oued Boufessoussa*

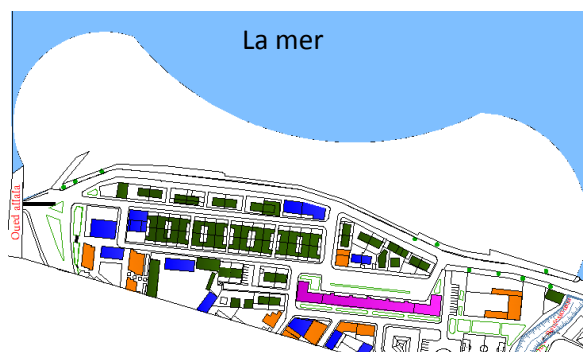
*À l'Ouest: Oued Allala*



### ➤ **La genèse du projet:**

*L'évolution et la conceptualisation de notre projet s'est faite en plusieurs phases, et avec a chaque fois une volonté d'essayer de s'intégrer au maximum dans le site et en prenant compte bien évidemment la relation mer- ville*

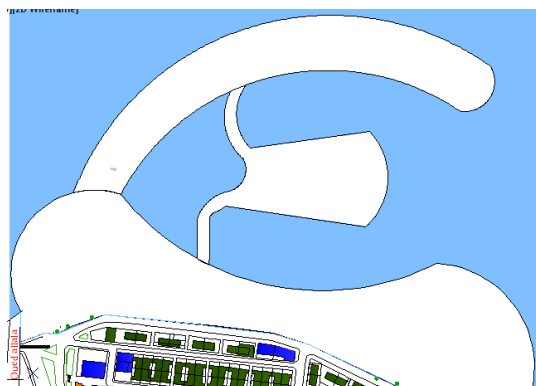
### **Etape 01 :**



*restructuration de la voie de front de mer et l'aménager le long de notre zone d'intervention sur une surface de 13 ha .*

### **Etape 02 :**

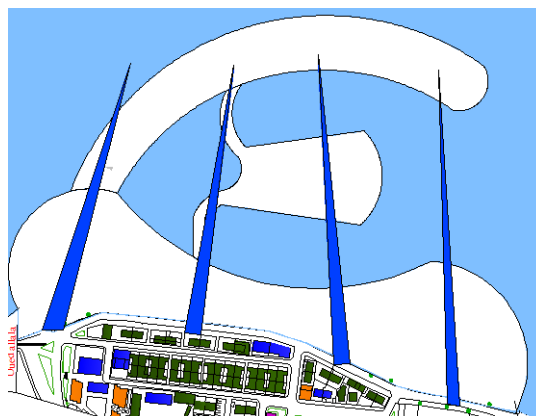
*Projeter une extension en mer forme de poisson sur 9ha et 8a*



### **Etape 03 :**

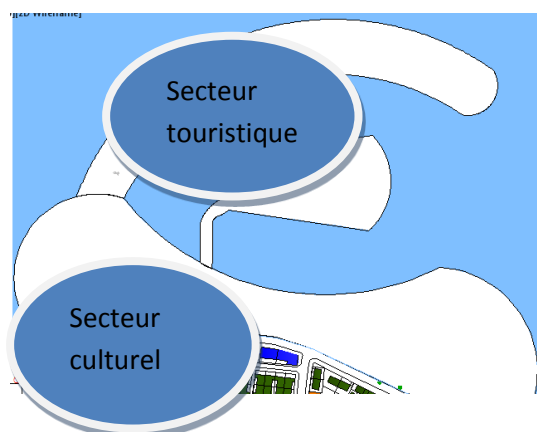
#### ***La continuité:***

*La continuité au niveau de notre intervention sera assurée par l'introduction des rues de la voie du front de mer à notre terrain d'intervention, et que sera assuré par les champs visuels.*



### **Etape 04:**

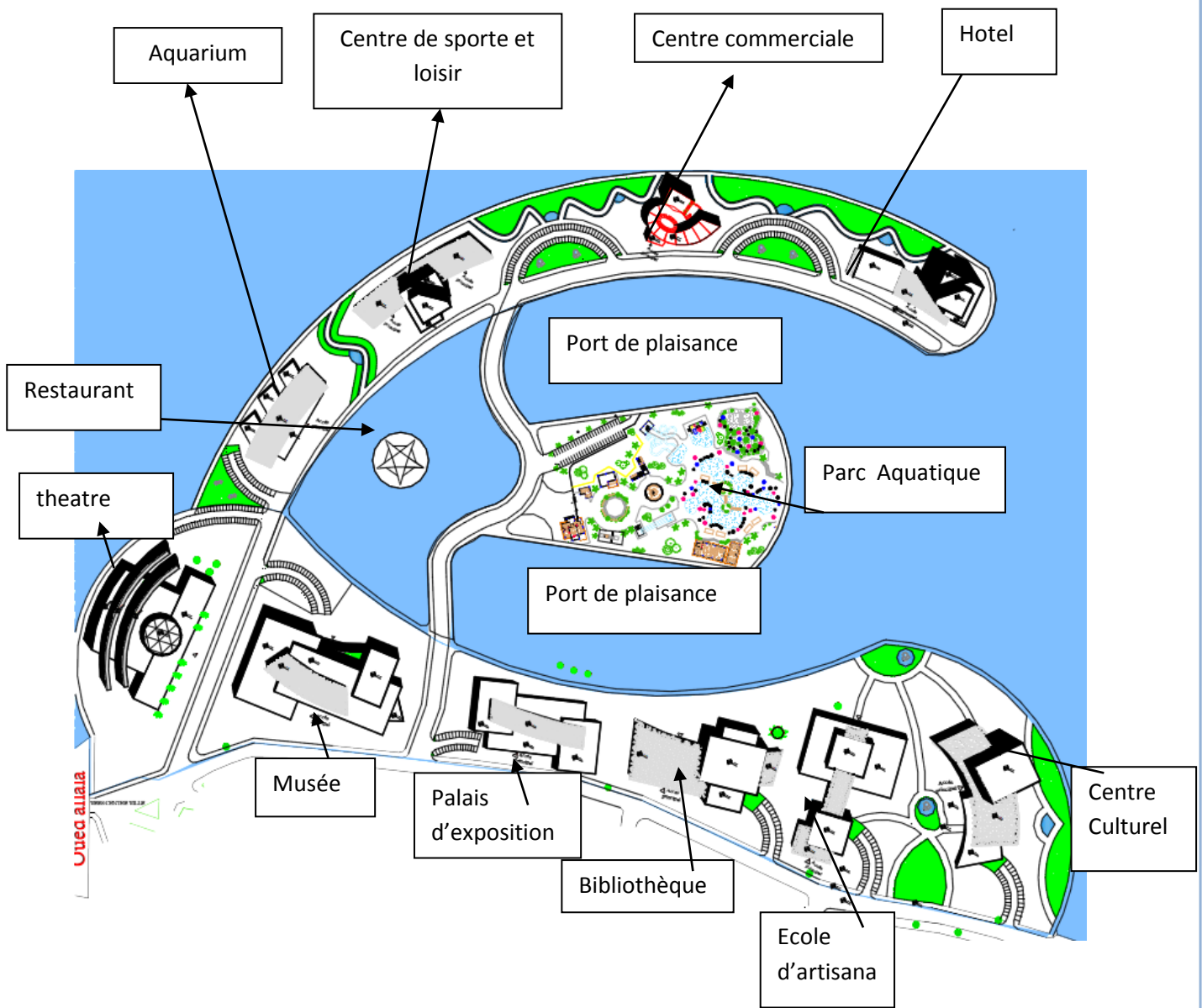
*Diviser le site en deux secteurs (secteur culturel et secteur touristique)*





# Approche architecturale

## VI. Plan de masse :



## **Programme:**

### **Centre culturel**

**Surface :** 6400m<sup>2</sup>

**Accueil de public:**

Hall d'accueil	59m <sup>2</sup>
Réception et orientation	40m <sup>2</sup>
Sanitaire	30m <sup>2</sup>
<b>Service d'exposition:</b>	<b>1080m<sup>2</sup></b>
Exposition temporaire	
Exposition contemporaine	

**Service d'éducation:**

Ateliers de dessin	40m <sup>2</sup>
Atelier de sculpture	40m <sup>2</sup>
Atelier des photos	20m <sup>2</sup>
Salle de lecture adulte	110m <sup>2</sup>
Salle de lecture enfants	110m <sup>2</sup>
Salle de lecture jeunes	110m <sup>2</sup>
Consultation historique	240m <sup>2</sup>
Classe d'histoire pour jeunes	110m <sup>2</sup>
Classe d'histoire pour adultes	110m <sup>2</sup>
Sanitaire	30m <sup>2</sup>

**Service d'animation:**

Salle d'internet	124m <sup>2</sup>
Salle audio visuelle	62m <sup>2</sup>
Sanitaire	30m <sup>2</sup>

**Restauration:**

Restauration	373m <sup>2</sup>
Cuisine	50m <sup>2</sup>
Caféteria	213m <sup>2</sup>
Sanitaire	30m <sup>2</sup>

**Administration:**

Bureaux des enseignants(4)	110m <sup>2</sup>
Bureaux administratifs(4)	110m <sup>2</sup>
Secrétariat	20m <sup>2</sup>
Salle de conférence	65m <sup>2</sup>
Bureau de directeur	20m <sup>2</sup>
Sanitaire	30m <sup>2</sup>

## **Musée d'histoire**

**Surface :** 13300m<sup>2</sup>

### **Accueil de public:**

Hall d'accueil 230m<sup>2</sup>

Réception et orientation 150m<sup>2</sup>

Espace d'attente 170m<sup>2</sup>

Sanitaire 25m<sup>2</sup>

Maintenance 300m<sup>2</sup>

**Service d'exposition: 6300m<sup>2</sup>**

Exposition temporaire

Exposition contemporaine

### **Service d'éducation:**

Ateliers de dessin 310m<sup>2</sup>

Atelier de sculpture 340m<sup>2</sup>

Salle de lecture adulte 190m<sup>2</sup>

Salle de lecture enfants 320m<sup>2</sup>

### **Service d'animation:**

Salle d'internet 720m<sup>2</sup>

Salle audio visuelle 300m<sup>2</sup>

Les boutiques 700m<sup>2</sup>

**Restauration: 1840m<sup>2</sup>**

Restauration 940m<sup>2</sup>

Caféterie 900m<sup>2</sup>

### **Administration:**

Bureaux administratifs 70m<sup>2</sup>

Secrétariat 28m<sup>2</sup>

Salle de conférence 235m<sup>2</sup>

Sanitaire 24m<sup>2</sup>

Dépôt 150m<sup>2</sup>

Archive

140m2

## **Palais d'exposition**

**Surface :** 9000m2

### **Hall d'accueil:**

Entrée

Hall d'accueil+exposition

Salon d'attente

Sanitaire (hommes+femmes)

### **Partie exposition:**

Espace d'exposition

Les salons professionnels

Les foires commerciales

Sanitaire (hommes+femmes)

### **Administration:**

Bureaux administratifs

Secrétariat

Archives

Salle de réunion

Sanitaire (hommes+femmes)

Locaux technique

## **Théâtre**

**Surface :** 4200m2

### **Espace d'accueil:**

Hall d'entrée

Espace ticket

Espace d'affichage

### **Salle de spectacle:**

**Scène:**

**Arrière scène:**

*Loges des artistes*

*Atelier de peinture*

*Ateliers de costumes*

*Dépôt de décor*

*Salle d'assemblage*

*Dépôt de costumes*

**Régi:**

***Salle de répétition***

***Salle de danse***

***Salle de musique***

**Administration:**

*Bureau de directeur*

*Secrétariat*

*Bureau de personnel*

**Annexes:**

*Cafeteria*

*Espace exposition*

*Infirmierie*

*Salle de sécurité*

*Locaux techniques*

*Sanitaires*

***Bibliothèque***

***Surface : 3800m2***

***Espace d'accueil:***

*Accueil*

*Réception*

*Espace d'attente*

*Espace prêt fichier*

*Sanitaire (femme-homme)*

***Service d'éducation:***

*Salle de lecture pour adulte*

*Salle de lecture pour enfants*

*Salle d'internet*

*Salle audio visuelle*

*Espace photocopie*

*Périodique*

*Sanitaire (femme-homme)*

***Administration:***

*Bureaux administratifs*

*Secrétariat*

*Salle de conférence*

*Sanitaire (femme-homme)*

*Cafétéria*

*Magasin*

*Dépôt*

*Archive*

***Ecole d'artisanat***

***Surface : 4200m<sup>2</sup>***

***Espace d'accueil :***

*Réception*

*Scolarité*

*Service d'accompagnement*

***Espace d'exposition et d'échange :***

*Exposition temporaire*

*Exposition permanente*

*Salle de conférence*

**Espace de formation artisanale et artistique :**

*Les ateliers*

*Stockage des œuvres*

*Vestiaires*

**Espace de détente et de loisir :**

*Cafétéria*

*Cyber café*

**Administration:**

*Bureaux administratifs*

*Secrétariat*

*Salle de conférence*

*Sanitaire (femme-homme)*

**Service généraux :**

*Locaux technique*

**Hôtel touristique**

**Surface :** 36000m<sup>2</sup>

**Activité:**

*Jet d'eau*

*Entrée*

*Réception bagages*

*Ascenseur*

*Escalier principale*

*Salle d'attente*

*Cafétéria*

**Service d'accueille**

*Agence de voyage*

*Salon de la salle de conférence*

*Bureau de location des voitures*

*Locale photos*

*Coiffeur*

*Escalier*

*Service médical*

*Article de pêche*

*Article de compagne*

*Tapas et journaux*

***Loisir:***

*Salle de fêtes*

*Espace de ventes*

*Salle de sport*

*Vestiaire*

*Escalier*

*Salle de conférence*

*Ascenseur*

*Salle de billards*

*Salle de jeux*

*Salle TV*

*Video tech*

*Audio tech*

*Salon de thé*

*Tabacs et journaux*

*Sanitaire femmes et hommes*

*Pizzeria*

*Restaurant*

***Restauration:***

*Restaurant moderne*

*Restaurant panoramique*

*Restaurant pour la salle des fêtes*

*Restaurant pour la salle de conférence*

**Hébergement:**

*Chambre simple un seul lit*

*Chambre simple deux lit*

*Suite*

*Salon d'étage*

*Service des chambres*

**Administration:**

*Bureau de directeur*

*Secrétaire*

*Comptabilité*

*Salle de réunion*

*Sanitaire (hommes et femmes)*

**Service de local technique:**

*Cuisine centrale*

*Chambre froide*

*Boucherie*

*Espace de préparation des légumes*

*Espace de préparation de jus*

*Buanderie*

*Espace de nettoyage*

*Préparation des gâteaux et pain*

*Douche (hommes et femmes)*

*Sanitaire*

*Atelier de maintenance*

*Dépôt*

*Groupe électrogène*

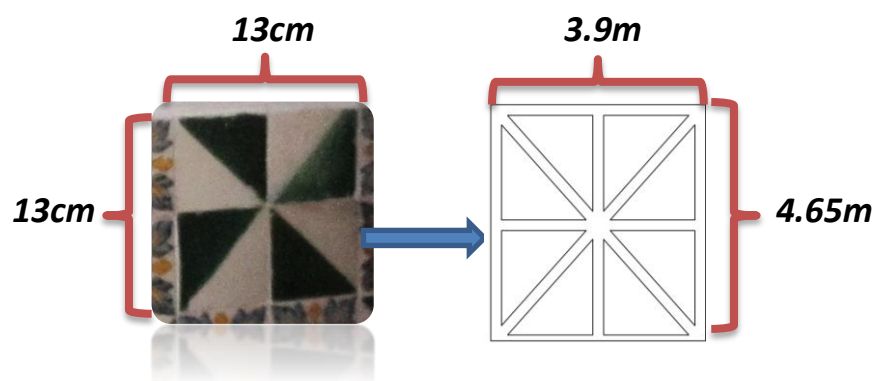
## **Les façades :**

*A l'échelle de la ville les façades deviennent des éléments décoratifs qui constituent le paysage architectural de la ville par leurs traitements et leurs langages architecturaux et architectonique*

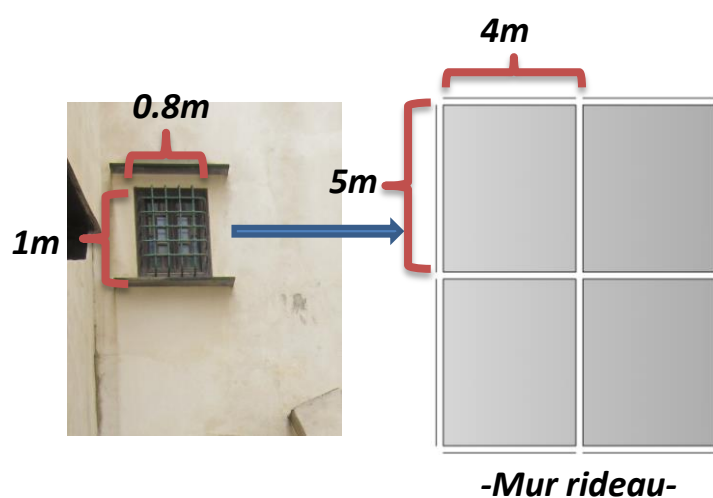
*L'expression des façades de notre projet résulte de la volonté de donner un nouveau visage à la ville pour marquer notre temps par notre projet.*

*Nous utilisons Trois types des façades .*

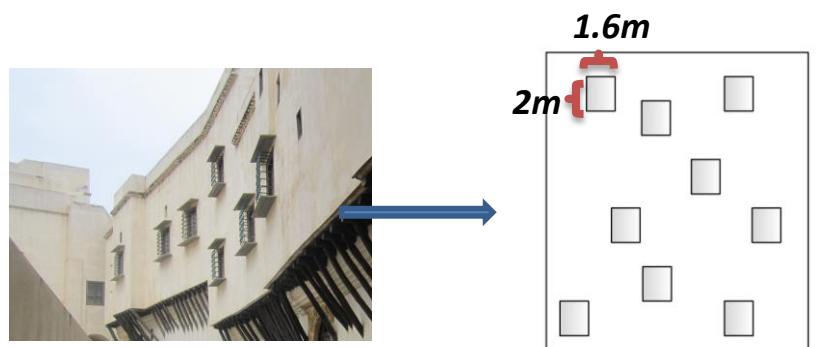
### **Type 01 :**



### **Type 02 :**



### **Type 03 :**



## **SOMMAIRE :**

### ***Approche introductive***

*Introduction*

*La problématique*

*Motivation et Choix du theme*

*Objectifs à atteindre*

*Méthodologie*

### ***Approche théorique***

*Introduction*

*les villes côtières*

*le concept de littoral*

*La politique algérienne en matière d'aménagement  
côtier*

*La baie de Ténès*

*Le concept de marina*

*Le concept du port*

### ***Approche Urbaine***

*Introduction*

*Pourquoi Ténès ?*

*Présentation de la ville de Ténès*

*1- Situation de la ville de Ténès*

*2 – Accessibilité*

*3- Contexte naturel de la ville*

*4- Les données climatologiques*

*5- Risques Majeurs*

*6- Volet culturel*

*7- l'évolution de la ville*

## ***Approche Critique***

### ***I- Présentation de périmètre d'étude***

- 1- Parcours et voirie***
- 2- Structure urbaine***
- 3- Batie et non batie***
- 4- Fonctions urbaines***
- 5-Synthese***

### ***II- les problemes de la zone***

#### ***Approche thématique***

***Exemple 01 : Marina de Casablanca***

***Exemple02 :Marina Bay ( Singapour)***

***Exemple 03 : Marina de Dubaï***

#### ***Proposition Urbaine***

##### ***I-Introduction***

##### ***II- Plan d'actions***

##### ***III- le projet et son intégration de son site***

#### ***Proposition Architecturale***

***Plan de masse***

***Programme***

***Façades***

***Sommaire***

***Bibliographie***

## **BIBLIOGRAPHIE:**

### **Ouvrage:**

*Michèle Collin, Les Annales de la Recherche Urbaine :Grandes villes et ports de mer, 1992*

*Philippe paneri +jean castex + jean charles, formes urbaines de l'ilot à la barre, depaule ,1997*

*jean pierre paulet, les ville et la mer , paris ,2007*

*kevin lynch, image de la cité, paris, 1971*

### **memoires :**

*Mémoire de magister, option ville et projet urbain, « quel projet urbain pour un retour de la ville a la mer » cas d'étude :Skikda , M'hadef rachid , université Mentouri Constantine ,2007-2008.*

### **Site internets:**

[www.arturbain.fr](http://www.arturbain.fr)

Wikimedia Jensions

[fr.wikipedia.org](http://fr.wikipedia.org)

[monumentsdefrance.com](http://monumentsdefrance.com)