

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



UNIVERSITÉ ABOU BEKR BELKAID DE TLEMCEEN
FACULTÉ DE TECHNOLOGIE
DÉPARTEMENT D'ARCHITECTURE

MÉMOIRE DE MASTER EN ARCHITECTURE

OPTION : Urbanisme et environnement

**Vers une revitalisation de secteur touristique par la
reconquête d'une friche industrialo-portuaire.**
**Cas d'étude : unité industrielle et plateau du phare à
Ghazaouet.**

Soutenu le 27 Juin 2018 devant le jury :

President:	Mme. SAIDI F Z	ARCHI	UABT Tlemcen
Examineur :	Mr. RAHMOUN M	MA (A)	UABT Tlemcen
Examineur :	Mme. GHAF FOUR W	MA (A)	UABT Tlemcen
Encadreur :	Mr. KHILOUN R	MA (A)	UABT Tlemcen

Présenté par : HADJ ABDELKADER Imane

Matricule : 15040-T-13

Année académique : 2017-2018

Remerciement

On tient tout d'abord à remercier vivement الله le tout puissant et miséricordieux pour la force, la santé, la patience et le courage pour affronter toutes les difficultés rencontrées durant ce parcours universitaire et aboutir finalement à ce modeste travail.

Mer chers parents pour leurs soutiens, conseils, aides, amour, sans eux ce travail ne serait accompli.

*On tient tout particulièrement à remercier **Mr. KHILOUN Rachid** mon encadrant D'avoir accepté d'encadrer ce travail, et pour sa patience, sa disponibilité et surtout ses judicieux conseils, qui ont contribué à alimenter ma réflexion.*

Je voudrais également remercier et exprimer mon profond respect à tous les membres du jury, qui ont bien voulu nous faire l'honneur d'assister à mon soutenance afin de juré la qualité de ce travail et de formuler leurs remarques constructives.

Je voudrais exprimer ma reconnaissance envers les amis et collègues qui m'ont apporté leur support moral et intellectuel tout au long de ma démarche. Merci à tous ceux qui ont cru à moi et m'encouragé, soutenu et aidé par un geste, un avis, une prière ou un simple sourire, merci à ceux qui m'ont rien fait de tout ça, ceux qui m'ont découragé aussi, c'est grâce à vous tous que je suis arrivée.

Enfin Merci à tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à l'élaboration de ce modeste travail.

Dédicace

Je dédie ce mémoire...

A ma chère maman

Rabia RABEHI

-Ma chère maman, l'exemple de la bonté, et de sagesse, ma source de tendresse qui n'a jamais cessé et ne cesse de me combler m'encourager et de prier pour moi ; vous êtes ce que j'ai de plus chère au monde et je vous jure qu'aucun mot, ni expression ne saurait exprimer tout mon amour et ma gratitude .merci de faire l'impossible pour moi.

A mon cher papa

Abdelkader

- l'homme, qui a sacrifié sa vie pour nous, rien au monde ne vaut les efforts que tu as fournis jour et nuit pour nous élever et nous procurer tout ce dont on avait besoin et bien plus. Aucune dédicace ne saura exprimer l'amour et l'estime que je te porte. Merci à vous d'être toujours présent pour faire mon bonheur.

A mes deux frères **Khalil et Walid**, *ma petite sœur* **Aya**

Merci d'être toujours à mes côtés, par votre présence, par votre amour, pour donner du gout et du sens à notre vie de famille. Que ce travail vous témoigne de ma sincère affection.

A la famille **HADJ ABDELKADER** *et la famille* **RABEHI**.

Votre confiance en moi, vos encouragements, vos prière sont ce qui m'a poussé et me poussé toujours à suivre la voie de l'excellence, à rêver et à réaliser mes rêves.

A mes chères amies

Ma bestie **Chahinez Djilali** *en particulier, a* **Wafaa, Amina, Karima, Chahinez M**

Jihane, Imène, Ismahane B. Ismahane BEN et pour tous les gens que j'ai oubliée... 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 santé et de bonheur.

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

Hadj Abdelkader Imane

Résumé

Parmi les villes d'Algérie les plus fascinantes et attirantes par leurs topographies accidentées, leurs ports et leurs situations stratégiques on distingue la ville de Ghazaouet. En effet Ghazaouet est une ville méditerranéenne et portuaire par excellence grâce à son positionnement Stratégique, ses potentialités, ses ressources et ses capacités humaines, la ville espère ainsi à devenir une ville compétitive et attractive avec un rayonnement territorial.

Cependant, à cause de plusieurs contraintes naturelles et artificielles qui ont engendré une dispersion anarchique de tissu urbain et aussi la présence d'une unité industrielle à vocation non compatible avec la zone, Ghazaouet présente une image d'une ville tentaculaire avec des espaces désaffectés et non exploités sous formes de friches urbaines malgré ces potentialités touristiques.

Afin de redonner à notre ville la place qu'elle mérite, notre choix s'est porté sur la zone en front de mer, occupé par l'unité industrielle, le plateau du phare et le port. Et dans un objectif de planification stratégique, notre projet vise à un renouvellement urbain qui nécessite une reconquête et récupération des friches portuaire et industrielle tout en réconciliant la ville à la mer.

Cette opération de renouvellement urbain s'inscrit dans un processus de transformation du front de mer se traduisant par des propositions de développement de nouveaux programmes urbains, et en garantissant le maintien de l'activité touristique par la projection d'un complexe touristique et d'un centre d'estivage avec des équipements à fonctions sportives, commerciales, loisirs, etc. ... pour satisfaire les besoins et les attentes des générations actuelles et futures.

Mot clés : ville de Ghazaouet, reconquête, friche industrialo-portuaire, front de mer, tourisme, complexe touristique.

ملخص

من بين مدن الجزائر روعة وجاذبية من خلال تضاريسها الوعرة، وميناءها وموقعها يمكننا ذكر مدينة غزوات. غزوات هي مدينة تطل على البحر الأبيض المتوسط وتحتوي على ميناء، وبفضل موقعها الاستراتيجي ومقدراتها ومواردها وقدراتها البشرية، في أمل أن تصبح مدينة تنافسية وجذابة ذات نفوذ إقليمي.

ومع ذلك، بسبب العديد من المعوقات الطبيعية والاصطناعية التي تولد تشتت والفوضى في النسيج العمراني وجود وحدة صناعية لديها غرض يتعارض مع مساحة المقومات السياحية للغزوات التي تحتوي على مساحات مهجورة وغير مستغلة.

لإعطاء مدينتنا مكانها الذي يستحق، اخترنا منطقة تقع على حافة البحر، تحتلها الوحدة الصناعية، وهضبة المنارة والميناء. وفي إطار التخطيط الاستراتيجي، ويهدف مشروعنا الى التجديد الحضري الذي يتطلب استصلاح واسترداد أراضي الميناء والأراضي الصناعية وذلك لوصول المدينة إلى البحر إن عملية التجديد العمراني هذه جزء من عملية تحويل للواجهة البحرية مما أدى إلى مقترحات لتطوير برامج حضرية جديدة، وضمان المحافظة على النشاط السياحي من خلال عرض مجمع سياحي ومنتجع صيفي مع مرافق رياضية وتجارية وترفيهية وغيرها من المرافق. ... لتلبية احتياجات وتوقعات الأجيال الحالية والمستقبلية.

Sommaire

<i>Remerciement</i>	1
<i>Dédicace</i>	2
SOMMAIRE	5
TABLE DES ILLUSTRATIONS	10
CHAPITRE INTRODUCTIF :	14
INTRODUCTION :	15
PROBLEMATIQUE GENERALE :	15
PROBLEMATIQUE SPECIFIQUE :	16
MOTIVATION PERSONNELLE.....	17
LES HYPOTHESES.....	17
OBJECTIF	18
METHODOLOGIE DE TRAVAIL :.....	18
LA STRUCTURE DU MEMOIRE :.....	19
CHAPITRE I : APPROCHE THEORIQUE (THEORIE ET CONCEPT)	21
INTRODUCTION :	22
1.1 URBANISME :	22
1.1.1 <i>Définition d'urbanisme</i> :.....	22
1.1.2 <i>L'urbanisme opérationnel</i> :	22
1.1.3 <i>L'urbanisme durable</i> :.....	23
1.1.4 <i>Les opérations d'intervention urbaine</i> :	24
1.1.4.1 Renouvellement urbaine :	24
1.1.4.2 Rénovation urbaine :	24
1.1.4.3 Restructuration urbaine :	24
1.1.4.4 Requalification urbaine :	25
1.1.4.5 L'aménagement urbain :.....	25
1.1.4.6 Réhabilitation urbaine :	25
1.2 NOTION DE FRICHES URBAINS :	25
1.2.1 <i>Définitions</i> :	25
1.2.2 <i>Concept des friches</i> :	26
1.2.3 <i>Les types de friches urbaines</i> :.....	26
1.2.3.1 Friches industrielles.....	26
1.2.3.2 Friches portuaire :	27
1.2.3.3 Friches ferroviaires :	27
1.2.3.4 Friches militaires :.....	28
1.2.3.5 Friches infrastructurelles :	28
1.2.4 <i>La reconversion des friches : une opportunité de renouvellement urbaine</i> :.....	28
1.3 DEVELOPPEMENT URBAINE DURABLE :	29
1.3.1 <i>Que ce qu'un Développement</i> :	29
1.3.2 <i>Durabilité (soutenabilité)</i> :	29
1.3.3 <i>Développement durable</i> :.....	29
1.4 TOURISME :	30
1.4.1 <i>Qu'est-ce que le tourisme ?</i>	30
1.4.2 <i>Formes de tourisms</i> :.....	30
1.4.2.1 Le tourisme bleu (ou littoral ou balnéaire) :	30
1.4.2.2 Le tourisme vert (ou rural) :.....	31
1.4.2.3 Tourisme de santé :	31
1.4.2.4 Tourisme culturel (ou urbain) :	31
1.4.3 <i>Le tourisme durable</i> :	31
1.4.3.1 Définition de concept :	32
1.4.3.2 Les différentes formes du tourisme durable :	32

CONCLUSION :	32
CHAPITRE II : LECTURE TERRITORIALE ET ANALYSE URBAINE	33
INTRODUCTION :	34
1.1 LECTURE DES INSTRUMENTS D'URBANISME :	34
1.1.1 <i>Le Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT)</i> :	34
1.1.1.1 Les enjeux nationaux :	34
1.1.1.2 Les quatre scénarios pour l'Algérie de demain :	34
a. Scénario 01 : L'EQUILIBRE VOLONTARISTE :	34
b. Scénario 02 : LA DYNAMIQUE DE L'EQUILIBRE :	35
c. SCENARIO 3 : LE TERRITOIRE COMPÉTITIF	37
d. SCENARIO 4 : LE TERRITOIRE DISPERSE	38
e. LE SCENARIO ACCEPTABLE : EQUILIBRE TERRITORIAL ET COMPETITIVITE :	39
1.1.2 <i>Le Schéma Régional d'Aménagement du Territoire nord-ouest (SRAT)</i> :	40
1.1.2.1 OBJECTIFS	40
1.1.2.2 Présentation de la région nord-ouest du territoire algérien	40
1.1.2.3 Les quatre scénarios proposés par le SRAT :	40
a. Scénario 1 : Souhaitable	40
b. Scénario 2 : Conservatoire	41
c. Scénario 3 : Rééquilibrage territorial et du peuplement	41
d. Scénario 4 (acceptable) : Développement durable	41
1.1.3 <i>Le Schéma Directeur d'Aménagement du Littoral (SDAL)</i>	42
1.1.4 <i>Plan d'Aménagement du Territoire de la Wilaya de Tlemcen (PAW)</i> :	42
1.1.4.1 Les orientations du PAW pour Ghazaouet :	43
1.1.4.2 Conclusion :	43
1.2 POURQUOI LA VILLE DE GHAZAOUET ?	44
1.3 ANALYSE URBAINE DE GHAZAOUET :	44
1.3.1 <i>Approche géographique</i> :	44
1.3.1.1 Situation géographique	44
1.3.1.2 Topographie :	45
1.3.1.3 Reliefs :	45
a. Unité de versants :	45
b. Unité de Plateaux :	46
c. Unité apparentée aux collines :	46
1.3.1.4 Géologie et géotechnique :	46
1.3.1.5 Climatologie :	46
• La température :	46
a. Les vents dominants :	47
b. L'humidité :	47
c. Conclusion sur le climat de GHAZAOUET :	47
1.3.1.6 Accessibilité	47
1.3.1.7 Analyse SWOT :	48
1.3.2 <i>Approche environnemental</i> :	48
1.3.2.1 L'occupation spatiale et environnementale :	48
a. Terres forestières ou à vocation forestières :	48
b. Terres agricoles :	48
c. Tissu urbain :	48
d. Chemin de fer :	49
e. Littoral :	49
f. L'oued :	49
g. Le port :	49
1.3.3 <i>Contraintes et servitudes</i> :	49
1.3.3.1 Contraintes naturelles :	49
a. Les oueds :	49
b. Les zones naturelles :	50
c. Les zones montagneuses de fortes pentes	50
d. Littoral :	50
1.3.3.2 Contraintes artificielles :	50

a.	La gare et le chemin de fer :	50
b.	Les lignes électriques (MT-HT-THT) :	50
c.	Central électrique :	50
d.	Les conduites de gaz :	51
1.3.3.3	Analyse SWOT :	51
1.3.4	<i>Approche historique</i> :	54
1.3.4.1	Période pré-musulmane : Ad Frates	54
1.3.4.2	Période musulmane : taouent (1145-1238) :	54
1.3.4.3	Période Ottomane : djamaa GHAZAOUET (1515- 1830) :	55
1.3.4.4	Période coloniale : Nemours (1844-1964)	55
1.3.4.5	Période postcoloniale : Ghazaouet (1964-nos jours)	56
1.3.5	<i>Approche socio-économique</i> :	56
1.3.5.1	Aspect sociale :	56
a.	La population totale et son évolution :	56
b.	Taux d'accroissement de la population :	57
1.3.5.2	Aspect économique :	57
a.	Agriculture :	57
b.	Elevage :	58
c.	La pêche :	58
d.	L'industrie :	58
e.	Le port :	60
1.3.5.3	Analyse SWOT :	60
1.3.6	<i>Analyse typo-morphologique</i> :	61
1.3.6.1	Structure urbaine :	61
a.	Tissu urbain :	61
b.	Découpage administratif des secteurs :	62
1.3.6.2	Infrastructure et mobilité urbaine :	66
a.	Infrastructure routière :	66
b.	Infrastructure ferroviaire :	66
c.	Infrastructure portuaire :	66
1.3.6.3	Typologie d'habitat :	68
1.3.6.4	Typologie des équipements :	70
1.3.6.5	Analyse SWOT :	72
1.3.7	<i>Analyse SWOT synthèse</i> :	73
1.4	CARTES DE SYNTHESE :	73
	CONCLUSION :	76

CHAPITRE III : DIAGNOSTIC ET ANALYSE URBAINE DU FRAGMENT. 77

	INTRODUCTION :	78
1.1	DELIMITATION DE SECTEUR D'ETUDE :	78
1.2	MOTIVATION DE CHOIX :	78
1.3	PROBLEMATIQUE :	79
1.4	APPROCHE GEOGRAPHIQUE :	79
1.4.1	<i>Situation géographique</i>	79
1.4.2	<i>Topographie</i> :	80
1.4.3	<i>L'accessibilité</i> :	80
1.4.4	<i>Analyse SWOT</i> :	81
1.4.5	<i>Approche environnemental</i> :	82
1.4.5.1	Contraintes et servitudes :	82
a.	Contraintes naturelles :	82
b.	Contraintes artificiels :	82
1.4.6	<i>Analyse SWOT</i> :	84
1.5	APPROCHE HISTORIQUE	84
1.5.1	<i>Période précoloniale</i> :	84
1.5.2	<i>Période coloniale</i> :	85
1.5.3	<i>Période postcoloniale</i> :	86
1.5.4	<i>Analyse SWOT</i> :	87

1.6	ANALYSE TYPO-MORPHOLOGIE	88
1.6.1	<i>Structure urbaine</i> :	88
1.6.1.1	Trame urbain :	88
1.6.1.2	Trame viaire :	90
a.	Infrastructure routière :	90
b.	Infrastructure ferroviaire :	90
1.6.1.3	Typologie des équipements et d'habitat :	93
a.	Typologie d'équipement :	93
b.	Typologie d'habitat :	93
1.6.1.4	Densité urbaine :	93
1.6.1.5	Les réseaux divers :	96
1.6.1.6	L'état de bâti :	97
1.6.1.7	Les friches a récupérés :	98
1.6.1.8	Analyse SWOT :	100
1.6.2	<i>Analyse SWOT synthèse</i> :	101
1.6.3	<i>Carte de synthèse</i> :	102
1.6.4	<i>Lecture de POS 8 (plateau du phare)</i> :	103
1.6.4.1	Les interventions proposées par le pos de plateau du phare :	103
a.	Le programme établi :	103
b.	Schéma de principe :	103
1.6.4.2	Critique de pos de plateau du phare :	103
	CONCLUSION :	104
CHAPITRE IV : APPROCHE ANALYTIQUE ANALYSE DES EXEMPLES		107
	INTRODUCTION :	108
1.1	CRITERE DE CHOIX :	108
1.2	EXEMPLE 01 : TANGER MARINA BAIE INTERNATIONALE : PROJET DE RECONVERSION DE LA ZONE PORTUAIRE DE TANGER VILLE	109
1.3	EXEMPLE 02 : DUNKERQUE : L'OPERATION NEPTUNE : LA RECONQUETE DE FRICHES PORTUAIRES	111
1.4	EXEMPLE 03 : L'AMENAGEMENT ET LE DEVELOPPEMENT DU PORT DE CONCARNEAU : UNE DEMARCHE DURABLE POUR L'AVENIR DU ZONE PORTUAIRE	114
1.5	SYNTHESE DES EXEMPLES :	117
	CONCLUSION :	117
CHAPITRE V : INTERVENTION URBAINE.....		118
	INTRODUCTION :	119
1.1	LES OBJECTIFS COMMUNS DES SCENARIOS :	119
1.2	PROGRAMME DE BASE :	119
1.2.1	<i>Les actions urbaines</i> :	119
1.2.2	<i>Les fonctions ont projeté</i> :	120
1.3	SCENARIOS D'INTERVENTION :	120
1.3.1	<i>Scénario 01 : le réaménagement de la zone côtière pour une articulation urbaine durable. ..</i>	121
1.3.1.1	Les orientations de scénario 01 :	121
1.3.2	<i>Scénario 02 : vers une vision touristique par la reconversion de friche portuaire pour une meilleure compétitivité territoriale</i>	123
1.3.2.1	Les orientations de scénario 02 :	123
1.3.3	<i>Le Scénario retenu : une polarité urbaine pour une meilleur attractivité et compétitivité territorial</i>	125
1.3.3.1	Les orientations de scénario retenu :	126
1.3.3.2	Les stratégies d'aménagements	128
a.	Stratégie 01 : l'amélioration de la mobilité et l'accessibilité urbaine.....	128
b.	Stratégie 02 : la mise en valeur de paysage urbaine	129
c.	Stratégie 03 : la mixité fonctionnel pour une mixité sociale	130
d.	Stratégie 04 : d'une centralité urbaine pour l'amélioration de l'attractivité et la compétitivité territorial.....	131
1.4	LE PROGRAMME SPECIFIQUE :	132
1.5	MASTER PLAN (PLAN D'AMENAGEMENT GLOBAL DE LA ZONE) :	137

1.6	MASTER PLAN (PLAN D'AMENAGEMENT GLOBAL DE LA ZONE PLATEAU DU PHARE ET L'UNITE INDUSTRIEL) :	139
1.6.1	<i>Les Coupes urbaines</i> :	140
1.7	PLAN D'AMENAGEMENT DETAILLE :	142
1.7.1	<i>Les Coupes urbaines</i> :	143
1.7.2	<i>Les façades urbaines</i> :	144
1.8	PARTIE TECHNIQUE DE L'AMENAGEMENT URBAINE :	150
1.8.1	<i>Principe d'aménagement urbain</i> :	150
1.8.2	<i>Mobilité urbaine doux</i> :	151
1.8.2.1	Pourquoi intégrer les modes doux dans notre plan de mobilité ?	151
1.8.2.2	Mode de mobilité projeté dans notre zone d'étude :	151
a.	Mobilité vertical (Ascenseur urbaine) :	151
b.	Piste cyclable :	152
c.	Stationnement :	153
d.	ouvrage d'art (Passerelle piéton) :	154
1.8.3	<i>Les matériaux utilisés</i> :	154
1.8.3.1	Critère de choix :	154
1.8.3.2	Revêtement du sol :	154
a.	Béton bitumineux :	154
b.	Pavés en pierre et marbre :	155
c.	Les modules engazonnés :	155
d.	Le sable stabilisé :	156
e.	LE BOIS D'EXTÉRIEUR :	156
1.8.4	<i>Mobilier urbaine et l'éclairage</i> :	156
1.8.4.1	Mobilier urbaine :	156
1.8.4.2	Critère de choix :	157
1.8.4.3	Mobilité de protection :	157
a.	CLÔTURES ET RONDINS	157
b.	Bornes de protection :	157
1.8.4.4	Mobilier de repos : banc et banquette	158
1.8.4.5	Mobilier de propreté :	159
1.8.4.6	Mobilier de l'éclairage :	160
1.8.5	<i>Végétation</i> :	161
1.8.5.1	Objectifs :	161
1.8.6	<i>Plateforme suspendue</i> :	163
1.8.7	<i>Jet d'eau et fontaine</i> :	163
1.8.8	<i>Equipements de loisir de parc d'attraction</i> :	164
	CONCLUSION GENERALE :	166
	BIBLIOGRAPHIE :	167

Table des illustrations

Les Figures :

Figure 1 : le tourisme durable. Source : auteur.....	32
Figure 2 : carte 1 de scénario 01 l'équilibre volontariste. Source : SNAT 2030	35
Figure 3 : carte 2 de scénario 01 l'équilibre volontariste. Source : SNAT 2030	35
Figure 4 : carte 1 de scénario 02 la dynamique de l'équilibre. Source : SNAT 2030.....	36
Figure 5 : carte 2 de scénario 02 la dynamique de l'équilibre. Source : SNAT 2030.....	36
Figure 6 : carte 1 de scénario 03 le territoire compétitif. Source : SNAT 2030	37
Figure 7 : carte 2 de scénario 03 le territoire compétitif. Source : SNAT 2030	37
Figure 8 : carte 1 de scénario 04 l'inacceptable le territoire dispersé. Source : SNAT 2030	38
Figure 9: carte 2 de scénario 04 l'inacceptable le territoire dispersé. Source : SNAT 2030	38
Figure 10 : carte 1 de scénario acceptable équilibre territoire et compétitivité. Source : SNAT 2030	39
Figure 11 : carte 2 de scénario acceptable équilibre territoire et compétitivité. Source : SNAT 2030	39
Figure 12 : carte de la région nord-ouest. Source : auteur	40
Figure 13: situation de Ghazaouet. Source : http://www.carte-algerie.com	44
Figure 15 : les limites de Ghazaouet. Source : auteur.....	44
Figure 16 : profile transversale et longitudinale de la ville de Ghazaouet.....	45
Figure 17 : La variation de La température a GHAZAOUET	46
Figure 18 : La variation de l'humidité a GHAZAOUET	47
Figure 19 : Carte de l'accessibilité de la ville de GHAZAOUET.....	47
Figure 20 : carte de période pré-musulmane.....	54
Figure 21 : carte de période pré-musulmane.....	54
Figure 22 : carte de période ottomane.....	55
Figure 23 : carte de période coloniale.....	55
Figure 24 : carte de période post coloniale	56
Figure 25 : Le port de GHAZAOUET	60
Figure 26 : Carte de périmètre d'étude. Source : auteur.	78
Figure 28 : Le périmètre d'étude .source : auteur.	80
Figure 28 : Situation de périmètre d'étude par rapport la commune de Ghazaouet. Source : auteur.	80
Figure 29 : Le périmètre d'étude. Source : auteur	80
Figure 30 : profils transversal et longitudinal de la zone d'étude.....	80
Figure 31 : schéma d'accessibilité de la zone d'étude.	81
Figure 32 : falaise de plateau du phare avec les deux frere.	83
Figure 33: chemin de fer. source : auteur.....	83
Figure 34 : Nemours (1844). Source : APC de Ghazaouet.....	85
Figure 35 : Nemours (1880). Source : APC de Ghazaouet.....	85
Figure 36 : Nemours a la période coloniale(1991).	85
Figure 37 : Port de plaisance (période coloniale).	85
Figure 38 : Photo de Coté port de la ville de Ghazaouet. Source : unité industrielle.	86
Figure 39 : Phare maritime a Ghazaouet après l'indépendance. Source : unité industrielle.....	87
Figure 40 : Usine ALZINC en construction 1972/1973. Source : unité industrielle.	87
Figure 41 : Carte des dates des constructions de périmètre d'étude. Source : auteur	87
Figure 42: nœud structurant. source : auteur.....	91
Figure 43: voie primaire. Source : auteur.	91
Figure 44: état de bati. source: auteur.....	97

Figure 45: type des friches existant. source : auteur.....	99
Figure 46 : la vocation des zones de pos de plateau du phare. Source : auteur.	104
Figure 47 : Une polarité urbaine par la création de plusieurs pole.source : auteur.....	125
Figure 48 : Ascenseur urbain et passerelle piétonne.....	151
Figure 49 : largeur des voies pour les vélos.....	152
Figure 50: piste cyclable. Source : https://ellesfontduvelo.com/2016/11/amenagements-cyclables/	152
Figure 51: recommandations pour la piste unidimensionnelle et bidirectionnelle. Source : http://voiriepour tous.cerema.fr/IMG/pdf/amenagements_cyclables2_cle014378.pdf	152
Figure 52 : coupe transversale de voirie	153
Figure 53 : normes pour parking.....	153
Figure 54 : stationnement réservé au gens a mobilité réduite.....	153
Figure 55 : arrêt de bus	153
Figure 56 : voiturette de golf pour la circulation au niveau de complexe touristique.....	153
Figure 57: station solaire des vélos. Source: http://velos-solaire_olivier-50reduite/	153
Figure 58 : passerelle en verre et acier.....	154
Figure 59 : Passerelles en bois de grande portée avec structure lamellé collée.....	154
Figure 60: Béton bitumineux, pour les chaussées et parking. Source: https://www.guidebatimentdurable.com	154
Figure 61 : pavée en pierre pour les trottoir . Source : http://www.stroidek.ru/	155
Figure 62 : marbre pour les petits placettes.	155
Figure 63 : module gazonnée usage placette public..	155
Figure 64: sable stabilisé pour espaces de jeux. Source : https://sol.ooreka.fr/astuce/voir/658485/156	156
Figure 65: bois d'extérieur pour les quais de port de plaisance	156
Figure 66: cloture en bois. http://www.novagreen.fr/	157
Figure 67: Poteau pin (1 lisse) angle 9 x 9 x Hauteur 150 cm. http://www.novagreen.fr/	157
Figure 69: mobilier urbaine fonctionnel au long de bond de mer. Source : http://www.sinoconcept.fr/	158
Figure 68: mobilier Botanique Twist en inox et robinier pour les placettes .source: http://www.tolerie-forezienne.com/	158
Figure 70: banc pour les lecteurs dans les espaces verts. Source : https://www.maison.com/design/mobilier/	158
Figure 71: banc au long des cheminements.	158
Figure 73: banc lumineux pour l'ambiance nocturne.	158
Figure 72: table de pique-nique. Source : https://www.pinterest.fr/	158
Figure 74: corbeille métal et contemporaine pour l'espace extérieur des équipements. Source : http://www.archiexpo.fr/	159
Figure 75: Corbeille de propreté de voirie avec seau intérieur ou sac plastique, avec protège-pluie. Source : http://www.guyon-mobilier-urbain.com/	159
Figure 76 : corbeilles sélectives pour le tri des déchets. source: http://www.guyon-mobilier-urbain.com/	159
Figure 77 : éclairage public intelligent. Source : http://www.archiexpo.fr/	160
Figure 78: les arbres projeter. Source : http://jardinage.lemonde.fr/	161
Figure 79: les fleurs et arbustre projeter. source: https://jardinage.lemonde.fr/	162
Figure 80: Plateforme vitrée suspendue. source : https://www.tourisme-gaspesie.com/	163
Figure 81: plateforme suspendue. source: http://www.directindustry.fr/fabricant-industriel/	163
Figure 82: conception des fontaines. source : https://www.birkenmeier.com/	163
Figure 83: les fontaines et les jets d'eau utilisés dans les bassins et les espaces publics. Source : http://www.technic-systemes.com/	164
Figure 84: Type des équipements de loisirs. Source : http://www.rides-beston.com/	165

Les planches :

Planche 1: carte de L'occupation spatiale et environnementale. Source : auteur.	52
Planche 2: Carte des contraintes et servitudes de la ville de Ghazaouet. Source : auteur.....	53
Planche 3: Carte de tissu urbain de la commune de GHAZAOUET. Source : auteur.	64
planche 4: Carte de découpage des secteurs a GHAZAOUET. Source : auteur.....	65
Planche 5: Carte d'infrastructure et mobilité urbaine de la ville de GHAZAOUET. Source : auteur.	67
Planche 6: Carte de typologie des habitats de la ville de GHAZAOUET. Source : auteur.	69
Planche 7: Carte de typologie des équipements de la ville de GHAZAOUET. Source : auteur.....	71
planche 8: carte de problématique de la ville de Ghazaouet . Source : auteur.....	74
Planche 9: carte des actions d'intervention de la ville de Ghazaouet. Source : auteur.	75
Planche 10: Carte des contraintes et servitude de périmètre d'étude. Source : auteur.....	83
Planche 11: Carte de trame urbaine de périmètre d'étude. Source : auteur.	89
Planche 12: Carte de trame viaire de périmètre d'étude. Source : auteur.	91
planche 13: photo divers de fragment. source : auteur.....	92
Planche 14: Carte de typologie des équipements et d'habitats de périmètre d'étude Source : auteur	94
Planche 15: Carte de la densité urbaine de périmètre d'étude. Source : auteur.	95
Planche 16: Carte des réseaux divers de périmètre d'étude. Source : auteur.....	96
Planche 17: Carte de l'état de bâti de périmètre d'étude. Source : auteur.	97
planche 18 : Carte des friches urbaines de périmètre d'étude. source : auteur.	99
Planche 19: carte de synthèse de périmètre d'étude. Source : auteur.	102
planche 20 : POS de plateau du phare. Source : A.P.C. de Ghazaouet.....	106
Planche 21: Carte de scénario 01 : le réaménagement de la zone côtière pour une articulation urbaine durable.	122
Planche 22 : Carte de scénario 02 : vers une vision touristique par la reconversion de friche portuaire pour une meilleur compétitivité territorial) . Source : auteur.	124
Planche 23: Le Scénario retenu : une polarité urbaine pour une meilleur attractivité et compétitivité territorial. Source : auteur.	127
Planche 24 : Stratégie 01 : l'amélioration de la mobilité et l'accessibilité urbaine. Source : auteur	128
Planche 25: Stratégie 02 : la mise en valeur de paysage urbaine. Source : auteur.....	129
Planche 26 : Stratégie 03 : la mixité fonctionnelle pour une mixité sociale. Source : auteur	130
Planche 27 : Stratégie 04 : d'une centralité urbaine pour l'amélioration de l'attractivité et la compétitivité territoriale .Source : auteur	131
Planche 28: Master plan (Échelle 1/2000). Source : auteur.....	137
Planche 29: vues d'ensembles. Source : auteur.....	138
Planche 30: Master plan (Échelle 1/1000). Source : auteur.....	139
Planche 31: les coupes urbaines. Source : auteur.....	140
Planche 32: vues d'ensembles. Source : auteur.....	141
Planche 33: Master plan (Échelle 1/500). Source : auteur.....	142
planche 34: les coupes urbaines échelle 2000. Source : autre.....	143
Planche 35: façade urbaine (échelle 1/1000). Source : auteur.	144
Planche 36: les vues en 3D. Source : auteur.	145
Planche 37: les vues en 3D. Source : auteur.	146
Planche 38: les vues en 3D. Source : auteur.	147
Planche 39: les vues en 3D. Source : auteur.	148
Planche 40: les vues en 3D. Source : auteur.	149

Les tableaux :

Tableau 1 : caractéristique de sol. Source : auteur.....	46
Tableau 2 : la croissance démographique de la population de Ghazaouet.....	56
Tableau 3 : Taux d'accroissement de la population de GHAZAOUET.	57
Tableau 4 : l'unité céramique sanitaire. Source : PDAU Ghazaouet.....	59
Tableau 5 : l'unité ALZINC. Source : PDAU Ghazaouet.	59
Tableau 6 : la zone d'activités. Source : PDAU de Ghazaouet.....	59
Tableau 7 : Délimitation des zones à POS pour la ville de Ghazaouet. Source : PDAU	62
Tableau 8 : les équipements de la ville de Ghazaouet. Source : PDAU.	70
Tableau 9 : la typologie des équipements	93
Tableau 10 : tableau des caractéristiques des zones de POS de plateau phare. Source : auteur	105
Tableau 11 : synthèse des exemples	117
Tableau 12: programme spécifique. Source : auteur.....	132
Tableau 13: programme spécifique. Source: auteur.....	133
Tableau 14: programme spécifique. Source: auteur.....	134
Tableau 15: programme spécifique. Source: auteur.....	135
Tableau 16: les voies projetées .Source: auteur.	136
Tableau 17: Tableau synthétique des critères de qualité des espaces publics.....	150

Chapitre introductif :

Introduction :

L'Algérie est un pays qui s'appuie entièrement sur ses ressources pétrolières et gazières. La question qui se pose : "L'Algérie va-t-elle tirer les leçons des précédents chocs pétroliers et utiliser cette nouvelle manne afin de diversifier son économie en promouvant le développement d'autre secteur ?" On peut considérer le tourisme en Algérie comme l'une des alternatives face à la chute des cours du pétrole .mais La politique touristique en Algérie est presque inexistante.

Ce n'est pas un secret mais on ne savait pas que l'Algérie était aussi mal classée en termes d'attrait touristique .Le Forum Economique Mondial vient de publier un classement sur la compétitivité de 140 pays en termes de tourisme et de voyages. ¹

Elle se retrouve à la 118^{ème} place sur un total de 136 pays au classement mondial du dernier rapport du World Economic Forum (WEF) concernant la «compétitivité touristique». ²

Si l'Algérie avait su tirer profit de ses potentialités naturelles, le tourisme aurait été sa plus grande chance ! Encore plus porteuse que le pétrole, l'agriculture ou l'industrie. Fausse ou vraie, cette affirmation mérite aujourd'hui réflexion et étude.

Problématique générale :

Le tourisme dans le monde est aujourd'hui le plus en plus considéré comme le moteur du développement durable par ses bénéfices sur les autres secteurs (agriculture, artisanat, culture, transports, services, BTPH, industrie, économie) .il constitue un soutien à la croissance et une source de création d'emplois et de revenus durable.³

Le tourisme balnéaire joue un rôle fondamental dans le développement économique des pays des deux rives du bassin méditerranéen. Climat tempéré, plages sablonneuses et beauté du paysage naturel côtier représentent le support à cette nouvelle activité. Si dans beaucoup de pays, comme l'Espagne, le Maroc, la Tunisie, la France, etc., une large surface du littoral est mise en tourisme.⁴

La perception des zones côtières, a radicalement changé ces cinquante dernières années. Cet espace était d'abord considéré comme une zone vide, ensuite il était réservé à

¹ L' A <http://www.algerie-focus.com/2013/03/lalgerie-un-des-pays-les-plus-boudes-par-les-touristes-dans-le-monde/lgerie-dgringole-la-132e-place>.

² <http://www.algerie-focus.com/2017/04/tourisme-lalgerie-118eme-classement-mondial/>

³ SDAT 2025

⁴ <https://etudescaribeennes.revues.org/9305>

une certaine élite sociale qui pratiquait les « bains de mer » dans de rares stations balnéaires. Ce n'est qu'avec la généralisation des congés payés que se produisit le « boom balnéaire ». A partir de là, il y a une prise de conscience progressive des richesses de la frange littorale qui supporte forte pression de la part de ses divers utilisateurs (promoteurs, touristes, pêcheurs, etc.).⁵

Dans le contexte actuel d'urbanisation, où la ville prend de l'expansion à une vitesse accélérée, des formes d'aménagement du territoire innovatrices sont développées pour s'inscrire à l'intérieur du concept de ville viable. Cependant, les traces du passé subsistent et posent des contraintes à la planification municipale. Par exemple, on rencontre dans la majorité des villes des espaces urbains désaffectés (des friches), qui représentent un fardeau pour les municipalités qui n'arrivent pas aux "rentabiliser" ou un potentiel pour celles qui entrevoient leur potentiel de réutilisation.

La question majeure qui se pose est : **comment profiter de ces friches urbaines et ces potentialités pour valoriser et développer le tourisme en Algérie ???**

Problématique spécifique :

Le bassin méditerranéen offre un cadre particulière favorable au tourisme .le tourisme est une des principales branches économique des pays tel que l'Espagne, la France, Tunis et Maroc.

Le tourisme est aujourd'hui au cœur des débats politico-économiques en Algérie vu son importance en ce temps de crise énergétique puisque l'économie nationale repose essentiellement sur la rente pétrolière et gazière. De plus, les villes algériennes ont connu au fil des décennies, une croissance démesurée, parfois anarchique ce qui a engendré une rupture de la continuité physique de la ville et l'abandon de certaines fonctions donnant naissance à ce qu'on appelle « les friches urbaines ».

Parmi les villes algériennes qui ont des potentialités touristiques c'est la ville de GHAZAOUET .C'est une ville portuaire et touristique qui présente a des atouts que ce soit naturels, culturels et touristiques qui offre une gamme riche et variée de produit de haut valeur touristique.

Cette ville se présente à des friches portuaires, frontalières et industrielles qu'ils doivent être récupérer pour les exploiter (la zone nord-ouest)

A cet effet, on se pose quelque question :

⁵ <https://etudescaribeennes.revues.org/5959>

-
- Comment exploiter au maximum ces potentialités touristiques ?
 - Comment diriger le centre d'intérêt des gens vers la ville de Ghazaouet ?
 - Quelles sont les actions à entreprendre sur ces friches portuaires pour une meilleure compétitivité territoriale ?

Motivation personnelle

Je considère ce sujet important pour les raisons suivantes :

- Le sujet de tourisme est un sujet d'actualité que l'Algérie doit être intéressée avec. Il ne faut pas s'appuyer toujours sur leur économie sur l'hydrocarbure. Notre pays doit avoir une dynamique d'autre secteur pour un rendement économique plus efficace et diversifier.
- L'Algérie est l'une des pays les plus riches au niveau des sources naturelles avec un littoral qui s'étend sur 1622 km. Cette bande côtière est un point d'interaction internationale. Mais elle contient des friches urbaines soit portuaires ou industrielles. Par contre, ces terrains abandonnés présentent des atouts divers qui peuvent donner une nouvelle dimension aux secteurs touristique et économique. Alors, il faut les récupérer et les requalifier pour avoir une meilleure compétitivité internationale.
- Enfin, ma raison subjective c'est que j'ai déjà travaillé sur la ville de Ghazaouet et après l'analyse profonde de cette ville, j'ai remarqué qu'elle a un emplacement stratégique. C'est une ville portuaire avec plusieurs potentialités qui est négligée et marginalisée. Pourtant, leur situation donnera à cette ville une opportunité d'être reconnue dans le territoire algérien et avoir même la possibilité de participer au développement économique de notre pays.

Les hypothèses

Notre travail sur les friches urbaines et leur récupération va donner aux gens spécialistes une poussée vers une nouvelle pensée pour la revitalisation de l'espace urbain et surtout les zones côtières qui est nécessaire de les traiter à la raison d'une continuité de la lecture de la ville d'une part. D'autre part, l'injection des nouvelles fonctions soit touristiques ou économique aide à rapporter à la ville leur valeur initiale qui leur mérite. Ça consiste sur un développement et une animation ainsi vital et viable de la ville pour une excellente compétitivité territoriale.

Objectif

Notre objectif majeur c'est de développer le secteur de tourisme balnéaire tout en profitant des friches portuaire pour une compétitive territoriale par :

- ✓ La récupération des friches portuaire pour créer une continuité dans la lecture de la ville.
- ✓ Réintégrer les friches dans la dynamique urbaine afin de répondre aux besoins de la population et des visiteurs.
- ✓ Dynamisme de l'activité touristique au niveau des villes portuaire négliger et marginaliser.
- ✓ Projection des grands équipements touristiques à l'échelle territoriale
- ✓ Introduction la notion de durabilité.

Méthodologie de travail :

Tout d'abord, pour fonder tout ce travail nous appuyons principalement sur :

- ✓ Une collecte de données sur des ouvrages, revus, mémoire, thèses abordant le thème de notre recherche
- ✓ Une collecte des données sur les sites web
- ✓ Une collecte de données exposant et traitant la formulation d'une documentation bibliographique

Ainsi suite de cette collecte théorique il y cela de passé a rassemblé des informations et données statistique actualisée et des pièces graphique et écrites tout on rapproche aux directions suivants :

- ✓ Direction d'Urbanisme et d'architecture et de Construction de Tlemcen DUAC.
- ✓ URBAT.
- ✓ L'APC de Ghazaouet.
- ✓ L'unité industrielle ALZINC a Ghazaouet.

En plus de sa en basant sur une enquête préliminaire et une prise de photos pour mieux analyser et présenter le travail concernant la ville de Ghazaouet et l'aire d'étude choisi pour l'action d'intervention .

Finalement nous aurons également à établir notre travail de recherche à l'aide des outils et des approches suivantes :

L'approche analytique s'appuie sur une analyse des expériences internationales, suivant une démarche analytique reposant sur : les similarités et pertinences de l'exemple

par rapport au cas d'étude, la lecture du contexte, et la visualisation des objectifs et orientations des projets traités.

L'établissement d'un diagnostic sur la ville comme périmètre élargi et le fragment comme périmètre restreint. En s'appuyant sur la démarche de diagnostic territorial partagé, qui s'articule sur une analyse technique suivant plusieurs dimensions (environnemental, historique, urbaine, socio-économique et architecturale), tout en se basant sur l'analyse SWOT. Le diagnostic partagé s'entend par la concertation avec les différents acteurs publics.

L'approche structuraliste, il s'agit de la méthode typo-morphologique : La connaissance de la forme urbaine par les types d'édifices la composant et leur distribution dans la trame viaire. C'est une synthèse de typologie architecturale et la morphologie urbaine.⁶

La mise œuvre des connaissances acquises au long de la recherche, tout en mettant œuvre une stratégie d'intervention globale.

La structure du mémoire :

Le mémoire est basé sur les chapitres suivants :

⁶ <https://sites.google.com/site/rcnarchitecture/c/histoire-des-theories-fondatrices-de-l-urbanisme/l-analyse-typo-morphologique>

Chapitre I :



Approche théorique (théorie et concepts) :

Constitue d'une base documentaire relative aux concepts traités de façon globale.

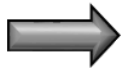
Chapitre II :



Lecture territoriale et analyse urbaine:

Analyse de territoire urbaine de la ville de Ghazaouet et relever les potentialités de la ville pour avoir une base de donnée le territoire étudié.

Chapitre III :



Diagnostic et analyse urbaine Du fragment :

Analyse de périmètre d'étude pour relever le maximum de problème et de potentialité afin d'aboutir aux enjeux de déterminer les actions d'interventions.

Chapitre IV :



Approche thématique (analyse des exemples) :

Établir une analyse des exemples pour avoir une base d'intervenir sur notre site .

Chapitre V :



Intervention urbaine :

C'est le résultat de notre recherche qui consiste sur notre intervention sur le périmètre d'étudier.

Chapitre I :

Approche théorique (théorie et concept)

Introduction :

Pour une meilleure réflexion urbanistique et architecturale, en effet la connaissance de certaines notions est incontournable, pour ce nous allons rassembler dans ce chapitre un ensemble de notions et définitions relatives à notre thème et notre projet afin de fonder une assise théorique solide qui nous servira de support pour le fondement de notre projet urbain.

1.1 Urbanisme :

1.1.1 Définition d'urbanisme :

L'urbanisme, à la fois comme discipline et comme champ professionnel, est aujourd'hui une préoccupation majeure de nos sociétés.⁷

On peut présenter ce dernier comme une « Science », un « ensemble de technique », un « Art », ou plus modestement « l'ensemble des mesures techniques, administratives, économiques et sociales qui doivent permettre un développement harmonieux, rationnel et humain des agglomérations ».⁸

Le terme urbanisme est apparu dans la langue française au cours des années 1910 pour désigner un champ d'action pluridisciplinaire nouveau, né des exigences spécifiques de la société industrielle.

1.1.2 L'urbanisme opérationnel :

Dans le champ professionnel, on distingue l'*urbanisme réglementaire* administratif restrictif-incitatif de l'*urbanisme opérationnel* d'action sur le terrain par des opérations concrètes.

L'urbanisme opérationnel consiste notamment à planifier et à mettre en place les actions nécessaires à la réalisation d'un projet urbain au travers des différents domaines techniques et conceptuels qui peuvent intervenir dans son développement. L'urbanisme opérationnel regroupe l'ensemble des opérations réalisées en application d'un plan d'urbanisme.⁹

⁷ Définition Selon La Charte d'Athènes.

⁸ Merlin, Pierre et Choay, Françoise (1988) <<Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement>>. Paris, Presses universitaires de France, 732 p.

⁹ <http://arter-agence.fr/urbanisme-metier.php>

Selon *Alberto Zucchelli*, l'urbanisme opérationnel et la phase de mise en application des contenus d'une politique urbaine programmée, planifiée et dotée de ses instruments d'orientation, de réalisation, et de gestion. Les opérations d'urbanisme opérationnelle comporte deux volets d'études : premièrement, une vérification approfondie sur le terrain du dispositif du Plan directeur d'Aménagement et d'Urbanisme et du Plan d'Occupation de Sol et la mise en point du programme d'intervention, en second lieu l'analyse des aires urbaines visée par le programme, l'élaboration définitive du programme, et enfin la détermination des opérations d'aménagements.¹⁰

L'urbanisme opérationnel permet de mettre en œuvre une approche urbanistique globale. Elle a pour objet un aménagement, qui peut consister en plusieurs opérations. Il peut s'agir de :

- Mettre en œuvre un projet urbain ou une politique locale de l'habitat
- Organiser le maintien, l'extension ou l'accueil des activités économiques
- Favoriser le développement des loisirs et du tourisme
- Réaliser des équipements collectifs ou des locaux de recherche ou d'enseignement supérieur
- Lutter contre l'insalubrité
- Permettre le renouvellement urbain
- Sauvegarder ou mettre en valeur le patrimoine bâti ou non bâti et les espaces naturels.

1.1.3 L'urbanisme durable :

L'urbanisme durable recouvre d'emblée de multiples dimensions : technique, économique, écologique, sociale et plus largement culturelle. Il s'agit de penser et de faire la ville autrement, de créer un autre modèle d'aménagement et de développement urbain, mais également, d'inventer d'autres modes de vie, les façons d'habiter, de se déplacer, de consommer...

Loin d'être une procédure, l'urbanisme durable s'inscrit dans un processus, une démarche de projet et de progrès qui ré-interpelle les pratiques professionnelles, les responsables politiques et les acteurs locaux dont les habitants. L'apprentissage de comportements «écoresponsables » par les acteurs de la ville, et en particulier les habitants, demeure un enjeu clef pour une réelle maîtrise des ressources et des usages en ville. Dans

¹⁰ Introduction à l'urbanisme opérationnel, Alberto Zucchelli

cette perspective, l'urbanisme se doit d'être aujourd'hui un vecteur et un moyen d'appropriation de modes de vie plus durables.¹¹

1.1.4 Les opérations d'intervention urbaine :

1.1.4.1 Renouvellement urbaine :¹²

Au sens large, le renouvellement urbain désigne l'ensemble des transformations à l'œuvre dans le tissu urbain. Il renvoie alors à un phénomène, présent depuis toujours, les évolutions se faisant progressivement, au gré des mutations immobilières, soit par extension géographique, soit par reconquête de zones déjà urbanisées.

Mais le même terme renvoie également à des actions, ou à des objectifs politiques en réaction à un phénomène d'évolution particulier. Il s'agit alors d'intervenir par nécessité sur des secteurs urbains réclamant, suite à des évolutions suscitant inquiétude, des actions coordonnées, à titre préventif ou curatif, avec l'accompagnement ou l'impulsion des pouvoirs publics.

Trois types de situation peuvent être évoqués sous le terme renouvellement urbain :

- ✓ La reconquête urbaine de territoire en friches, consécutive à la disparition ou à la délocalisation de sites industriels (le recyclage de friches industrielles).
- ✓ La réhabilitation urbaine de tissus anciens en voie de dégradation
- ✓ L'intégration urbaine de territoires en voie d'exclusion et de relégation, désignant (outre les centres anciens dévalorisés déjà mentionnés) les quartiers d'habitat social, faisant l'objet de reconstruction-démolition.

1.1.4.2 Rénovation urbaine :

Opération d'ensemble qui concerne la totalité ou l'essentiel du bâti d'un secteur qui a pour objet de démolir-reconstruire, de restructurer, de reconvertir ou de réhabiliter un périmètre de manière à y favoriser le maintien ou le développement de la population et à promouvoir sa fonction sociale, économique et culturelle dans le respect des caractéristiques culturelles et architecturales propres.

1.1.4.3 Restructuration urbaine :

Consiste à réaménager des zones occupées mais non loties en les dotant d'un plan de restructuration, appliqué sur le terrain. Menée sur la base des études foncières, socio-

¹¹ <http://www.cerdd.org/Parcours-thematiques/Urbanisme-et-planification-durables>

¹² PDF : RENOUVELLEMENT URBAIN définition, origines et enjeux

économique, de recensement et de vérification des ayants droit, la restructuration est accompagnée de la mise en place d'infrastructures de base (voiries, eau, électricité et assainissement) et de la reconstruction des maisons à déplacer parce que comprises dans les servitudes des voiries ont dégagé et des zones d'équipements collectifs ciblées.¹³

1.1.4.4 Requalification urbaine :

Consiste à modifier les qualités physiques d'un milieu afin de lui attribuer une nouvelle vocation. Généralement, elle s'accompagne de la consolidation du milieu visé, de la création de nouveaux espaces publics - incluant l'ouverture de nouvelles rues - et de projets de construction favorisant la diversification des activités.¹⁴

1.1.4.5 L'aménagement urbain :¹⁵

« L'aménagement urbain est une approche spécifique de l'aménagement du territoire, propre aux espaces marqués par certaine concentration démographique et orientés vers des activités non agricoles. Il est destiné à structurer et à organiser l'espace concerné de manière optimale et durable ».

1.1.4.6 Réhabilitation urbaine :

La réhabilitation urbaine est un mode d'aménagement du territoire qui consiste à rénover ou transformer un quartier ou bien une ville pour répondre aux besoins de la population et remédier aux effets du vieillissement des bâtiments et des infrastructures.¹⁶

1.2 Notion de Friches urbains :

1.2.1 Définitions :

La notion de friche urbaine recouvre une grande diversité d'espace situé au cœur des villes et des agglomérations. Ce sont des Espace laissé à l'abandon, temporairement ou définitivement, à la suite de l'arrêt d'une activité agricole, portuaire, industrielle, de service, de transformation, de défense militaire, de stockage, de transport.¹⁷

¹³ Cours : opération d'intervention sur le tissu urbaine

¹⁴ <http://collectivitesviables.org/articles/consolidation-et-requalification-urbaines.aspx>

¹⁵ Dictionnaire, le petit robert 1997.

¹⁶ <http://junior.universalis.fr/encyclopedie/rehabilitation-urbaine/>

¹⁷ (REY 2013)

1.2.2 Concept des friches :

Les origines du mot « friches » sont à rechercher dans le domaine de l'agriculture. Etymologiquement, il provient en effet d'une évolution du terme médiéval néerlandais « versch », qui signifiait «terre fraîche ». il désigne une terre agricole non cultivée, dont l'utilisation peut être due à un sol peu fertile ou une surabondance de terre .Par analogie, ce mot s'est peu à peu imposé en urbanisme pour qualifier de manière générique des terrains laissés à l'abandon. *Les friches sont plus spécifiquement caractérisées par :*¹⁸

- ✓ Une situation de déséquilibre, qui correspond à une inadéquation entre le potentiel d'utilisation du site et les activités qui s'y déroulent (situation de dysfonctionnement, de déshérence, d'obsolescence).
- ✓ Une durée prolongée sans investissement, qui tend à réduire de manière significative la valeur d'usage, voire la valeur d'échange, dans un avenir prévisible.

Selon l'institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de- France (IAURIF), qui confère le statut de friches a des terrains dont :

- ✓ La dimension est supérieure à 5000 m², tout en notant que des terrains abandonnés de taille moindre peuvent revêtir une réelle importance en termes de continuité urbanistique.
- ✓ Le temps de vacance est au minimum d'une année, étant entendu que l'accroissement de cette durée tend à intensifier ses effets négatifs sur le voisinage
- ✓ La nature et la qualité peuvent être très diverses ; en fonction du type d'activités pratiquées du niveau de dégradations des infrastructures existantes.

1.2.3 Les types de friches urbaines :

C'est difficile d'établir une classification typologique strict des friches urbaine a cause de la variation de la nature de ses terrains, alors on distingue plusieurs types de friches urbains selon l'activité pratiquée sur le site avant son abondance :

1.2.3.1 Friches industrielles

A partir des années 1950 que les premières friches industrielles apparaissent, due à d'importance des activités dans le domaine de la production énergétique ou industrielle. qui semblait d'abord concerner surtout les régions charbonnières du nord en France et en Allemagne, c'est ensuite progressivement propagé pour concerner aujourd'hui la totalité

¹⁸ (REY 2013)

des agglomérations européenne, quels que soient les activités pratiquées. la conséquence directe de l'apparition de ces friches c'est la conséquence directe d'une décision de la délocalisation des activités industrielles.¹⁹

les friches industrielles sont décrites comme étant des anciens sites industriels - usines ou terrains associés à des usines, tels des entrepôts ou des décharges- qui sont maintenant abandonnés ou sous-utilisés. Les friches industrielles possèdent, plus précisément, les caractéristiques suivantes : ce sont des sites vacants ou bâtis souvent contaminés (sol ou eau) par des produits chimiques ou d'autres polluants (Ministère des Affaires municipales et du Logement de l'Ontario, 2000).²⁰

1.2.3.2 Friches portuaire :

Jusqu'au milieu du 20 siècle, les secteurs fluviomaritimes ont été des lieux d'activités commerciales multiples combinant stockage, manutention et production. Situés souvent au centre des agglomérations, ils en constituaient l'assise économique, qu'il s'agisse de simples ports fluviaux, des sites d'estuaire, ou d'installation proches de la pleine mer comme la plupart des ports méditerranéens.

Au fils des dernières décennies, ces localisations ont connu une profonde remise en cause dans la majorité des agglomérations portuaires à travers le monde, tendant à multiplier l'apparition de secteurs abandonnées. Face à la concurrence des transports terrestres, et plus encore sous l'effet de nouvelle exigence logistique (passage à la technologie du conteneur, nouvelle exigence en termes de manutention, de stockage et de desserte). La fonction de stockage de ces zones c'est réduit de manière drastique.²¹

1.2.3.3 Friches ferroviaires :

Dans la plupart des pays européens, les compagnies ferroviaires comptent avec les armées, parmi les plus importants utilisateurs de sols urbains. Leur patrimoine, tant foncier que bâti, revêt une importance considérable, même s'il ne se situe pas exclusivement dans des agglomérations et qu'il présente souvent des typologies très linéaires.²²

On a trois catégories des friches ferroviaires :

- ✓ Les friches ferroviaires qui sont constituées d'anciennes gares de voyageurs abandonnées.

¹⁹ (REY 2013)

²⁰ <http://journals.openedition.org/vertigo/3812>

²¹ (REY 2013)

²² (REY 2013)

-
- ✓ Les secteurs ferroviaires qui ont devenus inutiles suite à une certaines évolution technologique.
 - ✓ Des sites qui résident dans l'ensemble des secteurs équipés de rails directement en liaisons avec des friches industrielles.

1.2.3.4 Friches militaires :

A partir du 18 et jusqu'au milieu du 20 siècle, la récurrence de conflits armés a eu pour effet l'implantation de multiples installations militaires au sein des zones urbaines de la plupart des pays européennes. Les armées en sont ainsi devenues souvent le plus grand propriétaire foncier.

Après une grande période de stabilité, une diminution sensible des budgets militaires est intervenue dès les années 1980. Cette réduction a poussé à la rationalisation de la dimension de leur patrimoine militaire .mais ses sites se retrouves souvent intégré au milieu urbain suite au développement de l'urbanisation.

1.2.3.5 Friches infrastructurelles :

De manière analogue aux secteurs industriels, certains équipements et infrastructures sont également soumis à des processus d'évolution technologique, qui peuvent conduire à l'abandon de certains secteurs et a l'apparition de friches urbaines .s'il est impossible de dresser un inventaire exhaustif de ces phénomènes multiforme, quelque catégories d'infrastructures ;significatives en termes d'évolutions fonctionnelles et de réaffectation , peuvent être mises en évident : infrastructure liées aux transports.

1.2.4 La reconversion des friches : une opportunité de renouvellement urbaine :

Depuis la fin des années 70, la valorisation des friches industrielles constitue une problématique dont les enjeux sont toujours d'actualité. La politique de requalification des sites, qui doit composer avec les paramètres techniques, économiques et environnementaux a évolué au fil du temps pour devenir l'un des enjeux majeurs du renouvellement urbain.

La reconversion de friches s'inscrit dans un urbanisme de *régénération* : cet urbanisme de *régénération*, urbanisme de transformation de la ville sur elle-même, est la conséquence directe de l'essoufflement de l'urbanisme de création et d'extensions périphériques assimilateur d'espaces naturels et agricoles (Chaline, 1999).

La reconversion recouvre finalement des dimensions multiples. Sylvie Daviet (2006) distingue trois dimensions :

- La diversification des activités et les nouvelles formes de développement.
- La reconversion institutionnelle et la recomposition des territoires.
- Le travail du deuil et la construction d'une identité nouvelle.

1.3 Développement urbaine durable :

1.3.1 Que ce qu'un Développement :

Action de développer, de déployer, de dérouler. Le développement d'une pièce d'étoffe. Terme d'architecture. Extension, sur une surface plane, des surfaces qui enveloppent un voussoir ou toute autre pièce de trait.²³

1.3.2 Durabilité (soutenabilité) :

Capacité d'un développement, d'un mode de production ou d'un système à répondre aux besoins présents (et locaux) sans empêcher les générations futures (ou les populations vivant ailleurs) de subvenir à leurs propres besoins.²⁴

1.3.3 Développement durable :

La notion de développement durable (*sustainable development*) a été introduite en 1987 par le rapport dit Brundtland (*our common future*) de la commission mondiale sur l'environnement et le développement .il s'agit d'harmoniser le développement économique et sociale avec la préservation de la biosphère, d'assurer les besoins de la population actuelle sans compromettre l'existence des générations futures.²⁵

²³ http://dicocitations.lemonde.fr/definition_littre/7585/Developpement.php

²⁴ <https://www.greenfacts.org/fr/glossaire/def/durabilite.htm>

²⁵ Merlin, Pierre et Choay, Françoise (1988) <<Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement>>. Paris, Presses universitaires de France, 246 p.

1.4 Tourisme :

1.4.1 Qu'est-ce que le tourisme ?

Selon l'OMT²⁶, « *le tourisme est un déplacement hors de son lieu de résidence habituel pour plus de 24 heures mais moins de 4 mois, dans un but de loisirs, un but professionnel (tourisme d'affaires) ou un but sanitaire (tourisme de santé)* ».

La commission des statistiques des Nations unies, en 1993, précise la définition et caractérise le tourisme comme un ensemble « *d'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 ou pour d'autres motifs.* »

1.4.2 Formes de tourisms :

La typologie touristique est de plus en plus complexe. À l'origine, toutefois, elle se limita au tourisme saisonnier, balnéaire, religieux, urbain et rural. La complexité croissante du fonctionnement de la société conduisit à une diversification extraordinaire de l'offre touristique. La variété des espaces disponibles, la mobilité accentuée, la multiplicité des moyens de communication et de transport, la prolifération des formes de loisir, l'éventail très large de catégories d'usagers aboutissent à de très nombreuses formules de vacances.²⁷

Afin de répondre à la diversité de la demande et aux goûts de chacun, le tourisme a été segmenté en différents secteurs. Les principaux sont les suivants :

1.4.2.1 Le tourisme bleu (ou littoral ou balnéaire) :

On appelle tourisme bleu le tourisme ayant pour destination les vacances au bord de la mer. le produit touristique balnéaire a considérablement évolué au fil du temps. le charme des sites, le climat et la qualité de l'hébergement ont constitué les éléments initiaux du tourisme balnéaire élitiste. les littoraux moins avantagés par le cadre climatique jouent sur la présence des équipements (culturels, sportifs, récréatifs...) et une moindre saturation pour attirer la clientèle.

²⁶ Organisation Mondiale de Tourisme.

²⁷ <https://www.universalis.fr/encyclopedie/tourisme/6-types-de-tourisme/>

1.4.2.2 *Le tourisme vert (ou rural) :*

Le tourisme vert correspond aux vacances à la campagne. Il est inégalement développé. Il est fort dans les pays alpins, en Allemagne, en Italie, et dans les pays scandinaves, surtout comme loisir prolongé de proximité. Beaucoup de citadins disposent d'un bungalow ou d'une caravane près d'un plan d'eau. C'est une forme de loisir sous forme de résidence sommaires, du type cabanon en forêt ou aux bords des lacs.

1.4.2.3 *Tourisme de santé :*

Cette forme a connu de grandes évolutions. Le thermalisme, promu déjà par les romains, a connu un grand essor au XIXe siècle dans beaucoup de pays européens. Depuis une vingtaine d'années, les stations ont mené une vigoureuse campagne de rénovation des installations thermales et de l'hôtellerie et ont créé de nouvelles formules, comme les cures de rajeunissement ou les séjours diététiques, antitabac ou anti-stress. La thalassothérapie est la chance de bien des littoraux.

1.4.2.4 *Tourisme culturel (ou urbain) :*

Ce sont les voyages touristiques effectués vers la ville. Qui présente des visages sans cesse plus variés. La visite des musées et la fréquentation des salles de spectacles en sont les formes traditionnelles. Bien que limitées à des catégories sociales relativement étroites, ces activités, essentiellement urbaines, engendrent des flux touristiques massifs. Mais la curiosité touristique ne connaît pas de limites : intérêt pour le folklore, l'artisanat, la gastronomie ou les fêtes locales, voire les sites industriels.

1.4.3 Le tourisme durable :

Depuis les années 2000, on est plus conscient des retombées négatives du tourisme de masse. Dans cette optique, le tourisme durable représente la forme de développement, d'aménagement, d'activité touristique qui respecte l'environnement, préserve à long terme les ressources naturelles et culturelles. Il est socialement et économiquement durable et équitable.

Le tourisme responsable, solidaire, équitable ou encore l'écotourisme... le domaine du tourisme durable possède un nombre incalculable de variantes. Le point commun entre toutes ces notions est le respect des principes du développement durable.²⁸

²⁸ <https://passionterre.com/tourisme-durable-responsable/>

1.4.3.1 Définition de concept :

L'Organisation Mondiale du Tourisme (OMT) définit le tourisme durable ou responsable comme : « Un tourisme qui tient pleinement compte de ses impacts économiques, sociaux et environnementaux actuels et futurs, en répondant aux besoins des visiteurs, des professionnels, de l'environnement et des communautés d'accueil ».

1.4.3.2 Les différentes formes du tourisme durable :

Le tourisme durable est le concept qui chapeaute et guide l'esprit, la logistique, la qualité des rencontres et des activités suggérées dans chacun de nos séjours. Nous sommes convaincus que nos comportements positifs d'aujourd'hui et de demain, transformeront nos explorations en actes bénéfiques pour l'environnement et les populations rencontrées. Il existe plusieurs formes de tourisme durable illustré dans le schéma

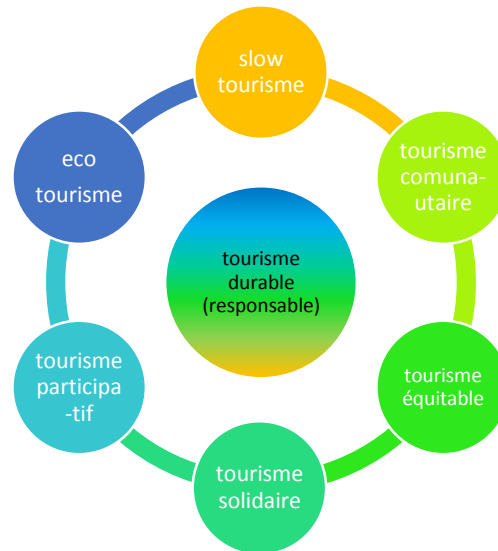


Figure 1 : le tourisme durable. Source : auteur.

Conclusion :

Nous avons tenté dans ce chapitre de faire le point sur les différentes notions et concepts théoriques qui se rapportent au contexte de notre thème qui est la récupération des friches portuaire afin d'améliorer le secteur de tourisme. Ces notions nous aidera à mieux comprendre notre site d'intervention et sera d'une grande utilité dans la démarche d'analyse de la zone d'intervention et dans la conception du projet urbain.

Chapitre II : Lecture territoriale et analyse urbaine

Introduction :

Dans ce chapitre nous tentons d'analyser la ville de Ghazaouet à travers une lecture géographique on basant sur la méthode SWOT pour ressortir les forces, les faiblesses, les opportunités et les menaces. En commençant par une lecture territoriale, passant par une lecture régionale, et arrivant à une lecture critique du PDAU de Ghazaouet (du macro vers le micro) pour soulever la problématique globale de la ville et choisir la zone d'étude.

1.1 Lecture des instruments d'urbanisme :

1.1.1 Le Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT) :

Le Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT) est un acte par lequel l'État affiche son projet territorial. Le SNAT montre comment l'État compte assurer, dans un cadre de développement durable, l'équilibre, l'équité et l'attractivité du territoire.

1.1.1.1 Les enjeux nationaux :

- le rééquilibrage des principales composantes du territoire national constitue l'enjeu majeur d'une nouvelle géographie du territoire
- La protection et la mise en valeur des milieux de l'espace national répondent autant à des considérations économiques qu'à la nécessité d'assurer aux populations présentes et futures, une qualité de vie et un patrimoine naturel irremplaçables.
- L'Algérie est de plus en plus urbaine, à un moment où il faut rattraper les retards du rural, tout en concentrant de grandes ressources pour la maîtrise de la croissance urbaine et du développement qualitatif des villes
- La protection et la mise en valeur le patrimoine culturel national dans une stratégie générale d'aménagement et de développement du territoire
- Les déficits en eau exigent dès maintenant la mise en place d'une politique rigoureuse de gestion de la demande.

1.1.1.2 Les quatre scénarios pour l'Algérie de demain :

a. Scénario 01 : L'EQUILIBRE VOLONTARISTE :

L'objectif de ce scénario est de concevoir un fort développement des Hauts Plateaux et du Sud, permettant de freiner le développement littoral et d'équilibrer le territoire, en termes de population et de bases productives. Ce scénario s'appuie sur une logique centralisée et devient une priorité absolue de l'Etat.

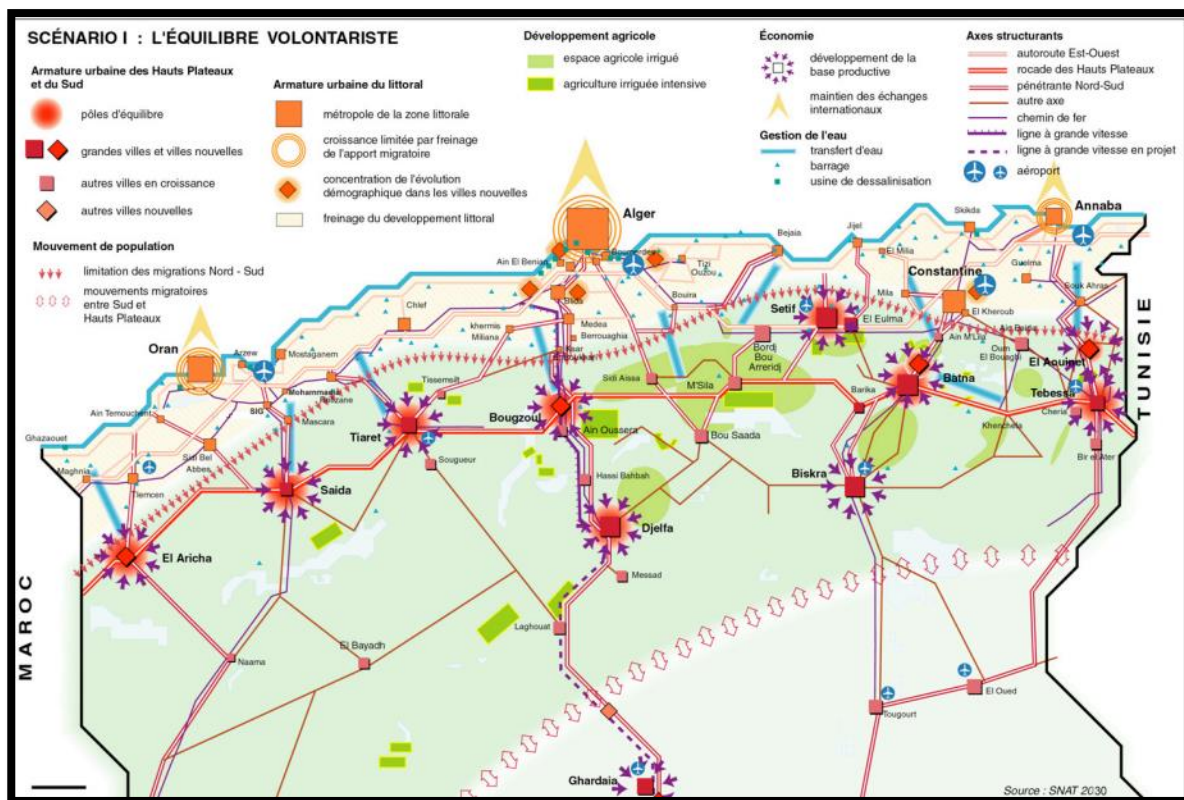


Figure 2 : carte 1 de scénario 01 l'équilibre volontariste. Source : SNAT 2030

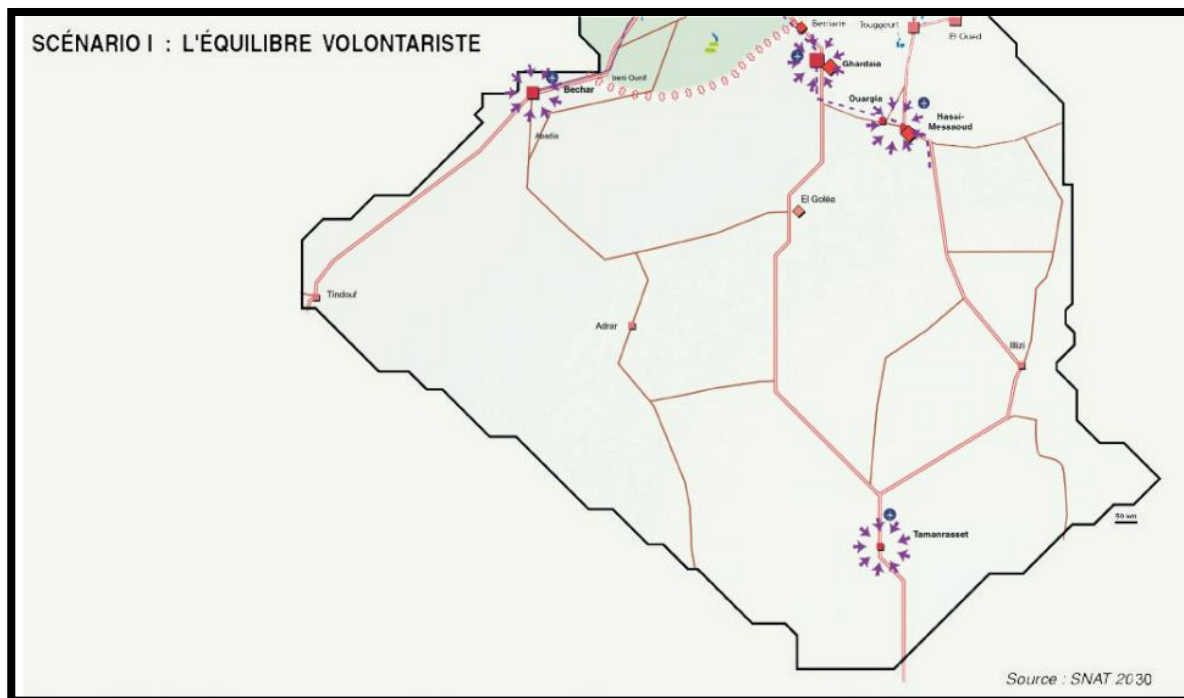


Figure 3 : carte 2 de scénario 01 l'équilibre volontariste. Source : SNAT 2030

b. Scénario 02 : LA DYNAMIQUE DE L'ÉQUILIBRE :

La vision dynamique de l'équilibre s'inscrit dans l'Option Hauts Plateaux, consistant en une double valorisation du territoire : la constitution de «pôles d'équilibre» assurant le développement des Hauts Plateaux et du Sud, d'une part, et la restructuration de la frange

littorale et tellienne, d'autre part

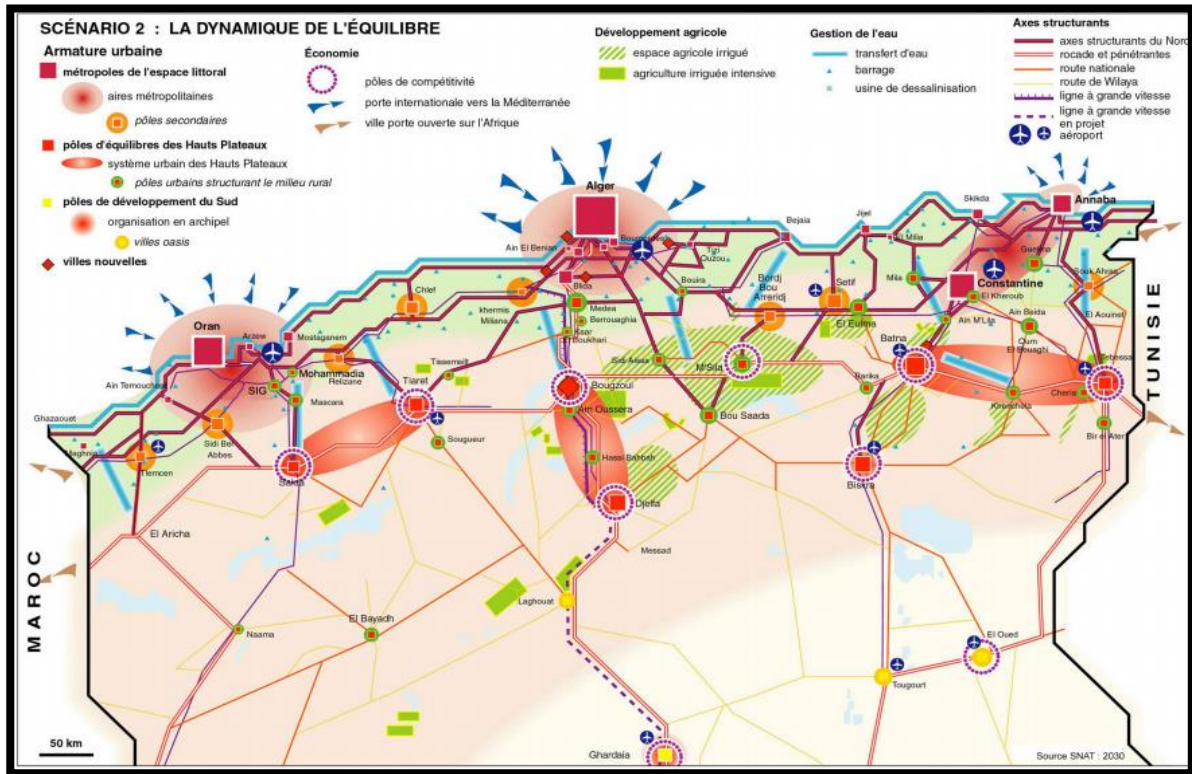


Figure 4 : carte 1 de scénario 02 la dynamique de l'équilibre. Source : SNAT 2030

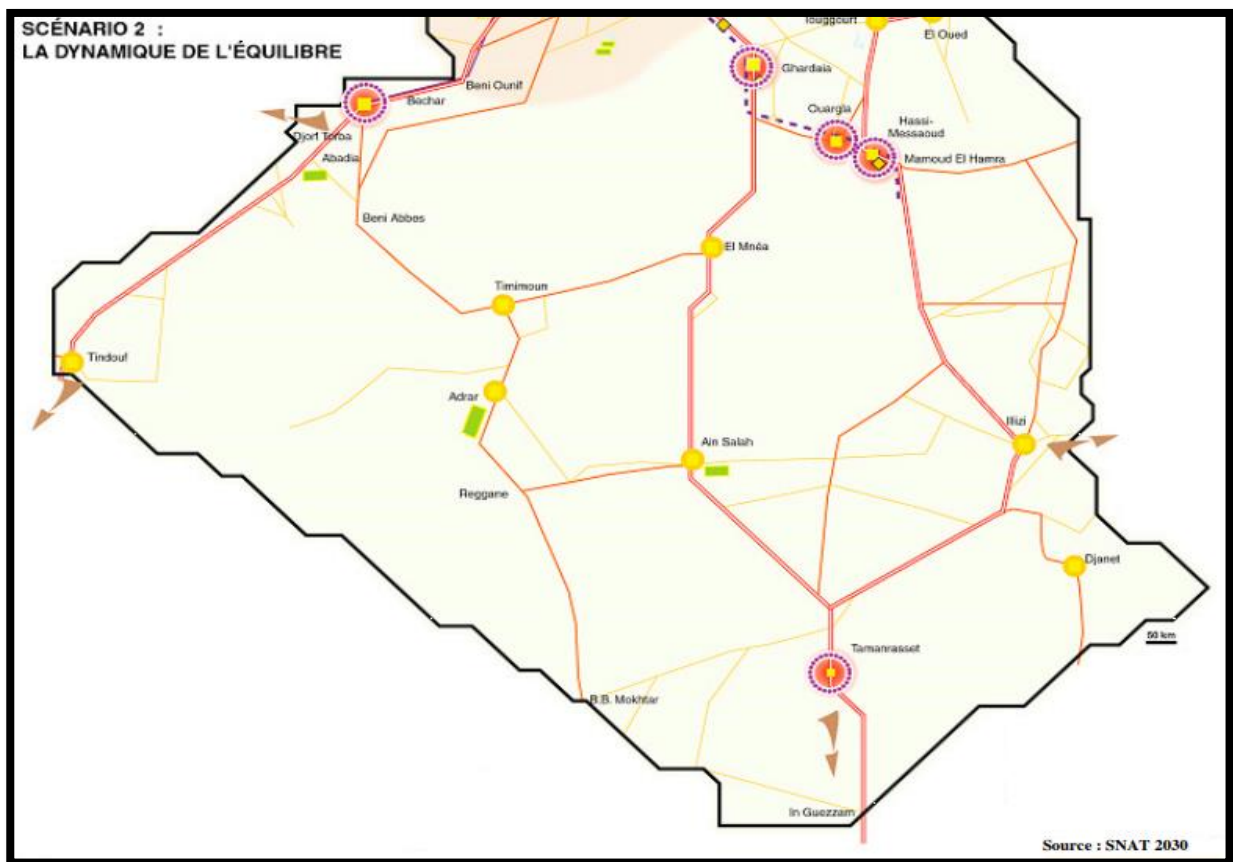


Figure 5 : carte 2 de scénario 02 la dynamique de l'équilibre. Source : SNAT 2030

c. SCENARIO 3 : LE TERRITOIRE COMPÉTITIF

Ce scénario conserve la responsabilité de la politique d'aménagement et accompagne les forces du marché dans leur fabrication d'un territoire compétitif et attractif. Il s'agit surtout d'atténuer les déséquilibres territoriaux et d'assurer une équité sociale minimale.

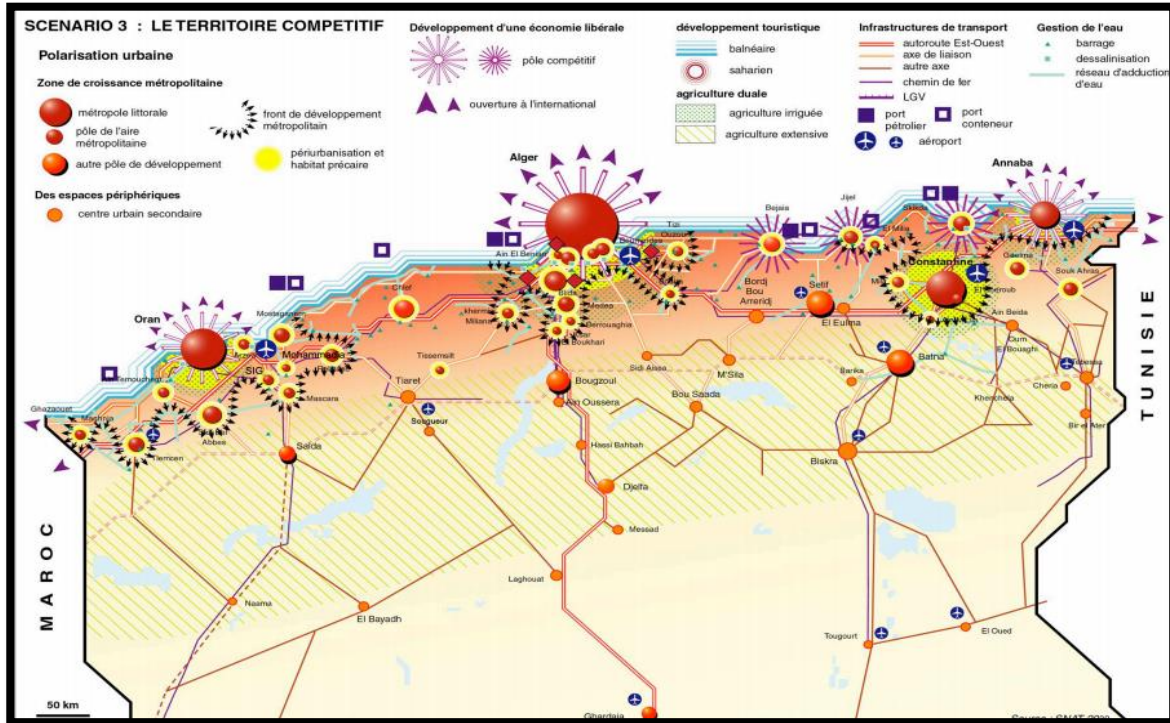


Figure 6 : carte 1 de scénario 03 le territoire compétitif. Source : SNAT 2030

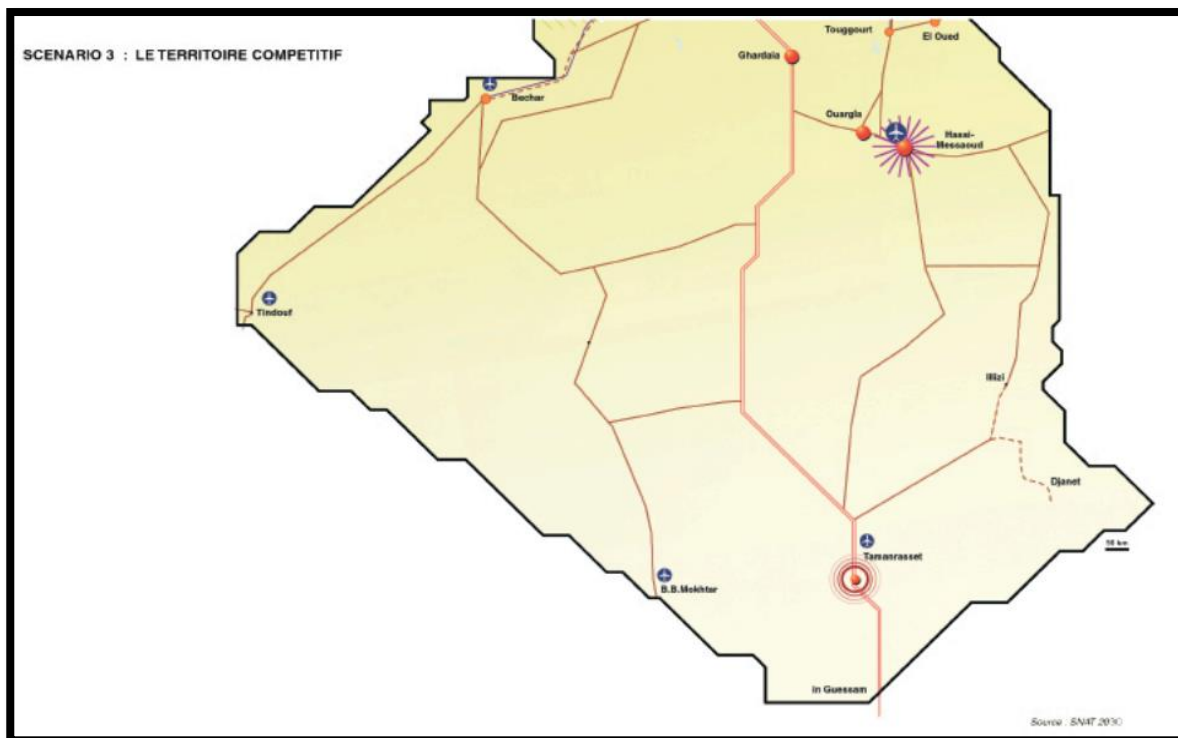


Figure 7 : carte 2 de scénario 03 le territoire compétitif. Source : SNAT 2030

d. SCENARIO 4 : LE TERRITOIRE DISPERSÉ

Ce « scénario de l'inacceptable » identifie et relie un certain nombre de tendances négatives ; il esquisse une image du territoire, révélant les aspects les plus profonds du « désordre territorial ».

Conséquence du SCENARIO 4 : La transition économique, lente et partielle, ne permet pas les mutations nécessaires aux enjeux de la libéralisation et de l'ouverture.

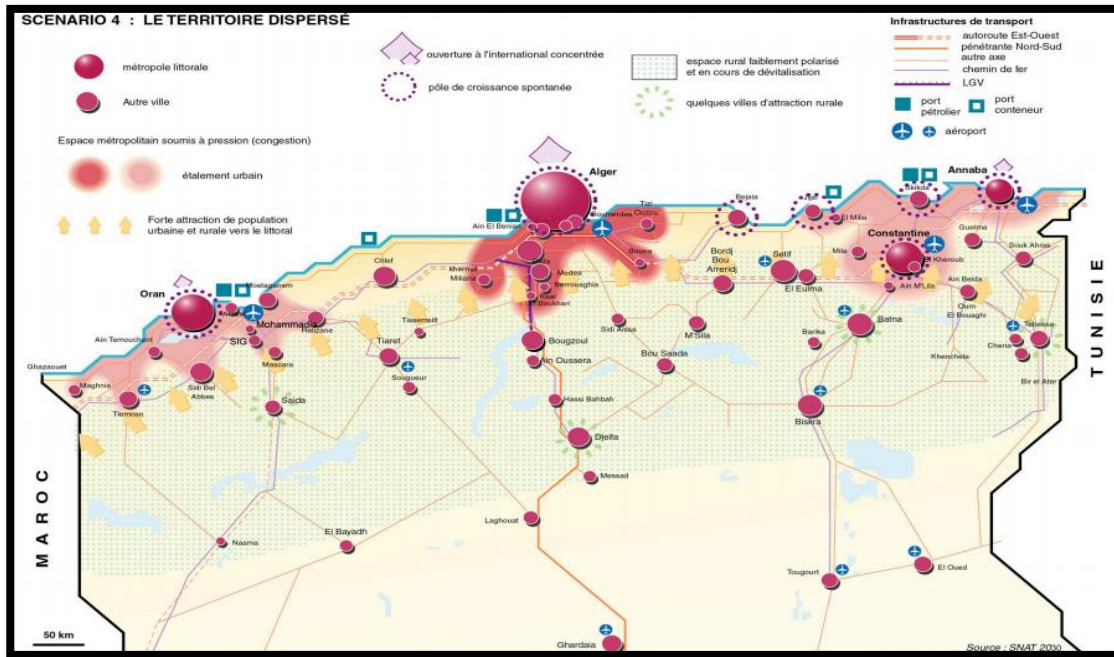


Figure 8 : carte 1 de scénario 04 l'inacceptable le territoire dispersé. Source : SNAT 2030

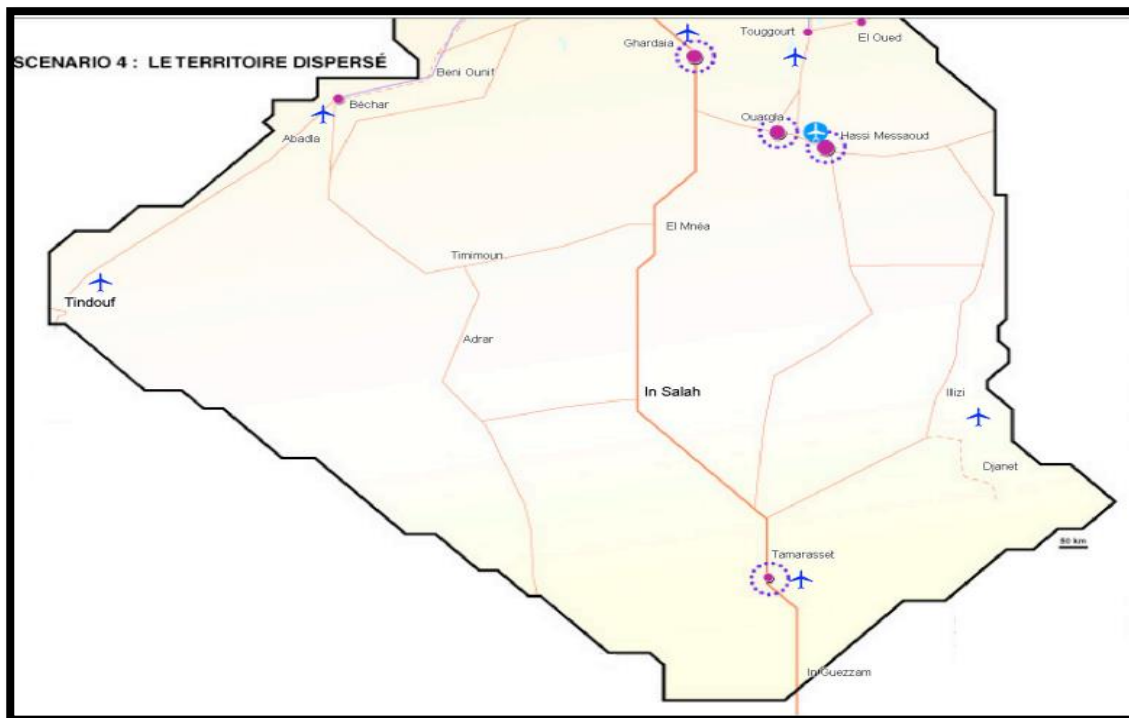


Figure 9 : carte 2 de scénario 04 l'inacceptable le territoire dispersé. Source : SNAT 2030

e. **LE SCENARIO ACCEPTABLE : EQUILIBRE TERRITORIAL ET COMPETITIVITE :**

L'objectif, à long terme, est de concilier harmonieusement les deux impératifs de l'aménagement du territoire : rétablir un équilibre durable entre les grandes composantes du territoire national et adapter le territoire aux exigences de l'économie contemporaine.

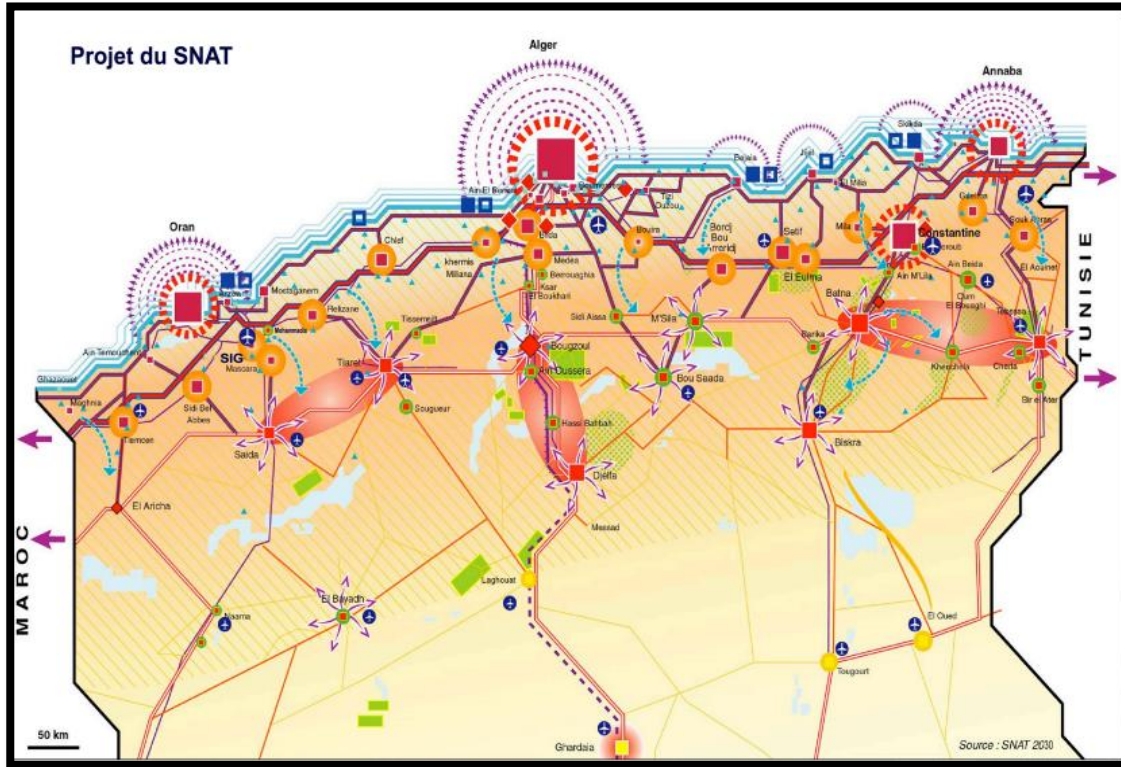


Figure 10 : carte 1 de scénario acceptable équilibre territoire et compétitivité. Source : SNAT 2030

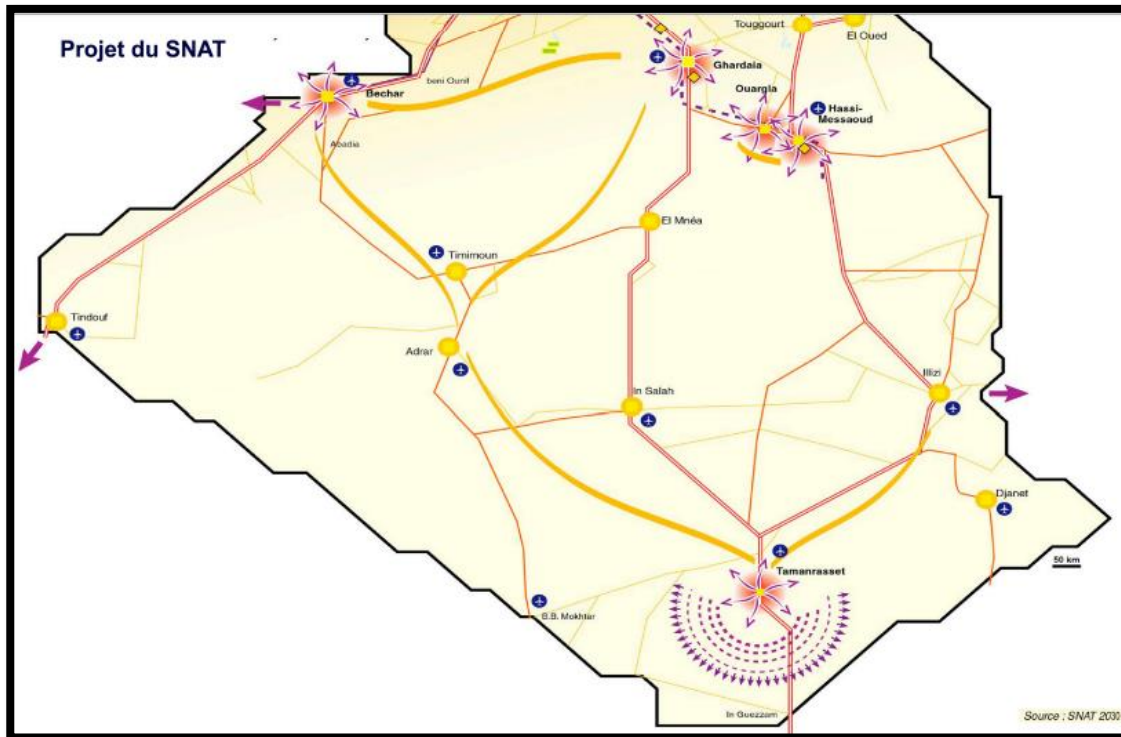


Figure 11 : carte 2 de scénario acceptable équilibre territoire et compétitivité. Source : SNAT 2030

1.1.2 Le Schéma Régional d'Aménagement du Territoire nord-ouest (SRAT) :

Le SRAT : est un cadre de planification stratégique qui comprend les grandes orientations du développement futur et leurs implications spatiales, pour assurer une utilisation rationnelle des sols.

1.1.2.1 OBJECTIFS

- Il fixe les orientations fondamentales à moyen terme, de développement durable du territoire régional.
- Il veille à la cohérence des projets d'équipement avec la politique de l'Etat et des différentes collectivités territoriales, (dès lors que ces politiques ont une incidence sur l'aménagement et la cohésion du territoire régional).
- Il se substitue au plan de la région.
 1. Un développement durable, à la mesure de la gravité des problèmes posés.
 2. Un développement régional cohérent et équitable, assurant un haut niveau de cohésion sociale.
 3. Un développement efficace, en termes de compétitivité internationale.
 4. Une meilleure intégration du territoire national dans l'espace Maghrébin.

1.1.2.2 Présentation de la région nord-ouest du territoire algérien

La région nord-ouest du territoire algérien s'ouvre sur la mer Méditerranée sur environ 340 km, soit 28% du cordon littoral du pays. Elle a constitué par 07 wilayas : Tlemcen, Aïn Témouchent, Oran, Mostaganem, SBA, Mascara et Ghilizane.

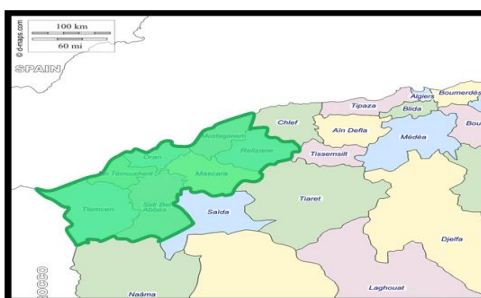


Figure 12 : carte de la région nord-ouest. Source : auteur

1.1.2.3 Les quatre scénarios proposés par le SRAT :

a. Scénario 1 : Souhaitable

Ce scénario se base sur le maintien du pouvoir d'échange du pétrole et la stabilité méditerranéenne, il s'agira pour l'Etat d'asseoir les bases du développement régional et de mener une politique de grands projets régionaux. Le développement accéléré des zones frontalières par le renforcement du rôle des ports de l'Ouest de la région. Ce scénario axe

le développement économique de la région sur la création de nouvelles zones industrielles et zones d'activités. Le renforcement des villes de l'axe médian passera également par la création de zones franches commerciales et de plates-formes logistiques tout en favorisant le cadre de vie des populations.

Dans ce scénario dit « souhaitable », l'Etat précurseur axe donc son action sur les secteurs moteurs pour assurer le développement efficace de la région.

b. Scénario 2 : Conservatoire

Ce scénario est axé sur les rattrapages économiques et surtout sociaux se traduirait par une gestion centralisée de la région. L'agglomération oranaise poursuivrait rapidement sa croissance spatiale en tâche d'huile grâce aux grandes opérations d'habitat et à de nouvelles zones industrielles et zones d'activités alors que les grandes villes de l'axe médian seraient plutôt concernées par une croissance rapide en tâche d'huile et la densification des zones industrielles existantes.

Les ressources hydriques feraient l'objet d'une gestion sociale qui profiterait aux plus gros consommateurs et ne favoriserait pas l'économie de l'eau.

c. Scénario 3 : Rééquilibrage territorial et du peuplement

Ce scénario se base sur la mise en œuvre volontariste des conditions d'attractivité des populations vers les Hauts Plateaux et de grands projets régionaux. La dynamisation des grandes villes de l'axe médian passerait par leur structuration urbaine en deux groupements. Le renforcement des axes routiers et ferroviaires rayonnants à partir d'Oran et le développement des capacités portuaires de Ghazaouet et Mostaganem.

d. Scénario 4 (acceptable) : Développement durable

Centré sur la sauvegarde des ressources naturelles et sur une plus grande solidarité territoriale dans la région Nord-Ouest et entre la région Nord-Ouest et les Hauts Plateaux Ouest, ce scénario combine les avantages du scénario 1 et ceux du scénario 3.

Ses objectifs :

- la volonté de confirmer Oran comme capitale régionale ayant vocation à s'engager dans un processus de métropolisation.
- la dynamisation des villes de l'axe médian, considéré comme levier de la redistribution des activités et du peuplement en direction du Sud de la région du Nord-Ouest et des Hauts Plateaux.

-
- le renouvellement du monde rural passant par la lutte contre les phénomènes d'érosion des bassins versants et par une utilisation rationnelle des ressources en eau.
 - le confortement des infrastructures et leur nécessaire prolongement vers les Hauts Plateaux et les zones frontalières.

C'est ce dernier scénario qui a fait l'objet d'un consensus, les fondements du SRAT de la Région du Nord-Ouest seront donc la préparation aux mutations et le rééquilibrage territorial.

1.1.3 Le Schéma Directeur d'Aménagement du Littoral (SDAL)

L'avènement de la loi n°02-02 du 5 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral marque une politique de reprise en main des enjeux que représente le littoral.²⁹

Contenu et objectifs du Schéma :

- orienter l'extension des centres urbains existants vers les zones éloignées du littoral ;
- classer et frapper des servitudes non – aedificandi les zones et milieux sensibles ;
- œuvrer pour le transfert vers des sites appropriés des installations industrielles existantes dont l'activité présente des dommages pour l'environnement ;
- faire coexister établissements humains, infrastructures et activités en veillant à la prévention de la dégradation de l'écosystème ;
- maîtriser l'urbanisation ;
- assurer l'équilibre de l'écosystème littoral par la protection de la biodiversité marine et terrestre ;
- réduire voire éliminer à terme les pollutions ;
- prévenir le recul du trait de côte et l'érosion des bassins versants côtiers,

1.1.4 Plan d'Aménagement du Territoire de la Wilaya de Tlemcen (PAW) :

Le PAW est un instrument d'aménagement et du développement à l'échelle de la wilaya. Il est initié par l'APW. Il est l'instrument phare qui éclaire le pouvoir décisionnel sur le plan des orientations majeures inhérentes à l'espace micro régional son 'élaboration comprend trois (03) phases :

²⁹ LA MISE EN ŒUVRE DU SCHEMA NATIONAL D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE (SNAT) 2025.

-
- Evaluation territoriale et diagnostic.
 - Schéma prospectif d'aménagement et de développement durable.
 - Plan d'aménagement par aire de planification.

1.1.4.1 Les orientations du PAW pour Ghazaouet :

- Réduction des pertes par la réhabilitation et la modernisation des réseaux de distribution de Ghazaouet.
- Réalisation des stations d'épuration pour le traitement des eaux usées de Ghazaouet
- Rénovation du collecteur principal d'assainissement de la ville de Ghazaouet
- Protection des sites et monuments historiques : Résidence Emir Abdelkader de Ghazaouet
- Stopper l'urbanisation entre les différentes agglomérations du littoral dont la distance les séparant est inférieure à 5 Km. Il s'agit plus particulièrement de l'axe en voie de conurbation Ghazaouet, Arkoub, Tounane, Mezaourou
- Dédoublage de la RN98 (Zenata-Ghazaouet) qui supporte un trafic important, appelé à croître avec le développement des activités du port de Ghazaouet. Ce dédoublement est nécessaire et constituera la liaison entre le port et l'autoroute Est-Ouest.
- Le schéma de développement de la pêche doit tendre vers la formation autour de Ghazaouet, Honaine, Marsa Ben M'Hidi et Sidna Youchaâ d'un pôle de gestion intégrée de la pêche et de l'aquaculture.
- La saturation du port de Ghazaouet incite à la réalisation d'un port de pêche à Sidi Ouchaâ, prévu par le schéma directeur national.
- Modernisation du port commercial de Ghazaouet et de sa gare maritime des voyageurs
- Réalisation d'une liaison ferroviaire avec l'aéroport de Zenata avec option de prolongation jusqu'à Ghazaouet (en 2^e priorité),

1.1.4.2 Conclusion :

Pour faire face à tous ces enjeux, le PAW est seul capable de lui assurer un développement durable, cohérent, équilibré et compétitif dans une région qui subira des mutations profondes dont une partie sera le produit d'une mondialisation inéluctable.

1.2 Pourquoi la ville de Ghazaouet ?

La ville de Ghazaouet est un espace fédérateur de la wilaya de Tlemcen, offrant une base solide de développement et un potentiel effectif de relations nationales et internationales. Un lieu central, pôle de la vie économique et social connu par sa puissance, de sa production, de sa capacité à réunir le produit des compétences les plus diverses dans un lieu ouvert sur la mer, sur le monde, à travers :

- **L'économie** : Ghazaouet comprend deux unités industrielles qui ont un rayonnement national et international.
- **Le port** : qui compte parmi les plus importants ports en Algérie, destiné aux échanges économiques et commerciaux, la pêche et le transport des voyageurs.
- **Tourisme** : étant donné que la ville de Ghazaouet fait partie du littoral, bénéficiant de plages qui jouxte les espaces forestiers considérés comme poumon vert de la ville.

La ville de Ghazaouet est une ville portuaire par excellence avec la présence de la potentiel touristique.

1.3 Analyse urbaine de GHAZAOUET :

1.3.1 Approche géographique :

1.3.1.1 Situation géographique

La commune de Ghazaouet est située au Nord-Ouest de la Wilaya de Tlemcen. Elle se situe dans la partie méridionale des Monts des Traras. Elle s'étend sur une superficie de 2735 ha (27,35 km²). Son périmètre urbain actuel se confond presque avec ses limites administratives.

Elle est délimitée :

- Au Nord par la mer Méditerranéenne.
- Au Sud par la commune de Tient.
- A l'Est par la commune de Yaghmoracen.
- A l'Ouest par la commune de Souahlia.



Figure 13: situation de Ghazaouet.
Source : <http://www.carte-algerie.com>

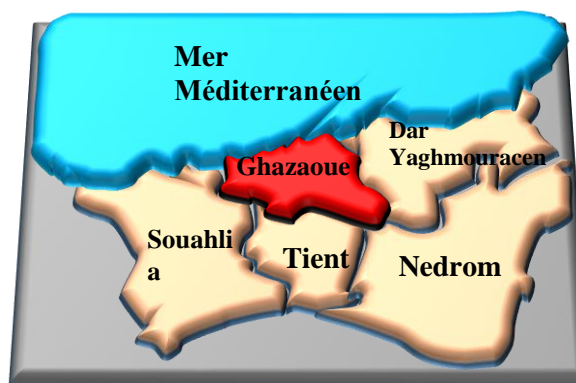


Figure 14 : les limites de Ghazaouet. Source : auteur

1.3.1.2 Topographie :

Située sur une zone montagneuse appartenant aux monts de Traras et surplombant la Mer, la ville est bloquée.

Elle se trouve sur le Delta d'Oued Ghazaounah qui est le plus important Oued qui découpe la ville en plusieurs unités morphologiques.

La zone des pentes les plus faibles est représentée par l'embouchure et la vallée de l'Oued Ghazaouna. C'est la zone basse de la ville où on y trouve le noyau urbain initial. Les pentes sont douces et ne dépassent pas 2%. Les autres zones ont une pente qui varie entre 5% et 12%.

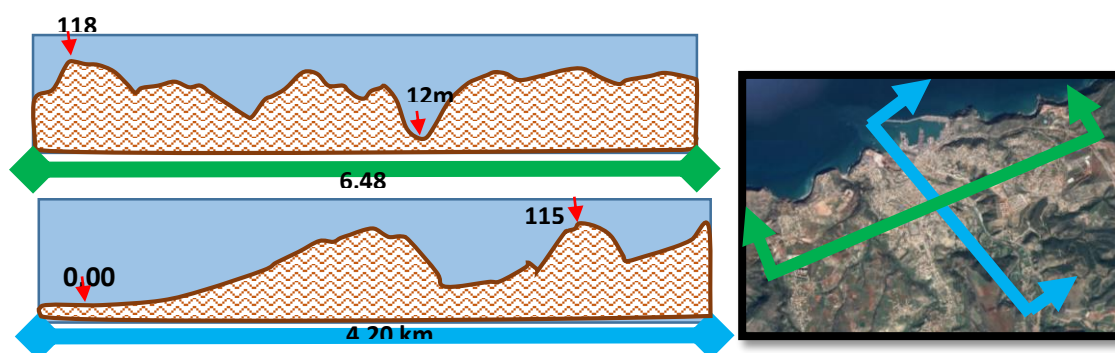


Figure 15 : profile transversale et longitudinale de la ville de Ghazaouet.

1.3.1.3 Reliefs :

L'aspect morfo-pédologique peut mettre en évidence les contraintes majeures liées aux sols et à leurs morfo dynamiques. Il est l'un des paramètres les plus importants lié à la définition des aptitudes de terres en vue de leur affectation.

De part son appartenance aux Monts de Traras, l'espace communal de Ghazaouet reste dominé quasi-intégralement par un relief montagneux.

a. Unité de versants :

Unité prédominant le paysage montagneux notamment à l'Est et au Sud de la commune. Les sols sont hétérogènes généralement peu profonds, alternant les sols très dégradés (à sub-affleurement rocheux) aux sols peu profonds, humifères, stabilisées sans couvert forestier. Les sols rouges sont très faiblement localisés.

b. Unité de Plateaux :

Elle couvre de très faible espace, et se confine sur les hautes collines avec des sols rouges (fersiallitique) à dominance argilo-sableuse, non calcaires de profondeur moyenne.

c. Unité apparentée aux collines :

Cette unité se rapproche de l'unité à relief montagneux mais à déclivité relativement moins importante. Cette unité couvre une partie de la région Ouest et Sud-Ouest de la commune. Le relief de la commune se caractérise par des petites entités topographiques dont les plus répandues sont les systèmes de versants.

1.3.1.4 Géologie et géotechnique :

Les caractéristiques du sol dans La commune de GHAZAOUET est diffères d'un endroit a un autre :

L'ancienne ville et la vallée de l'Oued Ghazaounah :	C'est une formation sablo-argileuse du quaternaire qui repose sur un substrat de calcaire gris clair. Elle est constructible sauf au voisinage de l'Oued où il s'agira de prendre en charge le problème géotechnique.
Unité de Plateaux : Le plateau de Ouled Ziri et la dorsale Azeroualen Demine Cheraka	Qui est constitués par une couche de sable fin et dur reposant sur une grosse couche de calcaire gris et parfois sur un complexe argilo-sableux. Ces plateaux sont constructibles.
Unité apparentée aux collines :	avec des sols hétérogènes alternant les sols calcaires, caillouteux avec des sols rouges plus profonds.

Tableau 1 : caractéristique de sol. Source : auteur

1.3.1.5 Climatologie :

Le climat de Ghazaouet est influencé par plusieurs paramètres : Son exposition découverte au Nord sur le littoral Ouest Algérien et sa position abritée par les Monts des Traras, au Sud.

• La température :

Le climat de Ghazaouet est dit tempéré chaud est plus douce. L'été, à Ghazaouet,

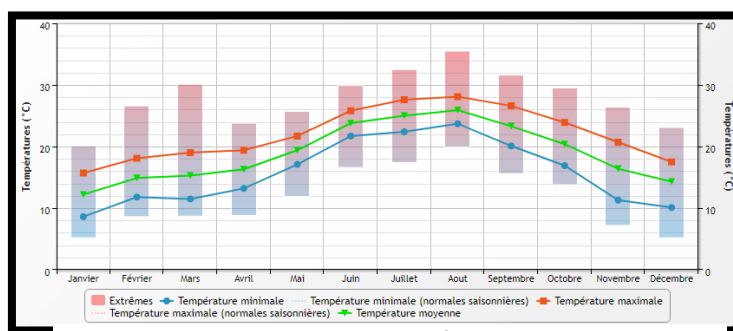


Figure 16 : La variation de La température a GHAZAOUET
Source : <http://www.infoclimat.fr>

les pluies sont moins importantes qu'elles ne le sont en hiver.

a. Les vents dominants :

Les vents qui prédominent la ville de Ghazaouet se sont les vents du Nord. Leur influence sur le bilan pluviométrique reste insignifiante en raison de leur faible teneur en humidité. Ce sont des vents réguliers surtout en été. Ils se confondent généralement avec les brises à cause de leur faible intensité.

b. L'humidité :

L'humidité relative a GHAZAOUET se varie entre 76% dans le mois d'octobre et 64% dans le mois d'avril.

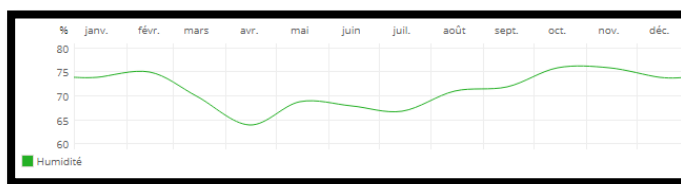


Figure 17 : La variation de l'humidité a GHAZAOUET
Source : <https://fr.meteovista.be>

c. Conclusion sur le climat de GHAZAOUET :

On remarque du climat de GHAZAOUET, l'absence totale de la gelée ce qui est à l'avantage de tous type de fondation ne nécessitant pas un encreage profond des fondations les rosées sont assez fréquentes en hivers.

1.3.1.6 Accessibilité

La ville de GHAZAOUET est considérée comme un point d'ancrage du réseau national et régional, à travers deux grands axes ; s'articulant sur trois voies (RN 98, RN 99, RN 7AA) avec un chemin de wilaya CW8, et la bretelle d'autoroute Est-ouest.

Ainsi, le transport ferroviaire joue un rôle important pour la desserte des marchandises. Il évolue en rapport avec les activités industrielles et portuaire.

Le transport portuaire s'appuie sur deux axes transport des marchandises (exportations et



Figure 18 : Carte de l'accessibilité de la ville de GHAZAOUET
Source : auteur

importations), l'autre axe c'est le transport des voyageurs. Il joue un rôle important pour la desserte international

1.3.1.7 Analyse SWOT :

Les forces	Les faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> ➤ La situation stratégique qui offre a la ville des multitudes opportunité pour un développement de plusieurs secteur . ➤ La ville se bénéficie d'une bonne accessibilité sur les axes national et international. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ La morphologie de terrain qui est très accidenté qui engendre l'urbanisation diffuse. ➤ Le passage de l'oued qui découpe la ville en deux entités
Les opportunités	Les menaces
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Un climat méditerranéen avantageuse pour l'exploitation des énergies renouvelables. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Menace de central électrique qui se trouve dans un milieu urbain

1.3.2 Approche environnemental :

1.3.2.1 L'occupation spatiale et environnementale :

a. Terres forestières ou à vocation forestières :

La commune de GHAZAOUET est dominée dans la partie nord-est et sud par des terres a vocation forestière qui couvert 1127 ha dont 407 ha c'est des forets et maquis qui varie entre les maquis claires de pin d'Alep dominant la zone Nord-Est laissant place au maquis claires et au reboisement à base de Thuya de Barberie et de Pin d'Alep sur une surface de 717 ha.

b. Terres agricoles :

Domine la partie ouest et sud-ouest de la commune de Ghazaouet sur une superficie de 11081 ha qui une surface agricole utile, les terrasse alluviales de l'oued et certaines enclavés apparentées au plateau dans le milieu couvert forestier sont occupés par des terres agricoles.

c. Tissu urbain :

La ville de Ghazaouet à une forme éclatée ou l'urbanisation est concentrée vers le nord et le long des ravins et vallées. La ville a une urbanisation diffuse qui suit le relief accidenté de la commune. On distingue deux noyaux principaux sous forme radioconcentrique qu'ils

ont relié avec le noyau initial (sidi Amar et Ramla). Les autres se sont des Mano éparpillée au long des ravins et Vallès rendant difficile le fonctionnement de l'armature urbaine.

d. Chemin de fer :

Le chemin de fer découpe la ville en deux entités, il est installé presque parallèle au oued . Ce chemin de fer est classé parmi les atouts de l'essor de développement de la commune. Il constitue l'échine principale du transport de marchandises du Port à diverses destinations.

e. Littoral :

La ville de Ghazaouet est une ville portuaire qui a un littoral qui s'étend sur une longueur de 6755 m

f. L'oued :

Il existe plusieurs oueds qui interrompent l'expansion du tissu urbain de façon continue, ces oueds sont : oued Ghazouana, Oued Azeroualen et Oued Abdellah.

g. Le port :

Le port de GHAZAOUET est compté parmi les plus importants ports en Algérie, il est classé le huitième au niveau national et le quatrième au niveau régional. Les perspectives du développement urbaines dépendent fortement de cette infrastructure qui est liée au transport.

1.3.3 Contraintes et servitudes :

1.3.3.1 Contraintes naturelles :

a. Les oueds :

La ville de GHAZAOUET est découpée par deux principaux grands oueds :

- Oued Ghazouana au centre.
- Oued abdellah à l'ouest.

Ce sont des oueds qui créent des grandes contraintes concernant l'urbanisation de la ville actuelle ou future.

b. Les zones naturelles :

Les zones naturelles ce sont des terres pleines, des terres agricoles de montagnes et les occupations forestières. Ces zones constituent des contraintes majeures à l'urbanisation de la ville.

Si l'extension de la ville est nécessaire il est préférable d'utiliser les terres agricoles de montagnes à faible valeur pédologiques c'est pour la préservation les bonnes terres et les forêts.

c. Les zones montagneuses de fortes pentes

Les zones montagneuses ce sont des zones de forte pente qui se trouvent à l'intérieur de la ville, elles sont inconstructibles et constituent un blocage de l'urbanisation de la ville.

d. Littoral :

Le littoral de Ghazaouet est constitué par des falaises hautes et abruptes, à l'Est et l'Ouest, qui empêchent la ville de les utiliser et donc de se développer dans ses endroits favorables à l'urbanisation des villes côtières.

1.3.3.2 Contraintes artificielles :

a. La gare et le chemin de fer :

La gare et le chemin de fer se trouvent sur un endroit très intéressant, ils créent une contrainte a la continuité du tissu urbain de la ville et en même temps un grand obstacle qui la découpe en deux.

b. Les lignes électriques (MT-HT-THT) :

Les réseaux des lignes électriques de différentes tensions (moyen, haut et très haut tension) traversées la ville a la partie ouest et sud-ouest.

Certaines lignes passent sur les extensions de la ville mais on peut dire que la ville s'étendue sous ces innombrables lignes et couloirs de servitudes.

c. Central électrique :

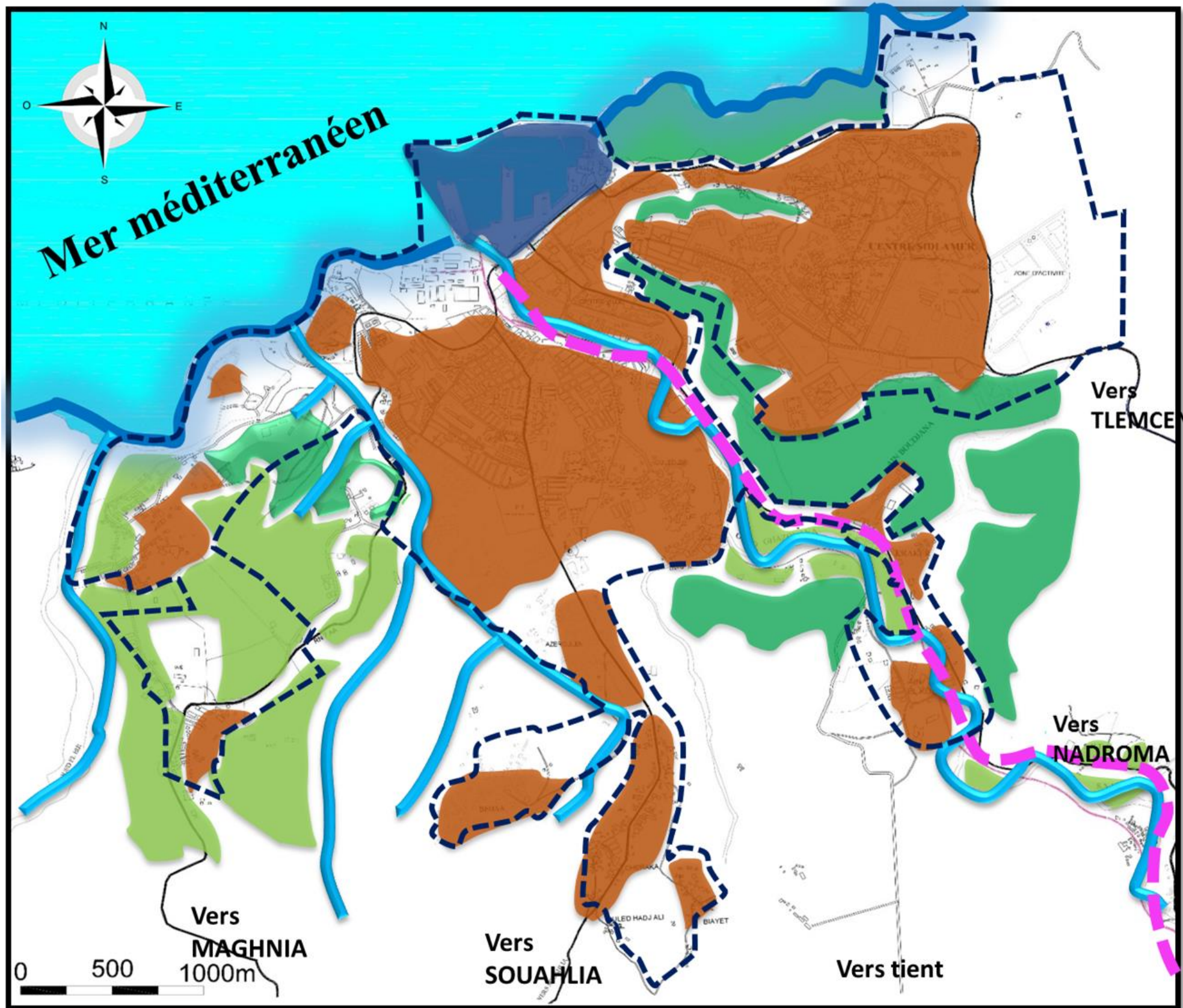
Le quartier AZEROUALAN est agressé par un faisceau de lignes électriques moyennes et hautes tensions issu de la centrale électrique. Elle constitue un risque majeur permanent pour les constructions avoisinantes ou en cours de réalisation.

d. Les conduites de gaz :

La conduite de gaz naturel qui venant du sud et sud-est passe sur la dorsale de De mine et de Azeroualane a proximité de l'extension de la ville. La servitude des conduites est n'a pas respecter par les habitants.

1.3.3.3 Analyse SWOT :

Les forces	faiblesses
<ul style="list-style-type: none">➤ GHAZAQUET considéré comme une ville portuaire par l'existence de son port .	<ul style="list-style-type: none">➤ Urbanisation diffuse a cause des plusieurs contraintes.➤ La présence de oued GHAZOUANA et le chemin de fer qui découpe la ville en deux entité.
Opportunités	menaces
<ul style="list-style-type: none">➤ Le littoral qui un potentiel majeur de la ville de GHAZAQUET qui peut contribuer au développement de la ville.➤ Les terres a vocation forestière qui est les poumon verts de la ville.➤ La présence des terre agricole qui peut prendre part au développement de l'agriculture.	<ul style="list-style-type: none">➤ L'extension des tissu urbain sur les zones qui rentre dans le champ des servitudes (oued , chemin de fer , central électrique , littoral...) qui engendre une risque majeur.➤ Présence d'importants Oueds pouvant provoquer des inondations et impliquant des catastrophes notamment en ce qui concerne les Oueds traversant la ville.➤ La topographie fortement accidentée de l'espace communal engendre les érosions des terres et par la même des éboulements et des glissements de sols notamment dans les zones à relief abrupt.



- ✓ La ville de GHAZAOUET est une ville côtière et portuaire.
- ✓ La présence de l'oued et le chemin de fer cause une découpage de tissu urbain en deux entités .
- ✓ L'étalement urbain sur les terres agricoles dans les zones périphériques.

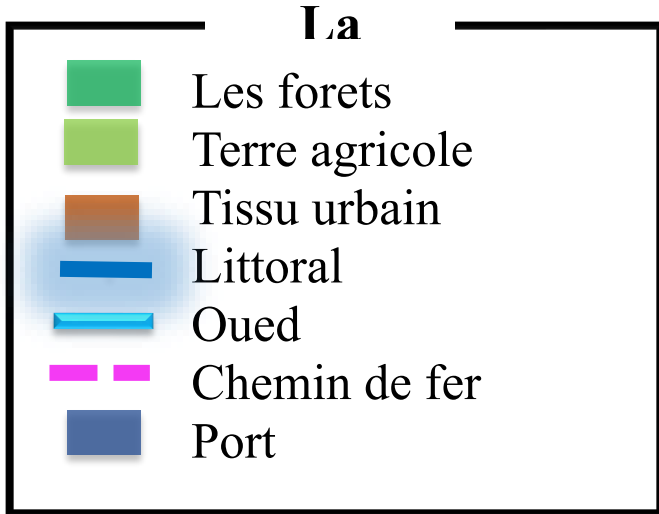
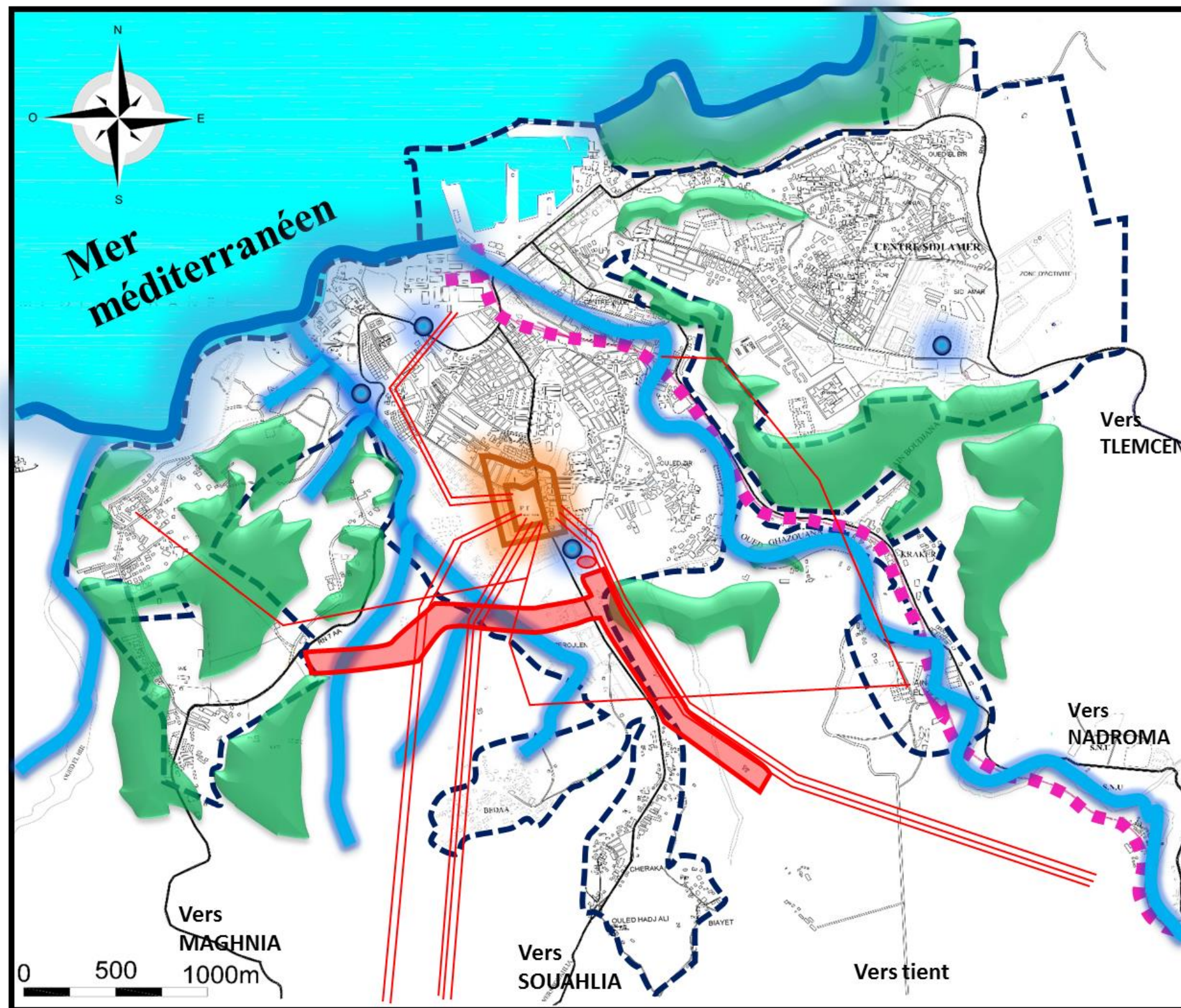


Planche 1: carte de L'occupation spatiale et environnementale. Source : auteur.



- ✓ La présence de plusieurs contraintes naturelles et artificielles qui stimulent la dispersion de tissu urbain.
- ✓ L'extension de tissu urbain sur les champs des servitudes que crée des risques majeurs pour les habitants .
- ✓ Les zones naturelles qui est négliger et marginaliser pourtant elles ont des potentiels touristiques qui il faut l'exploiter.

La légende













	Zones naturelles
	Littoral
	Oued
	Chemin de fer
	Central électrique
	Ligne électrique THT
	Ligne électrique HT
	Ligne électrique MT
	Servitude de Gaz naturel
	Station de gaz naturelle
	Réservoir d'eau
	Limite de la ville

Planche 2: Carte des contraintes et servitudes de la ville de Ghazaouet. Source : auteur.

1.3.4 Approche historique :

Dès l'antiquité, la ville de Ghazaouet avait attiré l'attention des navigateurs et des envahisseurs qui se sont succédés a différentes époques de l'histoire.

1.3.4.1 Période pré-musulmane : Ad Frates

La ville avait été attirés par sa situation stratégique plusieurs peuple. A l'antiquité, c'était juste de petit port de surveillance des mouvements des navires envahir successivement par des phéniciens, des carthaginois et des romains contrôlant la région qui a été occupé par les autochtones berbère. Les romaine donnera l'appellation des Ad Frates à la ville (synonyme des deux frères signifiant les deux rochers en mer).

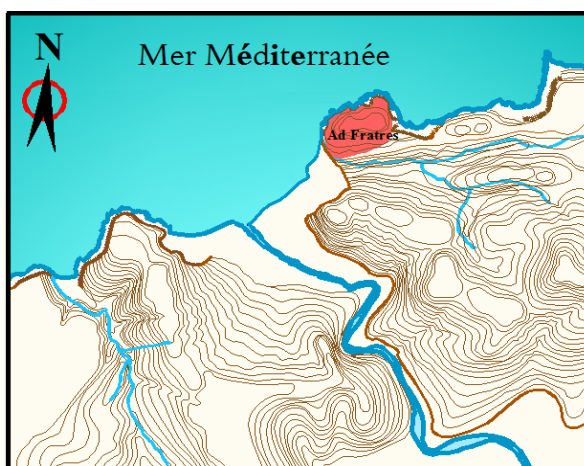


Figure 19 : carte de période pré-musulmane.
Source : auteur.

1.3.4.2 Période musulmane : taouent (1145-1238) :

Au XII eme siècle, il avait de plusieurs guerres entre les Beni Abd El Wadoud (rois de Tlemcen) et les Mérinides (roi de Fès). a partir de XIV eme siècle que la ville retrouve sa tranquillité pour jouir longtemps de sa forteresse sous le pouvoir des Abd El Wadides de Tlemcen de Taouent .

En effet, les tribus de Souahlia T'hata qui habitée cette petite localité montagneuse, dominait l'ensemble de territoire en particulier les rivages, puisque étymologiquement Taouent signifiée «poste d'observation ».

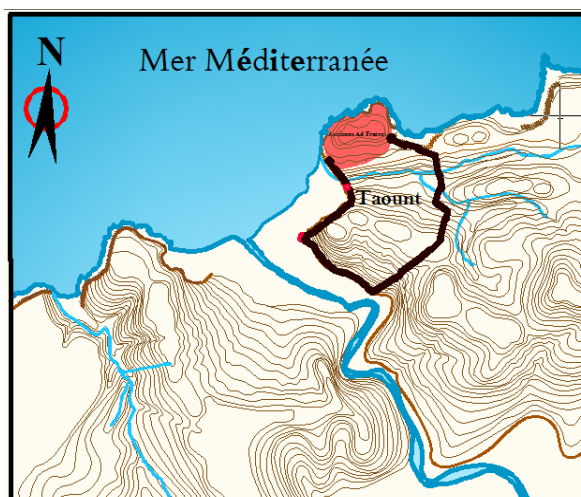


Figure 20 : carte de période pré-musulmane.
Source : auteur.

1.3.4.3 Période Ottomane :djamaa GHAZAOUET (1515- 1830) :

Durant cette période , la petite cité appeler par le nom de Djamaa Ghazaouet occuper par une population venue d'Andalousie. Tout en s'intéressant au vergers et jardins au contre-bas du flanc montagneux entre » Oued Taouent (actuellement dévié) et Oued Ghazaouet, les habitants de la forteresse n'hésitaient pas faire à échouer les navires et s'emparer de leurs cargaison, comme il fût de coutume.

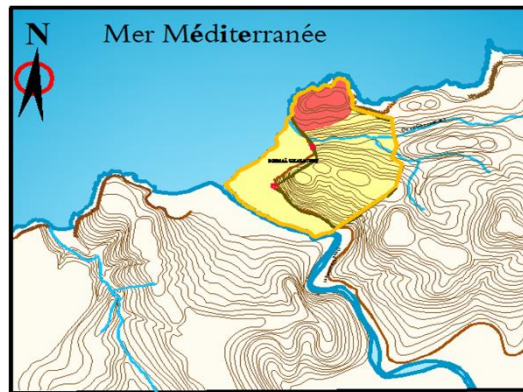


Figure 21 : carte de période ottomane.
Source : auteur.

Ces pratiques aventurières se sont poursuivies jusqu'à 1818, où la peste a été introduite par un des navires capturés et qui a décimé une grande partie des habitants.

1.3.4.4 Période coloniale : Nemours (1844-1964)

Après l'arrivée des français et suite, au traité de la Tafna (30 Mai 1837), Djamaât El Ghazaouet (groupe de combattants musulmans) passa sous la souveraineté de l'Emir Abdelkader jusqu'à Septembre 1844, date à laquelle des troupes françaises s'installèrent sous le commandement de Montagnac et occupant la partie basse de la baie.

La population de Djamaâ Ghazaouet, s'abritant dans la ville montagneux (anciennement forteresse) ne comptait en cette période que 300 à 400 habitants.

Choisie comme point de débarquement et de ravitaillement des troupes de colonisation opérant dans les confins du Maroc, la baie de Ghazaounah (900 m de large) les a favorisées par sa position stratégique (ouverte) et sa vallée offrant des produits agricoles diversifiés. C'était une véritable ville avec des maisons

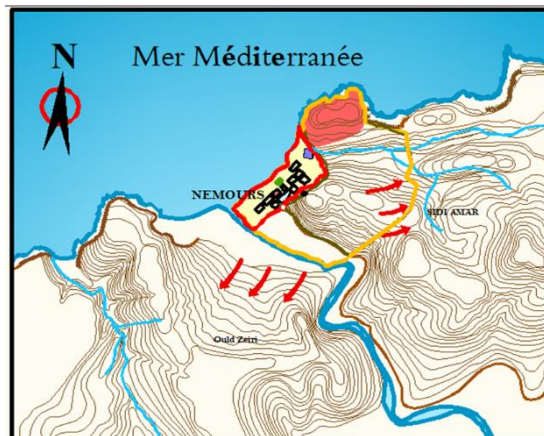


Figure 22 : carte de période coloniale
Source : auteur.

solidement construites et disposées suivant un plan méthodique et régulier, avec un système d'égout et l'alimentation en eau , avec les différent services de vicinalités indispensables .

1.3.4.5 Période postcoloniale : Ghazaouet (1964-nos jours)

Le lendemain de l'indépendance, la ville reprend le nom de Ghazaouet avec un statut de commune puis un peu plus tard le rang de chef-lieu de Daïra, ce qui a prévalu l'acquisition d'un ensemble d'équipement propre à son statut.

Sa dynamique urbaine s'est poursuivie par le réaménagement de son port et l'installation du complexe industriel (Metanof ex. SNS) a joué le rôle de pôle attractif pour une main d'œuvre

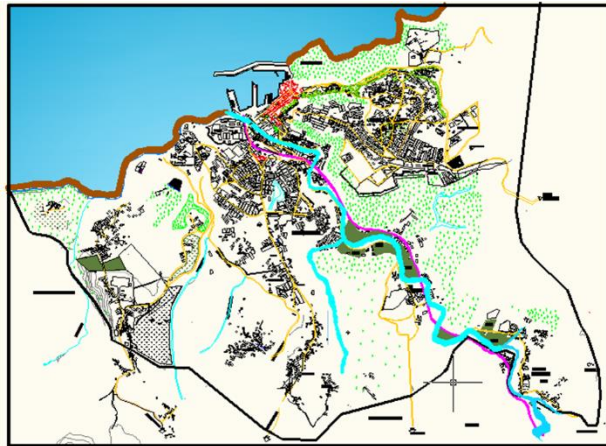


Figure 23 : carte de période post coloniale
Source : auteur.

des régions voisines à la recherche d'un niveau de vie décent et une stabilité.

Ce phénomène a généré un débordement du tissu aggloméré au-delà de la baie, pour occuper les plateaux qui la dominent de toutes parts. En effet, après la conurbation avec les anciens villages de Sidi Amar et Ouled Ziri, la ville s'est développée vers les pointes du Phare (côte Ouest) en recherchant des espaces nouveaux pour son redéploiement.

Aujourd'hui la ville de Ghazaouet abrite plus de 27 64 habitants, tous à la recherche des conditions de vie moins nuisibles que celles vécues sous la pollution atmosphérique causée principalement par le dégagement gazeux de l'unité d'électrolyse du zinc (METANOF).

1.3.5 Approche socio-économique :

1.3.5.1 Aspect sociale :

a. La population totale et son évolution :

Ce tableau présente l'évolution de population de la commune de GHAZAOUET selon Le recensement général de la population et de l'habitat.

période	Evolution de la population
1977/1998	26664
1977/1987	29691
1987/1998	33094
1998/2008	33774
2008/2018	39756

Tableau 2 : la croissance démographique de la population de Ghazaouet.
Source : PDAU de Ghazaouet

En conclusion cette différence est due au flux migratoire et la croissance naturelle de la population.

b. Taux d'accroissement de la population :

	période	Taux d'accroissement
Ce tableau présente taux d'accroissement moyen annuel de la commune de GHAZAOUET selon Le recensement général de la population et de l'habitat.	1977-1988	1,03 %
	1977-1987	1,08%
	1987-1998	0,98 %
	1998-2008	0,23 %
	2008-2018	1,77 %

Tableau 3 : Taux d'accroissement de la population de GHAZAOUET.
Source : PDAU de Ghazaouet

Cette forte diminution est due à un exode massif provoqué par le problème de chômage et insuffisance d'emplois au niveau de la commune et peut être expliqué aussi par l'accroissement naturel de la population (naissance, décès).

1.3.5.2 Aspect économique :

a. Agriculture :

Le secteur agricole est fortement dominé par l'exploitation privée qui, sous réserve d'un Cadastre général définitif, demeure la forme de propriété la plus complexe et la moins connue.

La répartition générale des terres agricoles se présente comme suit : SAU (superficie agricole utile) : 1620 ha dont 264 ha en irrigué dont :

- Grande culture (céréale/ jachère, forage, légumes secs) : 540 ha
- Maraîchage : 822 ha dont 195 ha en irrigué.
- Plasticulture : 2 ha
- Arboriculture : 190 ha dont 65 ha en irrigué.

L'activité agricole se caractérise par une diversification tributaire de la présence d'eau. On distingue principalement.

- Cultures intensives en irrigué parfois associée à l'arboriculture.
- Cultures semi-intensives en sec associé souvent au réseau de banquettes ou à l'arboriculture existante.
- Cultures typiquement arboricole (Vergers de rapport) ou viticoles.

Il apparaît clairement que le couple maraîchage/ arboriculture constitue l'activité majeure des producteurs.

b. *Elevage :*

L'effectif du cheptel dénote le peu d'importance de l'élevage notamment celui des ovins.

Ceci en raison vraisemblablement des faiblesses des ressources fourragères et des assolements pratiqués à ce jour.

Le petit élevage représentée par l'apiculture (capacité actuelle en chair de 54000 têtes) se maintient malgré le renchérissement des facteurs de production (aliments, produits sanitaires etc...) et l'irrégularité de l'approvisionnement qui se répercute sur la fréquence du L'apiculture avec 335 ruches est appelée à se développer pour les zones montagneuses à potentialité forte.

c. *La pêche :*

La Flote est composée de 53 chalutiers, la population de pêche reste indésirable elle assure seulement auto-suffisante. La production de pêche comprend 4 types de poissons qui sont les suivants :

- Poisson bleu.
- Poisson blanc.
- Crevette
- Crustacé.

Dont la production du poisson bleu est dominantes il y a un projet d'un port de pêche qui est dépendant du port actuel et cela au niveau de Sidi Oudaa mais les pêcheurs s'y oppose à ce projet et refuse d'y aller pour des raisons économiques et sociales.

d. *L'industrie :*

Jusqu'au 1969, on ne révèle aucune industrie de grande importance à Ghazaouet, les efforts d'industrialisation à l'époque étaient dirigés vers les petites conserveries, ateliers de salsons.

Dès 1969, et sous l'impulsion du gouvernement une politique national d'investissement a été lancé afin de développer et équilibrer les régions. GHAZAOUET a ainsi bénéficiée de

trois unités industrielles (électrolyse de ZING, l'unité céramique sanitaire et la zone d'activité).

L'unité céramique sanitaire

L'usine de céramique sanitaire située au Nord-Ouest de la commune. C'est une activité industrielle produisant les installations sanitaires. Elle est en production en 1978 avec une superficie de 18,47 ha et avec un effectif de 506 employés et jusque l'année 2004 cette unité a réalisé une production de 52 0000 pièces par an et cette production est orientée à l'échelle nationale.

Les unités	Superficie en ha	Nombre d'emploi	Production	Marché	Année de création
Céramique sanitaire	18,47	506	520,00 p/an	National	1978

Tableau 4 : l'unité céramique sanitaire. Source : PDAU Ghazaouet.

L'unité ALZINC :

L'usine industrielle ALZINC se situent au Nord de la commune à proximité de port. Durant 2004, l'usine a réalisé une production de 260 tonnes/ an cette production de ce matériel par 10 tonnes pour Zinc et 70 tonnes acide sulfurique et 150 tonnes pour le cuivre, une bonne partie de cette production est orientée vers l'étranger dans le cadre de l'exportation,

L'unité	Superficie en ha	Nombre d'emploi	Production	Marché	Année de création
AZINC	12	686	40 tn/an zing 70 t/an Hso 150 t/an CH	National + international	1974

Tableau 5 : l'unité ALZINC. Source : PDAU Ghazaouet.

Le zone d'activité :

Concernant la zone d'activité elle est située au Nord Est de la commune sur une surface de 39 ha elle a été créée en 1981 et servie en 1984 avec la promotion de l'agence foncière avec 46 lots dont 16 est attribué et 9 lot occupé et 4 lot non occupé.

	Nombre de lot	Nombre de lot attribué	Nombre de lot occupé	Nombre de lot inoccupé	Superficie en ha	Marché
Zone d'activité	46	16	9	4	39	national

Tableau 6 : la zone d'activités. Source : PDAU de Ghazaouet.

e. Le port :

Le port de GHAZAOUET est le seul port de la wilaya réservé à la fois au commerce maritime et à la pêche et transport maritime international, classé en 8ème position au niveau national et 4ème au niveau régional, s'étalant sur une superficie de 23 ha se terre-pleins et 25 ha de plans d'eau. La Flote est composée de 53 chalutiers.



*Figure 24 : Le port de GHAZAOUET
Source : <http://www.leconews.com>*

1.3.5.3 Analyse SWOT :

Les forces	Les faiblesses
<p>➤ La diversité des activités économiques qui contribue à l'économie à l'échelle territoriale nationale.</p>	<p>➤ La concentration de population au côté nord de la ville. ➤ Le secteur de pêche reste marginaliser malgré existence de littoral.</p>

opportunités	menaces
<ul style="list-style-type: none"> ➤ l'existence d'une armature portuaire qui donne à la ville l'opportunité d'être reconnu dans le territoire algérien. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ L'entreprise ALZING qui occupe une assiette foncière importante se trouvant dans le couloir de servitude des 300 m selon la loi de protection du littoral présente un risque majeur. ➤ La pollution engendrée par les deux unités industrielles qui crée un risque majeur pour le littoral, l'environnement et les habitants.

1.3.6 Analyse typo-morphologique :

1.3.6.1 Structure urbaine :

a. Tissu urbain :

A part le noyau colonial jouxtant le port qui a une forme régulière en damier avec une trame orthogonal, le reste de tissu urbain est éclaté, épousant les reliefs où nous distinguons deux noyaux principaux sous forme radioconcentriques relié au noyau initial, il s'agit de Remla à l'ouest et Sidi Amer à l'Est. Le tissu urbain de ces entités se manifeste par :

- Une trame régulière avec un tracé planifié sous forme de lotissement (Sidi Amar, Chefek).
- Une trame irrégulière avec un tracé spontané qui s'étale sur la plupart de tissu urbain de la ville de GHAZAOUET.

Le reste des tissus se trouve le long des voies pénétrantes menant soit vers Maghnia, vers Souahlia, vers Tient ou vers Nedroma, résultant une urbanisation éparpillée.

b. Découpage administratif des secteurs :

L'analyse urbaine ainsi que le développement futur de la ville a fait ressortir plusieurs POS qui sont présentés dans le tableau qui suit :

N° de POS	situation	Surface en ha	Secteur
1	NOYAU COLONIAL	63	SU1
2	DERB DRARE	167	SU2
3	SIDI AMER SUD	33	SU3
4	OULED ZIRI, AZAROUALEN	153	SU4
5	BYAYAT, OULED ALI, CHERAK, DEMINE ET BDAA	100	SU5+SU6
6	KRAKAR, KOLLA	52	SU9
7	Port	58	SU8
8	Addas	52	SAU1
9	Draouech	72	SAU2
10	Argoub	76	SU7+SAU4
11	Zone d'activité	126	SUF
12	Centre sidi amer	235	SU3+SAU3
13	Djamae sakhra	100	SU+SAU

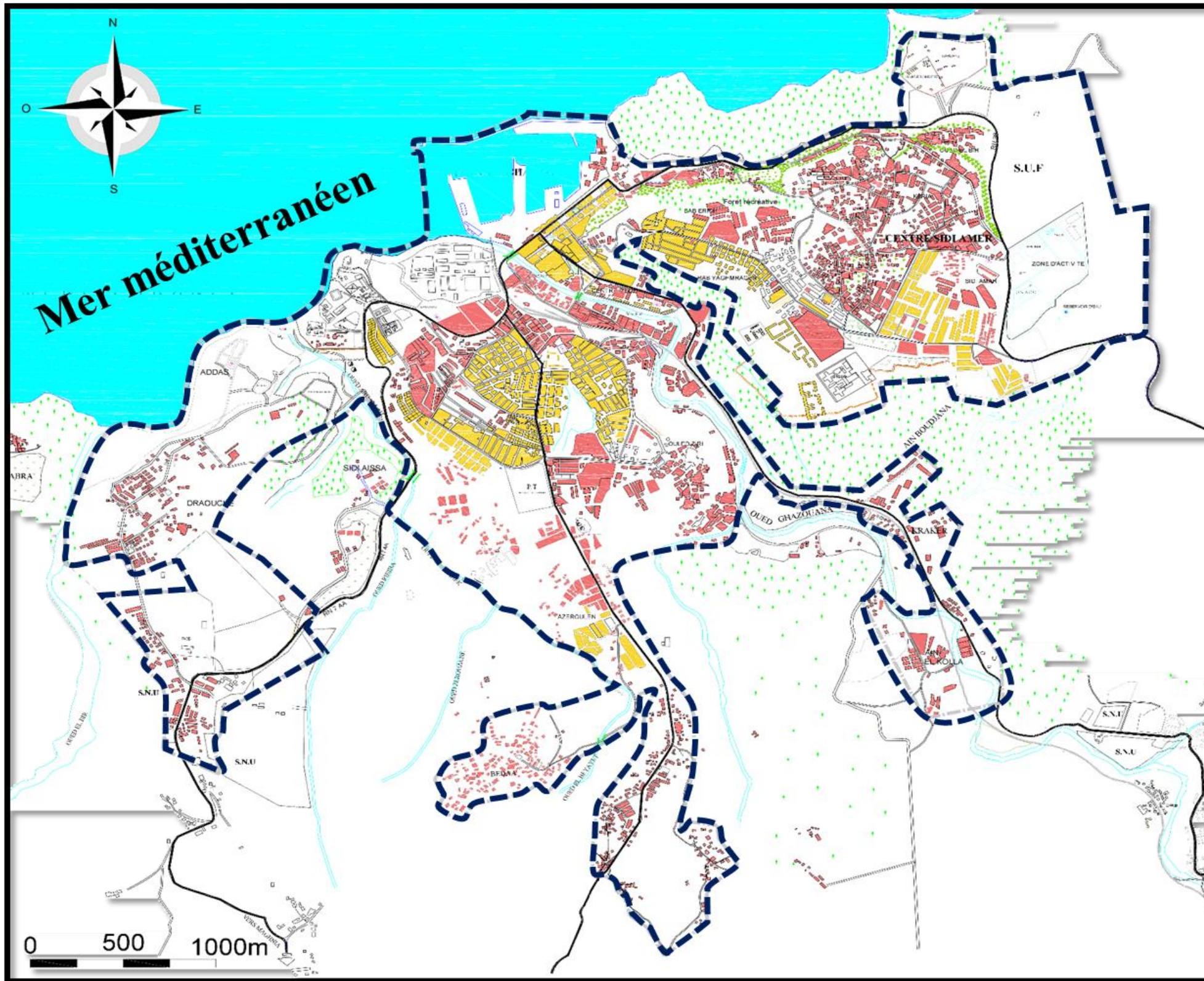
Tableau 7 : Délimitation des zones à POS pour la ville de Ghazaouet. Source : PDAU

Le tableau fait ressortir 13 POS, Ces études de POS contrairement au PDAU fixeront avec précision l'occupation des sols et la forme urbaine. Dont un POS pour l'agglomération secondaire Djamaa Sekhra et 12 pour la ville de Ghazaouet (6 concernent le secteur urbanisé, 5 secteurs à urbaniser et 1 secteur d'urbanisation future).

Les différents secteurs règlementaires sont comme suit :

- Au niveau du tissu urbain existant, nous avons le secteur urbanisé qui se compose de : SU1, SU2, SU3, SU4, SU5, SU6, SU7, SU8, SU9.

-
- Au niveau du secteur à urbaniser c'est à dire l'extension à court et moyen terme (horizon 2015, nous avons SAU1, SAU2 et SAU3, SAU4).
 - Au niveau du secteur d'urbanisation future nous avons SUF.
 - Les secteurs non urbanisables sont représentés par les SNU.

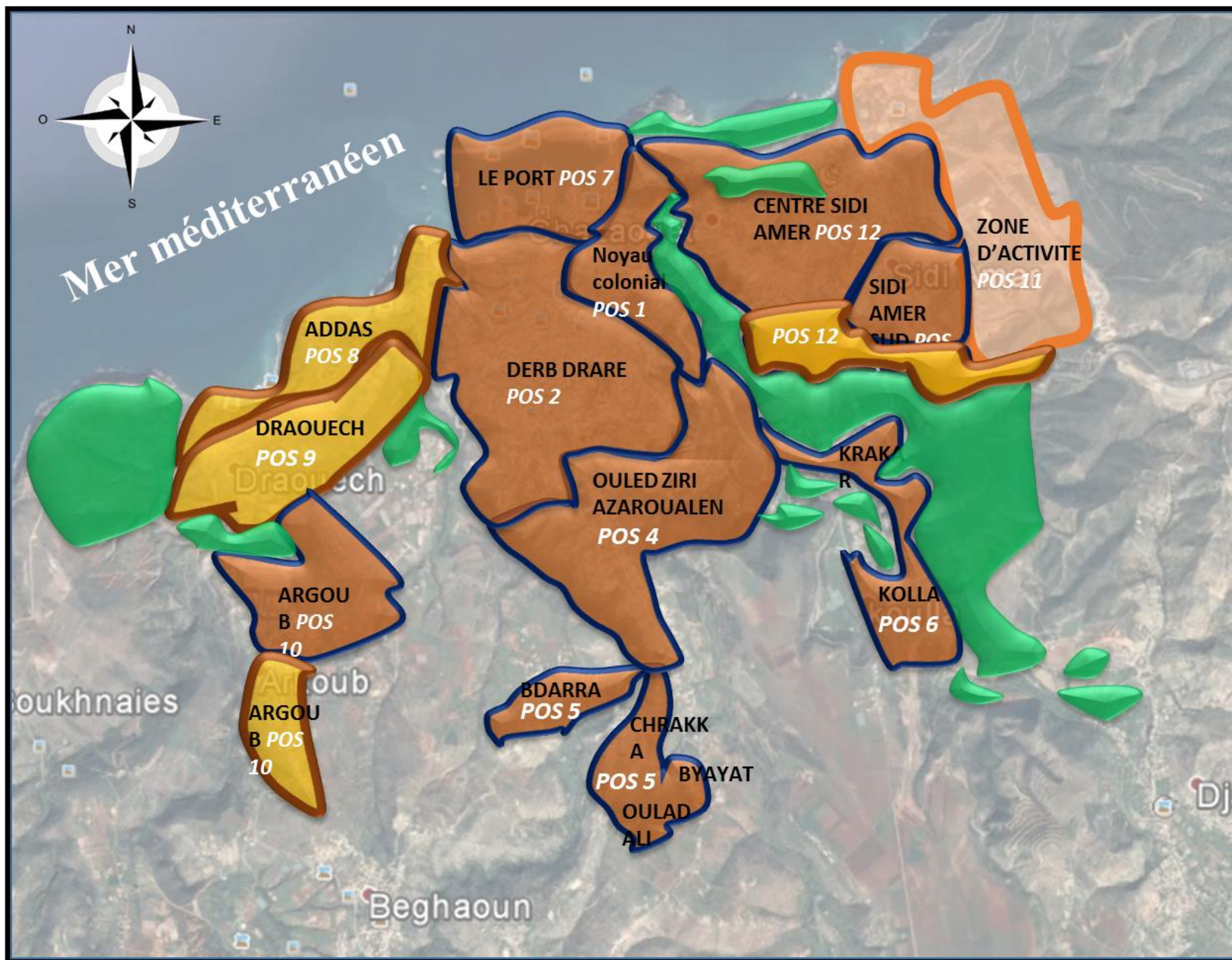


- ✓ Chaque quartier se trouve délimité par son site interrompant son évolution qui cause la fragmentation de tissu urbain.
- ✓ Tissu urbain anarchique crée la difficulté de la lisibilité urbaine.

Légende

- Tissu régulière
- Tissu irrégulière
- Limite de la ville

Planche 3: Carte de tissu urbain de la commune de GHAZAOUET. Source : auteur.



✓ L'urbanisation a Ghazaouet est en extension au côté est ou se trouve le secteur a urbanisation futur.

Légende



	Secteur urbanisé
	Secteur a urbanisé
	Secteur urbanisation futur
	Secteur non urbanisable

planche 4: Carte de découpage des secteurs a GHAZAOUET. Source : auteur

1.3.6.2 Infrastructure et mobilité urbaine :

a. Infrastructure routière :

La RN 98 : Cette route Travers la ville du côté est et mène vers TLEMCEN. Elle dessert la zone d'activité et traverse le forêt au nord.

La RN 7 A-A : C'est un axe structurant qui mène vers MAGHNIA et qui dessert la partie ouest. C'est un axe qui relie la morphologie du terrain le long de cette voie, ou il y a la présence de quelque construction diffuse d'une manière anarchique.

La RN 99 : C'est l'une des voies primaire qui structure la ville et mettre la relation entre le centre-ville et l'ensemble d'établissements humains tel que Djemaa Sekhra, Ouled Belarbi, Ouled Ayad, Ain Kolla. Cette voie assure le désenclavement de ces parties isolées de la ville.

Chemin de wilaya : Ce sont deux axes secondaires qui sont le chemin communal menant vers SOUAHLIA et le chemin de wilaya cw8 menant vers TIENT. Ce derniers est relié le centre avec la partie sud de la ville.

La bretelle d'autoroute Est-Ouest : Axe primaire en cours de construction qui reliera la ville à l'autoroute Est Ouest et ouvrira la ville de GHAZAOUET sur le reste de l'Algérie.

Les nœuds structurants : Les nœuds de GHAZAOUET sont des nœuds inertes.

1/ le nœud de l'entrée de la ville du côté est ou se trouve la zone d'activité.

2/ ce localise à l'entrée de la ville du côté ouest vers le port qui n'est affirmé.

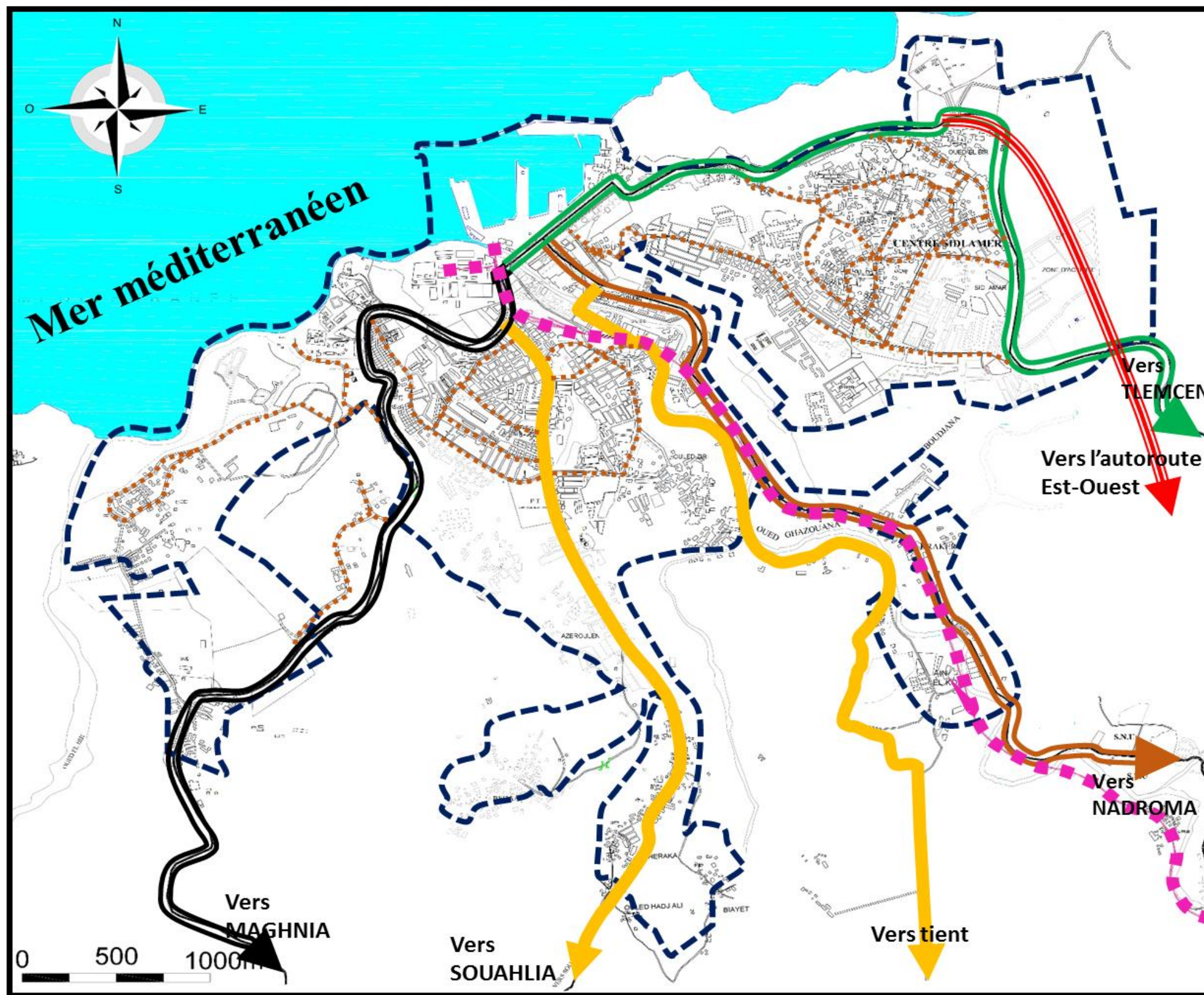
3/ c'est une convergence entre les différents axes RN 98, RN 99, RN 7A-A et le chemin communal.

b. Infrastructure ferroviaire :

Ce chemin de fer : est classé parmi les atouts de développement de la commune. Il constitue l'axe principal du transport de marchandises du Port à diverses destinations (TLEMCEN, ORAN, MAGHNIA).

c. Infrastructure portuaire :

Le port : C'est un élément imposant dans l'armature de la ville de Ghazaouet. Il faudra multiplier les équipements structurants le long de la voie du port et au niveau des disponibilités foncières récentes.



- ✓ Les Quartiers périphériques sont mal desservis par le réseau routier.
- ✓ Absence d'une relation directe entre les entités périphériques.
- ✓ Variété des infrastructures que ce soit routière par les routes nationales et chemins de wilaya ou ferroviaire par le rail ou portuaire par le port.

Légende

	RN 7AA
	RN 99
	RN 98
	Chemin de wilaya CW
	Les voies tertiaires
	Chemin de fer
	La bretelle d'autoroute est-ouest
	Limite de la ville

Planche 5: Carte d'infrastructure et mobilité urbaine de la ville de GHAZAOUET. Source : auteur.

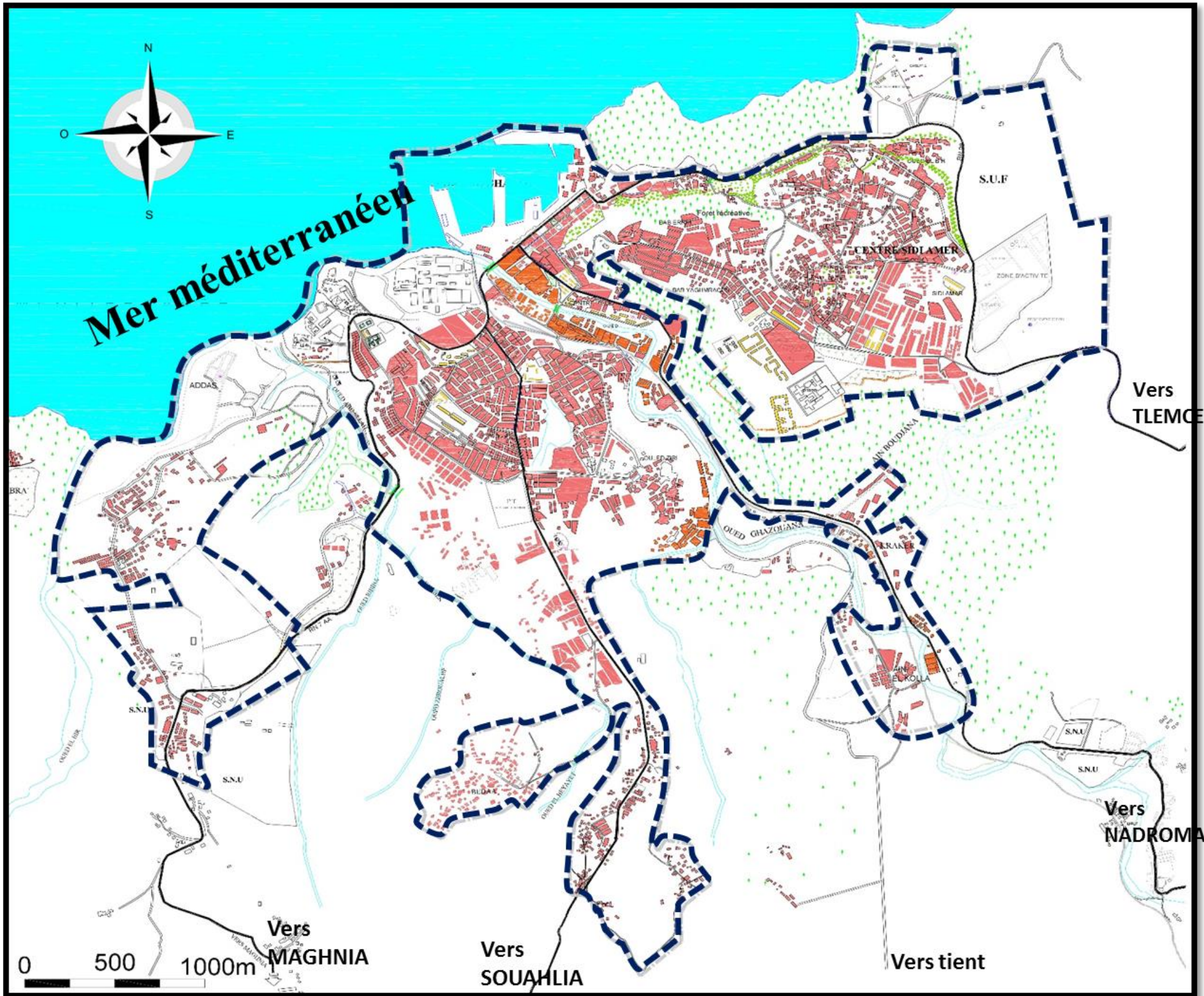
1.3.6.3 Typologie d'habitat :

On peut présenter l'habitat dans deux grands types :

- **L'habitat traditionnel** : d'aspect rural qui se trouvent principalement à OULED AYAD Sur les hautes collines et il représentait un douar .Une grandes partie de ce type d'habitat est en ruine et le reste est de moyenne qualité.
- **L'habitat moderne** : type habitat individuel urbain est de bonne qualité.

La typologie d'habitas de la ville de GHAZAOUET est assez variée, une expression des différentes étapes de croissance de la ville, on trouve deux typologies d'habitat :

- **Habitats individuels** : la ville est composée d'habitat à majorité individuel **78 %**, sous forme de villas, de petites maisons individuelles ou plus encore sous forme de constructions illicites d'une manière hasardeuse. Il existe aussi des quartiers précaires, sous équipés, désorganisés, ils présentent **2,1%** de parc du logement de la ville de GHAZAOUET.
- **Habitats Collectifs** : se présente avec un nombre plus réduit d'un pourcentage de **12,4%**. Il est proposé aussi de l'habitat collectif sur les espaces à faible pente, de l'habitat individuel au niveau de SIDI AMAR, à BEDAA et à l'Ouest.



✓ A Ghazaouet le type d'habitat dominant est de l'individuel de 78%.

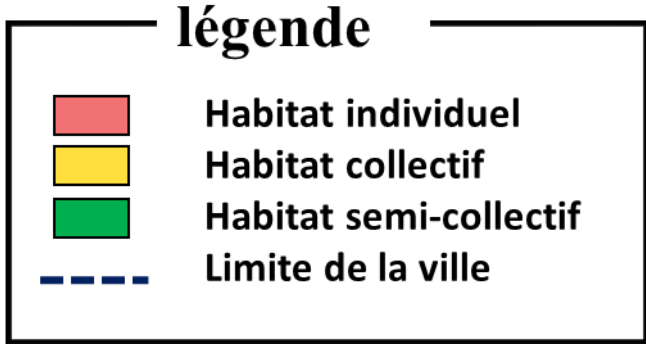


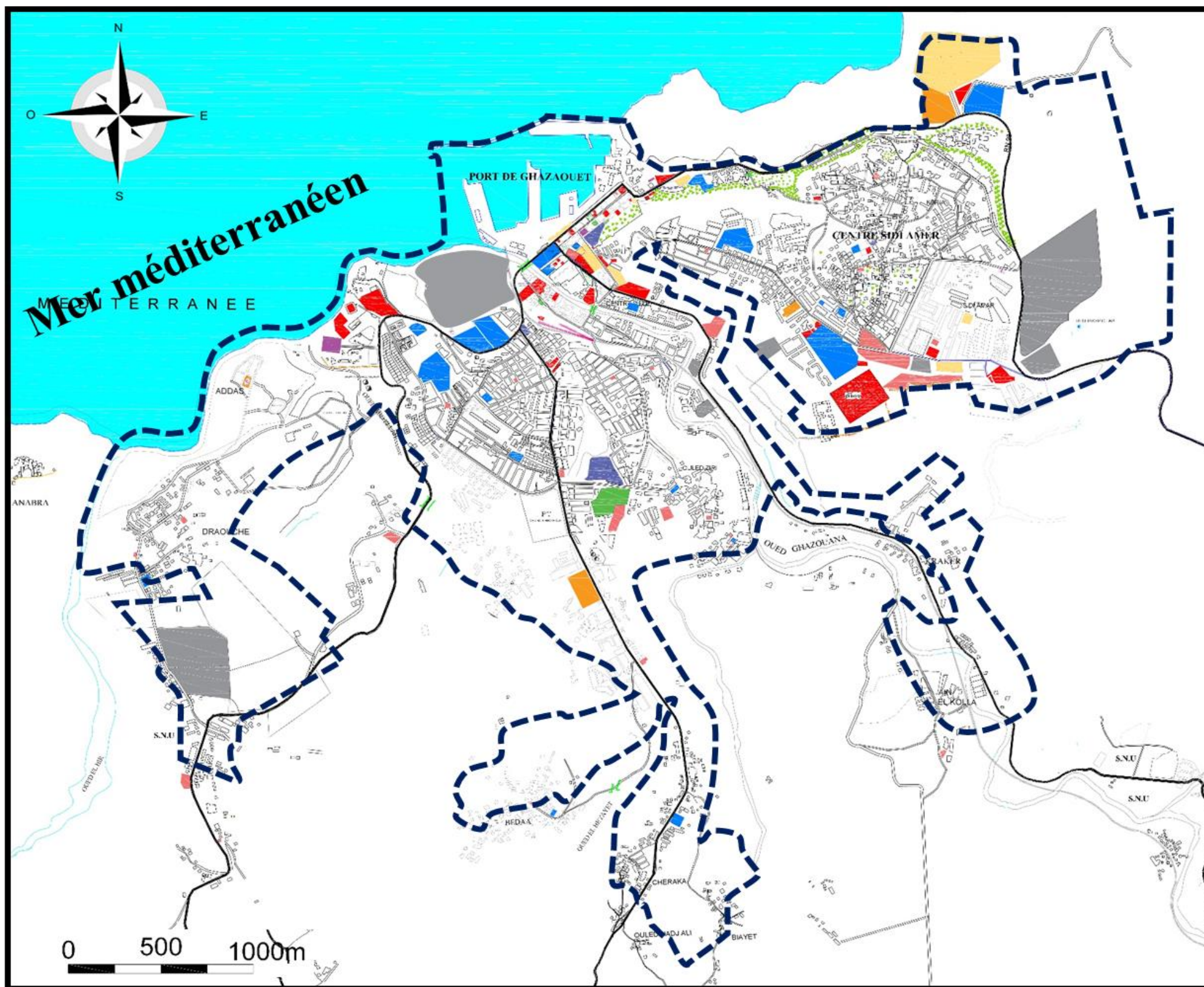
Planche 6 : Carte de typologie des habitats de la ville de GHAZAOUET. Source : auteur.

1.3.6.4 Typologie des équipements :

Les équipements, les activités et les infrastructures existants ou en projet : La ville de Ghazaouet compte les équipements suivants :

Typologie d'équipement	Equipement
1-Equipements administratifs :	Le siège de la Daïra, Le siège de l'APC, Le siège PTT, Banque BDL, Banque CPA ,Agence Foncière, La CNEP, Le siège OPGI, S.A.A, Le marché, Station d'essence.
2-Les équipements sanitaires :	Hôpital, Centre de santé, CMS.
3-Equipements éducatifs :	Inspection d'enseignement, 2 Lycée, Technicom, 4 CEM, 16 Ecoles, 1 CFPA, Crèche.
4-Equipements culturels :	Mosquée, Cimetière, Une cathédrale en fonction.
5-Equipements culturels :	1 Centre culturel, Maison de jeunes.
6-Equipement édilitaires :	Tribunal, Direction générale de la sûreté nationale, Darak Watani, Protection civile, prison.
7-Equipements sportifs :	Stade, Salle omnisports (choix de terrain).
8-Equipements touristique :	Hôtel.
9-Activités et parcs :	SNS, Entreprise céramique de l'Ouest, SONACOB, ONAPSA, EX.EDIPAL, EX.ONACO, SEMPAC, Conserverie, Parc APC, Parc hydraulique, Entreprise de transport, SNNGA , Souk Fellah.

Tableau 8 : les équipements de la ville de Ghazaouet. Source : PDAU.



- ✓ La diversité des équipements existants.
- ✓ La concentration des équipements au niveau de centre ancien de la ville.

Légende

■	EQ. Educatif
■	EQ. Culturel
■	EQ. Administratif
■	EQ. Sanitaire
■	EQ. Édilitaire
■	EQ. Cultuel
■	EQ. Sportif
■	EQ. Touristique
■	Activités et parcs
- - -	Limite de la ville

Planche 7: Carte de typologie des équipements de la ville de GHAZAOUET. Source : auteur.

1.3.6.5 Analyse SWOT :

Les forces	Les faiblesses
<ul style="list-style-type: none">➤ Infrastructure portuaire primordiale qui ouvre la ville au national et l'international.➤ La diversité des types d'infrastructures	<ul style="list-style-type: none">➤ Une typologie d'habitats restrictive au type individuel.

Les opportunités	Les menaces
<ul style="list-style-type: none">➤ La bretelle d'autoroute sera un lien stratégique qui entrainera des nouveaux flux économique et touristique.	<ul style="list-style-type: none">➤ Voies de communication non planifié dans un état déplorable (Centre Sidi amer, Ouled ziri, derb derrar ...).➤ La localisation de l'unité industrielle Alzinc au sein du centre urbain, qui est incompatible avec la vocation résidentielle de ce tissu.

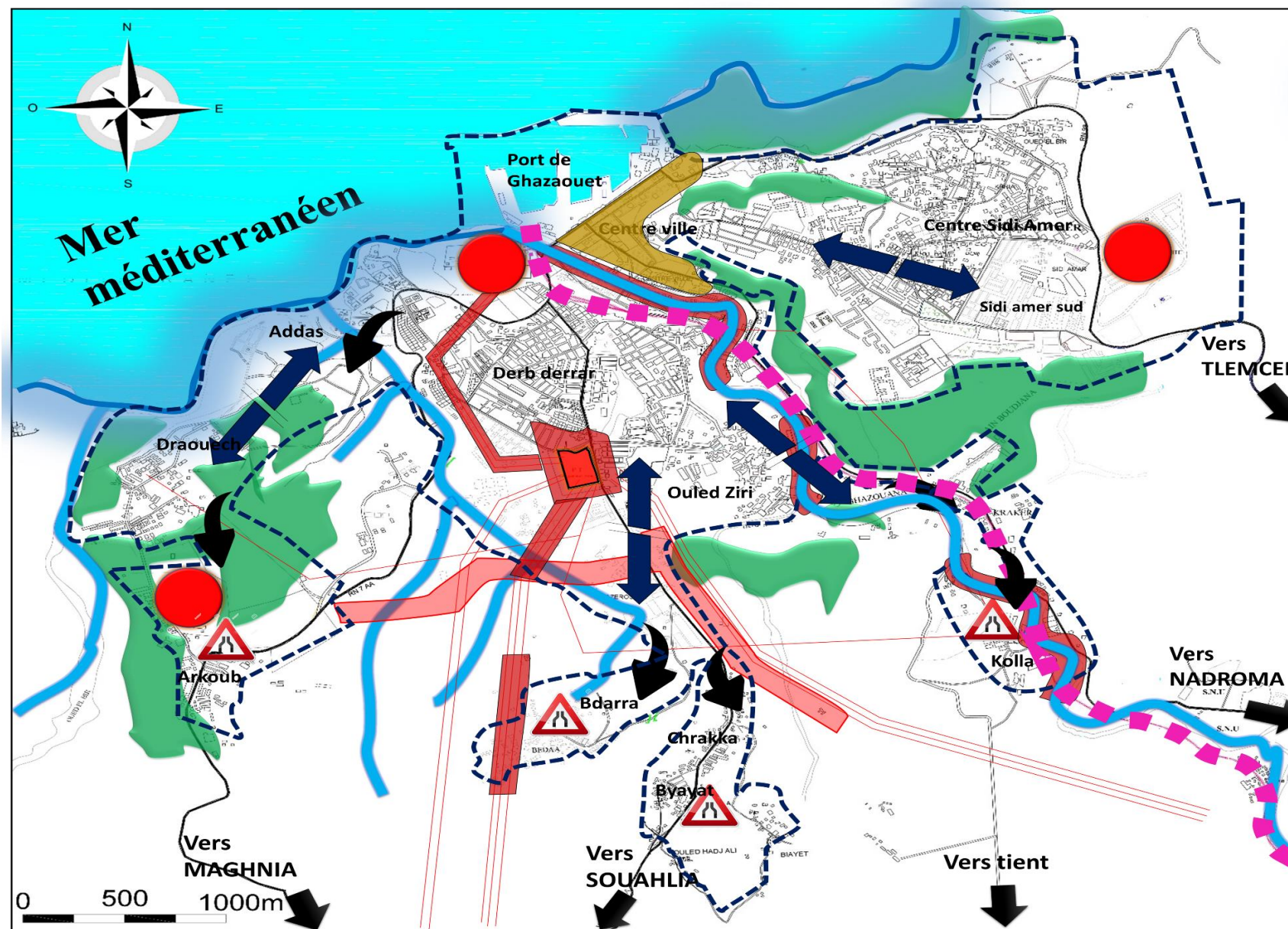
1.3.7 Analyse SWOT synthèse :

Les forces	Les faiblesses
<ul style="list-style-type: none">➤ La richesse écologique par la diversification dans le milieu naturel (forêt Sidi Amer, terre Agricole au Argoub...)➤ La présence de la forêt comme poumon vert pour la ville➤ Les potentialités touristiques de Plateau phare	<ul style="list-style-type: none">➤ Une morphologie très accidentée qui a généré un tissu urbain diffuse.➤ La localisation de chemin de fer découpe de tissu urbain en deux (Jamaa Sakhra, le centre-ville) et présente une source de nuisance sonore.➤ Un dysfonctionnement urbain, excluant les quartiers périphériques par rapport au centre-ville.➤ Déficience en matière d'équipement de base dans les zones périphériques.
Les opportunités	Les menaces
<ul style="list-style-type: none">➤ Situation géostratégique ouverte sur l'international.➤ Topographie accidenté privilégie des vue panoramique sur la mer méditerranéenne pour les zones périphérique.	<ul style="list-style-type: none">➤ La pollution engendrée par les unités industrielles situées au sein des tissus urbains résidentiels (Argoub, Sidi Amer...).➤ L'étalement urbain sur les terres agricoles dans les zones.

1.4 Cartes de synthèse :

Carte de synthèse de la ville

CARTE DES PROBLÉMATIQUES



La légende

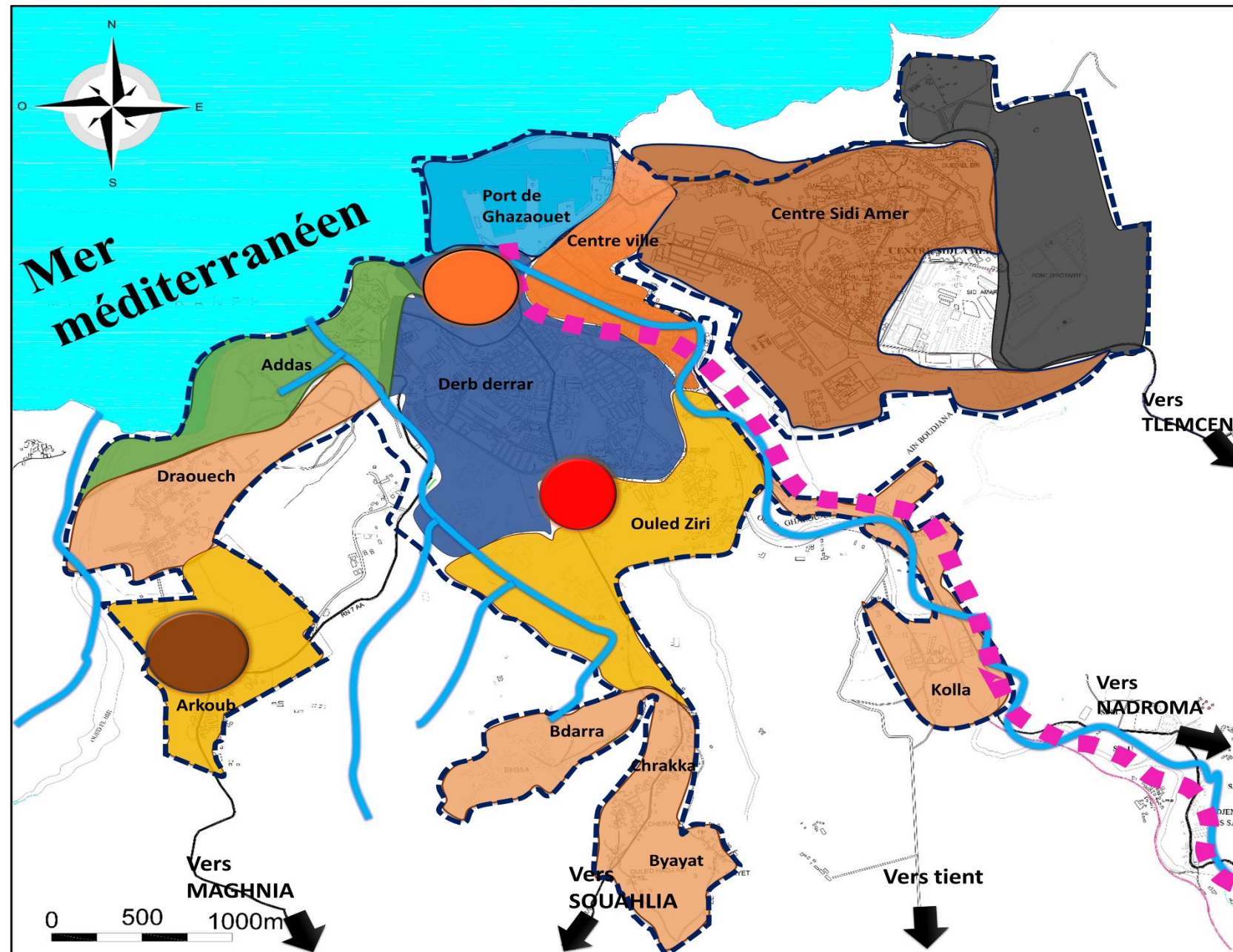
- La situation de Ghazaouet sur le littoral qui peut constituer un enjeu majeur pour la ville.
- Présence d'importants Oueds pouvant provoquer des inondations et impliquant des catastrophes notamment en ce qui concerne les Oueds traversant la ville.
- La dispersion anarchique de tissu urbain stimulé par des contraintes naturel et artificiels.
- Dysfonctionnement entre le centre ville et les zones périphéries.
- Le chemin de fer est une rupture qui découpe la ville en deux entités.
- Le risque de central électrique qui se localise au milieu urbaine
- Ligne électrique THT
- Ligne électrique HT
- Ligne électrique MT
- Servitude de Gaz naturel
- Le non respect des couloires des servitudes.
- La densification de centre ville avec des construction de l'époque coloniale en mauvais état .
- Les zones de potentiels forestières non exploités .
- Le risque industriel et la pollution avec la présence de la zone d'activité avec des unités industrielles polluantes comme ALZINC et la CERAMIQUE.
- Zone périphérie mal desservies par des réseaux routière.
- Limite de la ville

✓ Ghazaouet est une ville méditerranéenne par excellence. D'après l'analyse de la situation actuelle de la ville , on constate que le centre-ville est souffre d'une saturation totale qui stimule la croissance urbaine vers les périphéries et le long des axes. Le résultat obtenue est d'un tissu diffus et satellitaire. Ces entités périphériques restent toujours dépendante fonctionnellement au centre-ville et mal irrigué d'un maillage routier. Ainsi, l'absence de relation directe entre ces entités.















planche 8: carte de problématique de la ville de Ghazaouet . Source : auteur.

Carte de synthèse de la ville

CARTE DES ACTIONS D'INTERVENTIONS



La légende

-  • Rénovation, réhabilitation et restauration des anciens constructions. Restructuration de l'espace urbain
-  • Zone spécifique du développement économique et touristique environnemental.
-  • Prolongement de centralité (restructuration)
-  • zone à transformer en zone touristique , plateau panoramique.
-  • restructuration Tissu récent en formation
-  • Restructuration et densification urbaine.
-  • Restructuration urbaine.
-  • Futur Extension urbaine. Zone d'activité à désaffecter en équipements et de l'habitat
-  • La modernisation de chemin de fer par la projection d'une ligne de transport des voyageurs.
-  • transfert de la central électrique
-  • Transfert de l'unité céramique.
-  • La délocalisation de l'unité ALZINC.
-  • L'aménagement de couloir de servitude de l'oued.
-  • Limite de la ville

✓ Après l'analyse profond de la ville de Ghazaouet et les orientation de PDAU on sortis avec une carte de synthèse concernant les actions d'intervention pour l'amélioration de la qualité urbaine de la ville .

Planche 9: carte des actions d'intervention de la ville de Ghazaouet. Source : auteur.

Conclusion :

Dans ce chapitre on a abordé l'analyse de la ville à travers plusieurs aspect (géographique, environnemental, historique, socio-économique...) avec l'élaboration des synthèses pour connaitre mieux la ville Ghazaouet et nous facilite la transition à l'étape suivant qui est l'analyse de l'aire d'étude.

Chapitre III :

Diagnostic et analyse
urbaine Du fragment.

Introduction :

Dans ce chapitre on analyse profondément notre zone d'étude (**plateau phare, unité industrielle et le port**) grâce à des dissections de la croissance urbaine du quartier, sa typo- morphologie, afin de sélectionner une zone d'intervention dans ce quartier et d'y proposer des scénarios d'aménagements.

1.1 Délimitation de secteur d'étude :

Notre fragment d'étude est délimité au :

Nord : mer méditerranée.

Sud : la route nationale et la falaise.

Est : la morphologie de terrain.



Figure 25 : Carte de périmètre d'étude. Source : auteur.

1.2 Motivation de choix :

Le périmètre d'étude a une position stratégique par rapport à la ville de Ghazaouet, offrant des potentiels et des opportunités :

- Toutes les liaisons entre centre-ville, et la ville de Tounane et la ville de Maghnia passent par le périmètre d'étude.

-
- Sur le plan économique la présence de l'unité industrielle et le port.
 - le champ d'étude offre un potentiel touristique par la présence d'une façade maritime qui s'étend sur 1,45 km.
 - L'approximité de fragment au centre-ville
 - et au port qui est parmi les plus importants ports en Algérie.

Malgré sa situation stratégique et ses potentialités le fragment se présente a des terrains délaissés et des friches qui sont des opportunités à la fois pour l'amélioration de paysage urbaine et pour le développement de la ville.

1.3 Problématique :

Parmi les villes algériennes qui ont des potentialités touristiques c'est la ville de GHAZAOUET .C'est une ville portuaire et touristique qui présente a plusieurs atouts de haut valeur touristique.

Cette ville se présente à des friches portuaires, frontalières et industrielles qu'ils doivent être récupérer pour les exploiter (la zone nord-ouest)

A cet effet, on se pose quelque question :

- ✓ Comment exploiter au maximum ces potentialités touristiques ?
- ✓ Comment diriger le centre d'intérêt des gens vers la ville de Ghazaouet ?
- ✓ Quelles sont les actions a entreprendre sur ces friches portuaire pour une meilleur compétitivité territoriale ?

1.4 Approche géographique :

1.4.1 Situation géographique

Situé au nord de la ville de Ghazaouet, le périmètre d'étude s'étale sur une superficie de 50,2 ha localisé sur le plateau de phare et l'unité industrielle et le port, il est délimité :

- **Au Nord** : la mer méditerranée
- **Au Sud** : la route nationale 7AA et falaise de plateau phare
- **A l'Ouest** : la mer méditerranée
- **A l'Est** : la falaise.

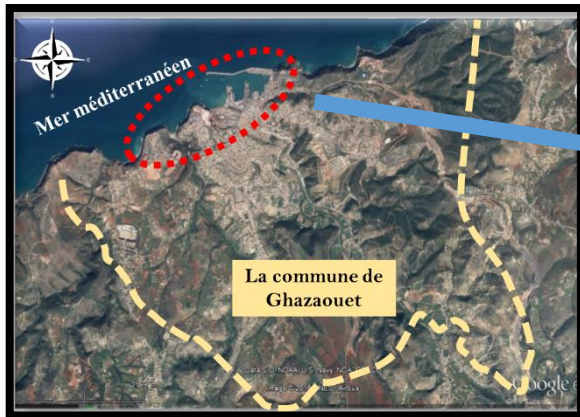


Figure 27 : Situation de périmètre d'étude par rapport la commune de Ghazaouet. Source : auteur.



Figure 27 : Le périmètre d'étude .source : auteur.

1.4.2 Topographie :

La zone la plus faible au niveau de pente c'est l'unité industrielle ALZINC entre 0% et 4%. Au contraire de la falaise de plateau du phare ou la pente est plus raide de 0% jusqu'au 27,6%.

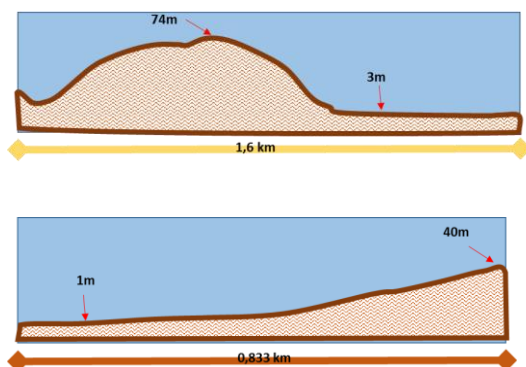


Figure 28 : Le périmètre d'étude. Source : auteur

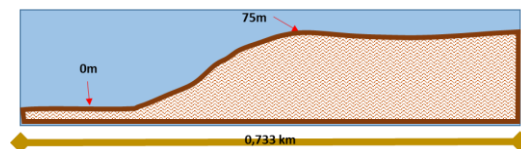


Figure 29 : profils transversal et longitudinal de la zone d'étude Source : auteur.

1.4.3 L'accessibilité :



En matière d'accessibilité, la présence des routes nationale et chemin de wilaya ainsi que le chemin de fer facilite l'accessibilité au fragment.

Figure 30 : schéma d'accessibilité de la zone d'étude.
Source : auteur.

1.4.4 Analyse SWOT :

Les forces	Les faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> ➤ La situation stratégique de fragment qui donne sur la mer méditerrané. ➤ L'accessibilité de champ d'étude par une route nationale et par le chemin de fer. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ La morphologie de terrain qui est très accidenté.
Les opportunités	Les menaces
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Un climat méditerranéen avantageux pour l'exploitation des énergies renouvelables. ➤ Sur le plan géotechnique les sols sont de bonnes qualités ainsi que faiblesse au tassement avec une grande perméabilité. 	/

1.4.5 Approche environnemental :

1.4.5.1 Contraintes et servitudes :

a. *Contraintes naturelles :*

Les oueds :

Les zones montagneuses ce sont des zones de forte pente qui se trouvent a l'intérieur de la ville, elles sont inconstructibles et constituent un blocage de l'urbanisation de la ville.

Les zones montagneuses de fortes pentes

Les zones montagneuses ce sont des zones de forte pente qui se trouvent a l'intérieur de la ville, elles sont inconstructibles et constituent un blocage de l'urbanisation de la ville.

Littoral :

Le littoral de Ghazaouet est constitué par des falaises hautes et abruptes, à l'Est et l'Ouest, qui empêchent la ville de les utiliser et donc de se développer dans ses endroits favorables à l'urbanisation des villes côtières.

b. *Contraintes artificiels :*

Ligne électrique HT :

Cette ligne est un grand risque pour les habitantes puisque elle passe par le fragment jusque l'unité industrielle.

La gare et le chemin de fer :

La gare et le chemin de fer se trouvent sur un endroit très intéressant, ils créent une contrainte a la continuité du tissu urbain de la ville et en même temps un grand obstacle qui la découpe en deux.

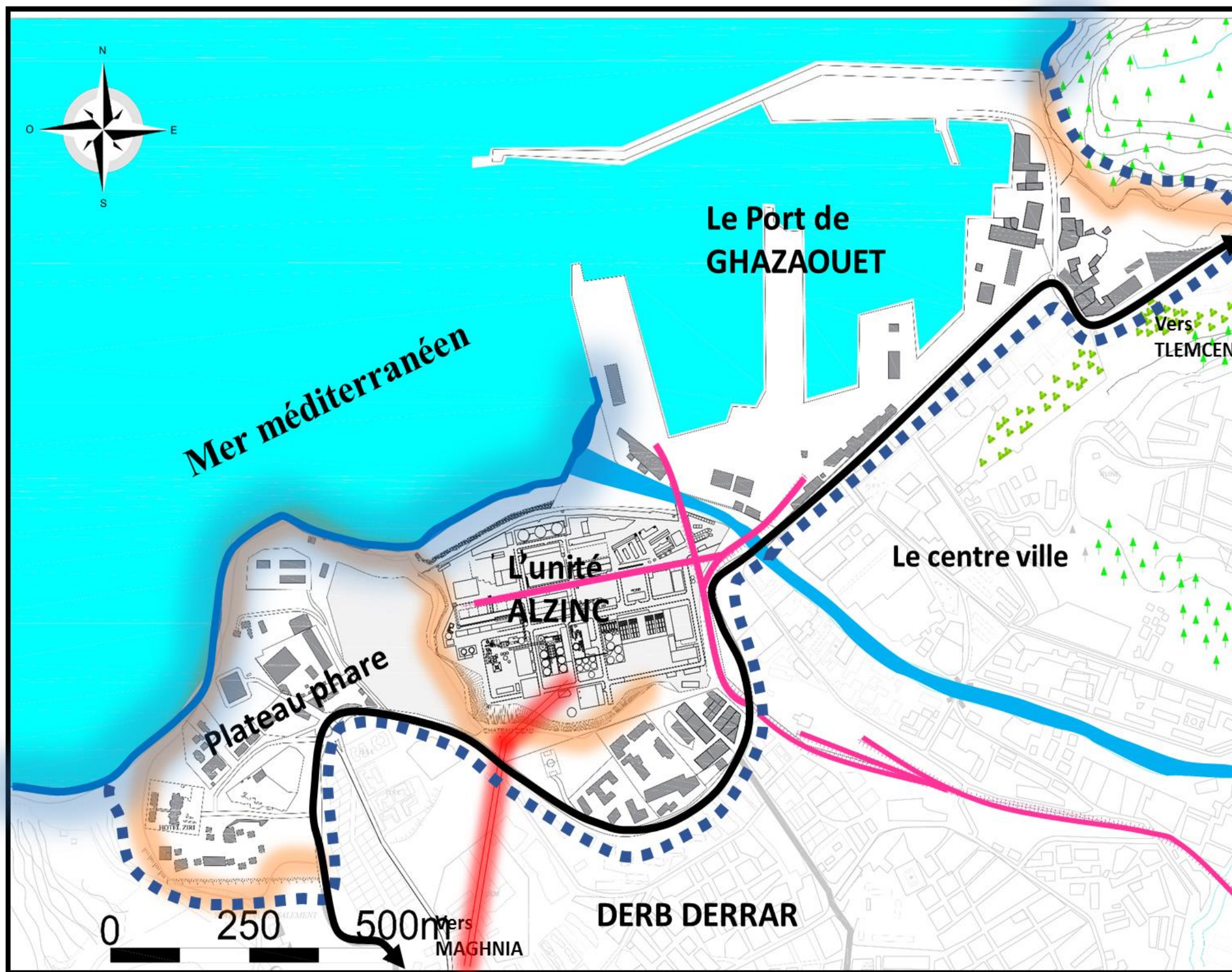


Planche 10: Carte des contraintes et servitude de périmètre d'étude. Source : auteur.

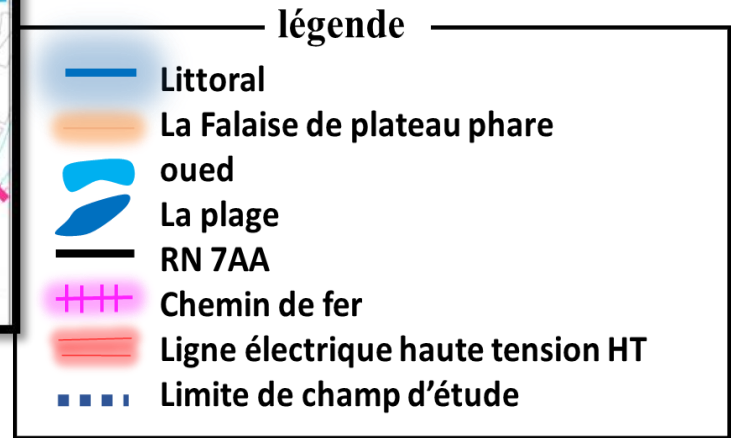
✓ L'existence de **plusieurs contraintes** naturelles et artificiels qui nécessite la réservation des couloirs de recule pour la prévention contre les risques.



Figure 31 : falaise de plateau du phare avec les deux frere.
Source : <https://www.vitamedz.com/>



Figure 32: chemin de fer. source : auteur.



1.4.6 Analyse SWOT :

Les forces	faiblesses
➤ L'approximité au port et au centre-ville.	➤ Urbanisation diffuse à cause des plusieurs contraintes.

Opportunités	menaces
➤ Le littoral qui est un potentiel majeur de la ville de Ghazaouet pour le développement de la ville.	➤ L'extension des tissu urbain sur les zones qui rentre dans le champ des servitudes (oued , chemin de fer , littoral, ligne électrique HT...) qui engendre une risque majeur. ➤ Le risque industriel de l'unité ALZINC qui dépasse l'échelle nationale.

1.5 Approche historique

1.5.1 Période précoloniale :

D'après Canal J. dans sa note sur une découverte archéologique faite à Nemours, Taount fut occupée par les Espagnole pendant l'intervalle de 1510a 1535. Il écrivait en effet, en 1888 : «les espagnols, après l'avoir occupée quelques années, à la fin du règne de Ferdinand le catholique et au commencement de celui de Charles Quint, en furent chassés a leur tour par le turc Baba-aroudj (nom dont on a fait Barberousse).³⁰

Dans la domination turque, il y avait une petite crique naturelle ou les eaux étaient constamment calmes. C'est dans cette petite crique, complètement dissimulée à la vue des navigateurs passant au large de la coté, que les pirates amarraient leurs rapides felouques a deux mats légèrement inclinés en avant et pouvant se déplacer aussi bien à la voile qu'a l'avion.

³⁰ (Hamdoun 1 janv. 2001)

1.5.2 Période coloniale :

Dès l'arrivée des français dans la région de Tlemcen. Ils ont établis quelque poste frontaliers destinés à assurer la tranquillité de la nouvelle colonie et pour ravitailler le port de djemmâ EL Ghazaouet.

La plage d'embarquement et de débarquement en forme d'hémicycle est resserrée entre deux grands rochers. Avant la construction de port, les barques qui servaient au chargement et au déchargement des navires étaient tirées sur la place de la république, lors des grosses tempêtes.

Plus loin sur le plateau de la pointe ouest de la baie se trouve le phare. Ce dernier fut construit en 1867. Le bâtiment est surmonté d'une belle tour ronde en pierre de taille et en moellon piqué provenant de la

carrière située sur la rive gauche de l'oued de Ghazouanah. Le plan focal de l'appareil est à une hauteur de 93 mètres au-dessus du niveau de la mer.

A partir de 1881, la plateforme de l'unité industrielle Alzinc durant la période coloniale était occupée par des villas et des habitations à utilisations personnelles, et la plage publique avec le port de plaisance réservé aux bateaux de plaisance à voile et à moteur. Il accueille des bateaux résidant à l'année ou des bateaux visiteurs (de passage) en offrant des services variables d'un port à l'autre, avec la présence d'une administration française.



Figure 33 : Nemours (1844). Source : APC de Ghazaouet



Figure 34 : Nemours (1880). Source : APC de Ghazaouet



Figure 35 : Nemours à la période coloniale (1991). Source : unité industrielle.

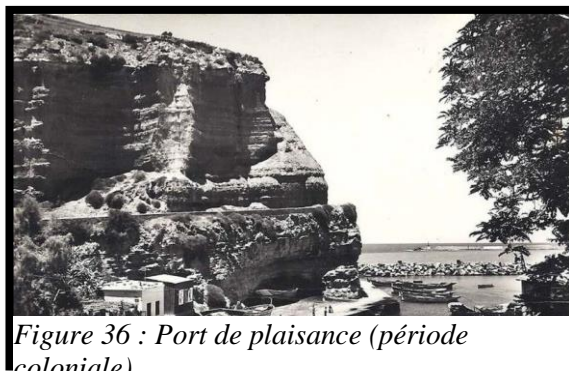


Figure 36 : Port de plaisance (période coloniale). Source : unité industrielle.

Les travaux de port ont commencé petit à petit. Ainsi, le 23 juin 1881, la commission chargée d'étude des travaux portuaires proposa de conserver la petite jetée existante de construire un port fermé d'une jetée de 600m enracinée à la pointe nord de la falaise est et d'un épi, partant de la plage, en face de l'église.

En 1884 on présenta un nouveau projet qui comprenait la construction d'un quai de 65 mètre et d'une jetée de 72 mètre.

Le 7 juillet 1900 un nouveau projet de travaux fut approuvé qui comporte le prolongement du quai ouest et l'installation d'une grue de trois tonnes sur ce quai.

En 1930 l'ensemble des travaux portuaires effectués comprenait des nouveaux quais et nouveaux jetées avec une mole centrale.

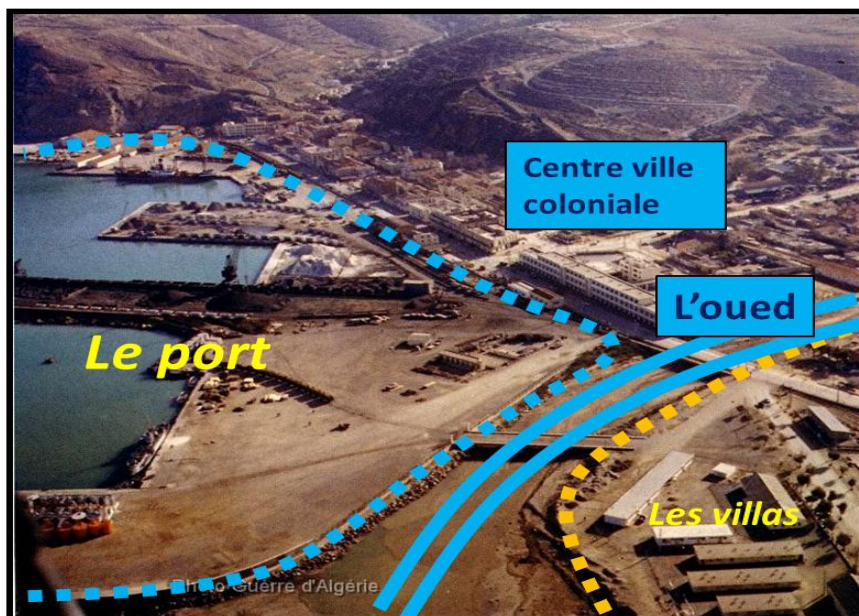


Figure 37 : Photo de Côté port de la ville de Ghazaouet. Source : unité industrielle.

1.5.3 Période postcoloniale :

Située à Ghazaouet dans l'ouest de l'Algérie, la Société Algérienne du zinc (Alzinc) ; sa vocation est la production et la commercialisation du zinc, de ses dérivés, de l'acide sulfurique et du cuivre cathodique. Le chantier de construction de l'unité est commencé en 1969. Alzinc a démarré sa production en décembre 1974.

Après l'indépendance, Les ensembles des équipements (l'hôtel Ziri, l'ENAFROID...) et des constructions sont implantés anarchiquement sans aucune planification.

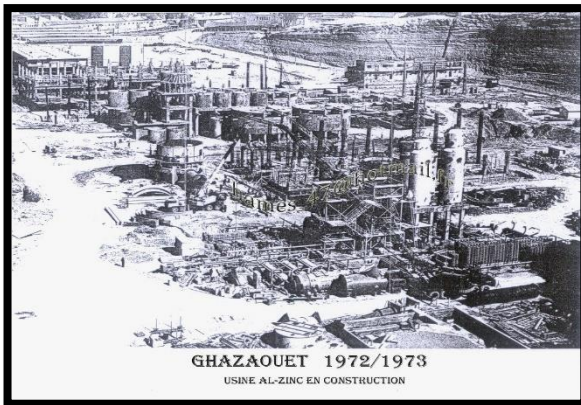


Figure 39 : Usine ALZINC en construction 1972/1973. Source : unité industrielle.

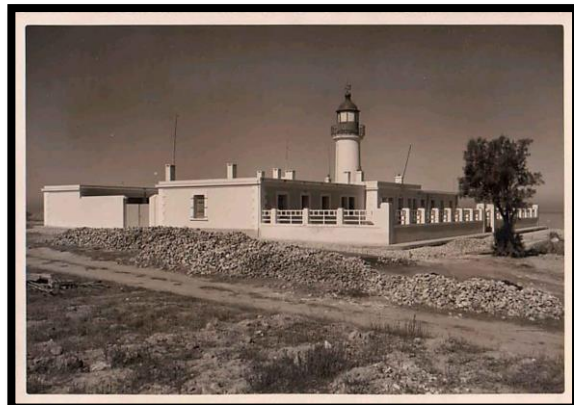


Figure 38 : Phare maritime a Ghazaouet après l'indépendance. Source : unité industrielle.

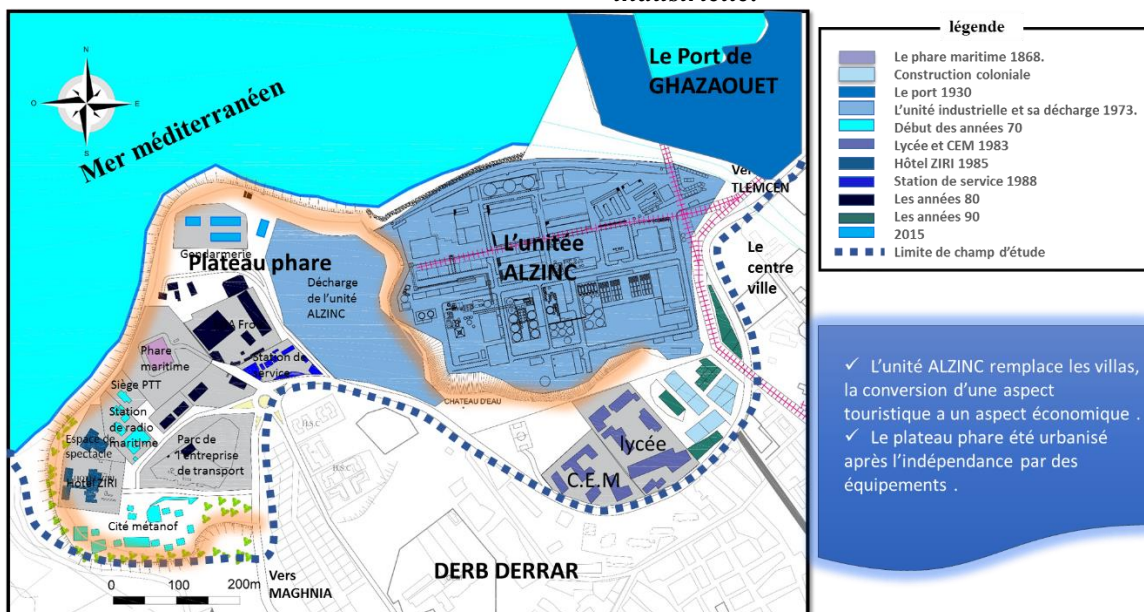


Figure 40 : Carte des dates des constructions de périmètre d'étude. Source : auteur

1.5.4 Analyse SWOT :

Les forces	faiblesses
➤ L'assiette de l'unité industrielle avait été une vocation touristique.	➤ L'implantation des équipements et des constructions éparpillés et sans aucun planification dans la période postcoloniale.

Opportunités	menaces
<p>➤ L'existence de phare maritime sur le plateau phare, c'est une opportunité qui il faut l'exploité.</p>	<p>➤ L'unité ALZINC considéré comme un risque majeur pour les habitants.</p>

1.6 Analyse typo-morphologie

1.6.1 Structure urbaine :

1.6.1.1 Trame urbain :

La trame urbaine réfère au maillage des voies de circulation de ville. Elle se caractérise par :

- Les voies sinueuses qui ne s'obéisse aucun tracée c'est une résultante de la morphologie de terrain.
- Les îlots ont des différents formes et tailles parce qu'elles sont définies par l'assemblage des différentes voies

On peut remarquer que la trame de notre périmètre d'étude est une trame irrégulière et organique en raison de relief ou le tracée suit la morphologie du terrain. Avec une partie orthogonale ou les voies formes des ilots rectangulaires.



✓ La trame urbaine de fragment présente un tracé irrégulier ,se diffuse de manière spontanée sans aucune planification .

Légende

- Les voies
- - - Limite de champ d'étude

Planche 11: Carte de trame urbaine de périmètre d'étude. Source : auteur.

1.6.1.2 Trame viaire :

a. Infrastructure routière :

Voie primaire (RN 7 A-A) :

C'est un axe structurant qui traverse le long de la limite sud et sud-est de périmètre d'étude. C'est un axe majeur qui fait 12m de largeur et 1,55 km de longueur.

Les voies tertiaires :

Ce sont des voies dans la largeur et entre 6 et 7m.

Les impasses :

Les voies ou ils donnent sur un seul sens se situe au côté ouest de périmètre parmi ces impasses : l'impasse de l'hôtel ziri , l'impasse de phare maritime ...

Nœud structurant :

Nœuds de GHAZAOUET sont des nœuds inertes.

1/ ce localise au côté sud de périmètre d'étude sur la falaise de plateau du phare.

2/ c'est un nœud convergence entre les différents voies (axes RN 7A-A et le chemin communal).

b. Infrastructure ferroviaire :

Chemin de fer :

Ce chemin de fer est passe par la limite est de périmètre d'étude vers l'unité industrielle et le port. Il est utilisé pour le transport des marchandises pour le port.



Planche 12: Carte de trame viaire de périmètre d'étude. Source : auteur.

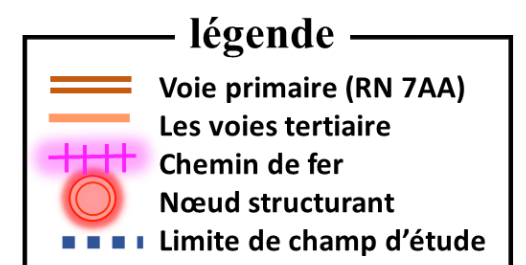
- ✓ D'une partie la trame est régulière et suit la forme courbée de la route nationale
- ✓ D'autre partie de la trame viaire est une trame irrégulière sinueuse a cause de l'occupation irrégliée du sol.



Figure 42: voie primaire. Source : auteur.



Figure 41: nœud structurant. source : auteur.





L'entrée de l'unité industrielle



Lycée et C.E.M



L'entrée de piscine semi-olympique



L'entrée de siège P.T.T



L'entrée de port de Ghazaouet



L'entrée de central radio maritime



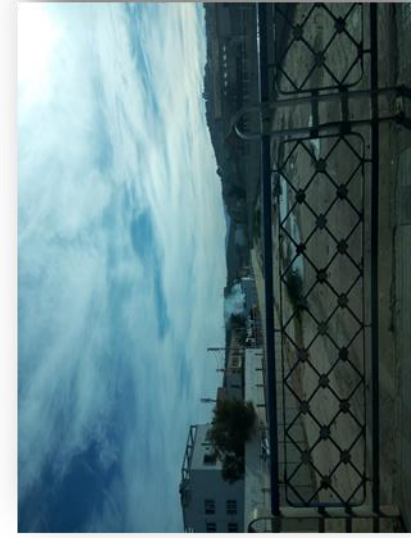
L'entrée de Hôtel ZIRI



L'intérieur de l'hôtel ZIRI



Voie qui donne vers l'hôtel ZIRI



Oued Ghazouana



Bretelle d'autoroute



L'intérieur de l'unité industrielle

planche 13: photo divers de fragment. source : auteur.

1.6.1.3 Typologie des équipements et d'habitat :

a. Typologie d'équipement :

Typologie d'équipement	EQ. éducatifs	EQ. industrielle	EQ. de service	EQ. administratif	EQ. touristique
L'équipement	- C.E.M - lycée	-L'unité ALZINC	-Station de service -ENA froide -station de taxi	-Siège P.T.T. -Station de radio maritime -Le phare maritime	-L'hôtel ZIRI -hôtel

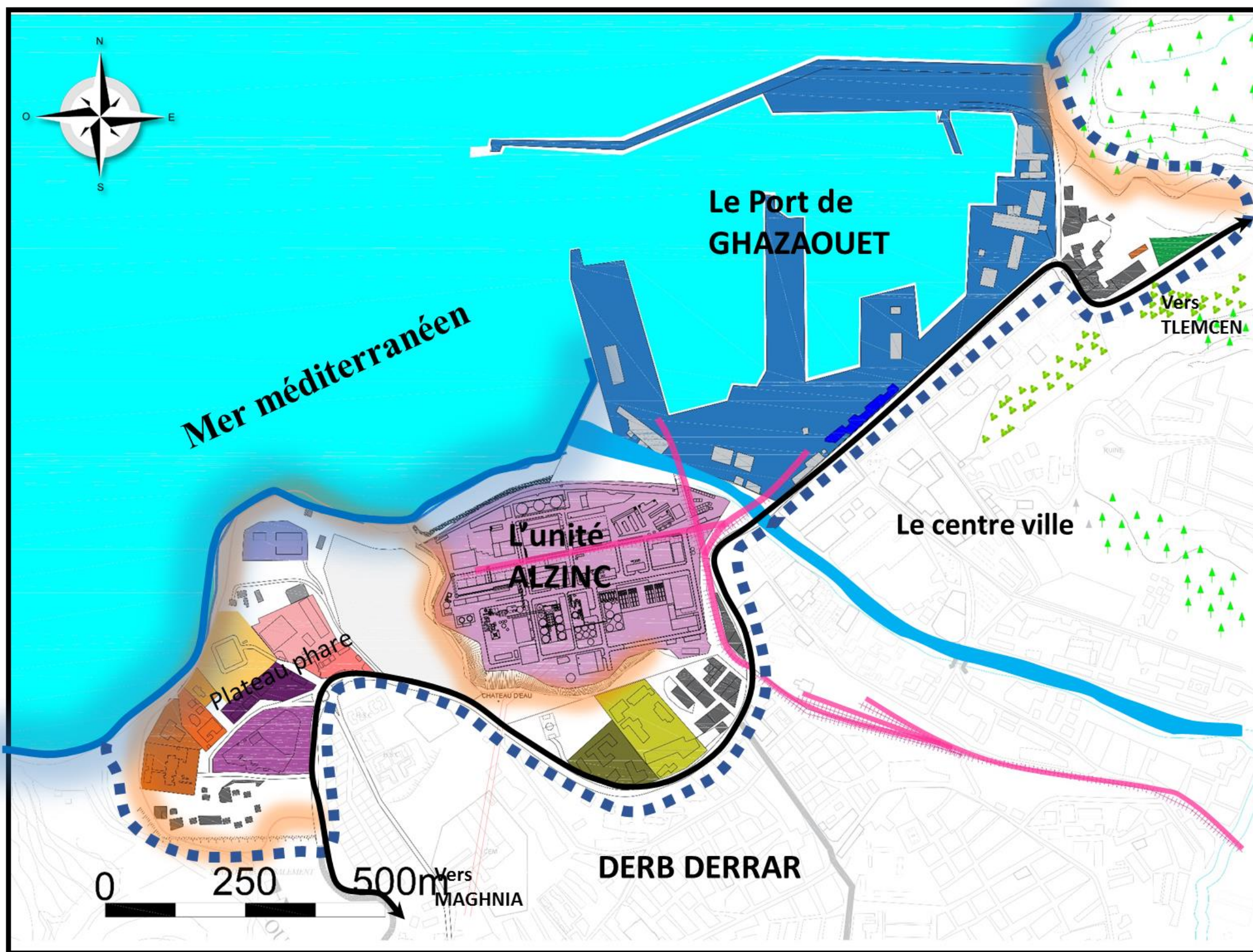
Tableau 9 : la typologie des équipements

b. Typologie d'habitat :

La typologie d'habitat existant se limite juste sur des habitations individuelles qui se présentent sous forme d'un tissu urbaine spontané au plateau phare d'une part. D'autre part il existe d'un tissu de trame régulière au côté sud-est qui suit la forme courbée de la route nationale 7AA.

1.6.1.4 Densité urbaine :

L'espace bâti représente que 15,7% de la superficie totale de 50,2 ha, tandis que, l'espace non bâti représentent 84,3% de la superficie totale, ce taux élevé est dû à la morphologie accidenté qui empêche l'extension de tissu d'une part, et d'autre part, la croissance urbaine éparpillé non accompagné d'une gestion de l'espace urbain. Ainsi que, la rupture urbaine causée par la RN 7AA qui sépare entre le secteur d'étude et les zones périphériques tel que la présence de l'unité ALZINC qui s'étale sur une superficie de 14 ha.

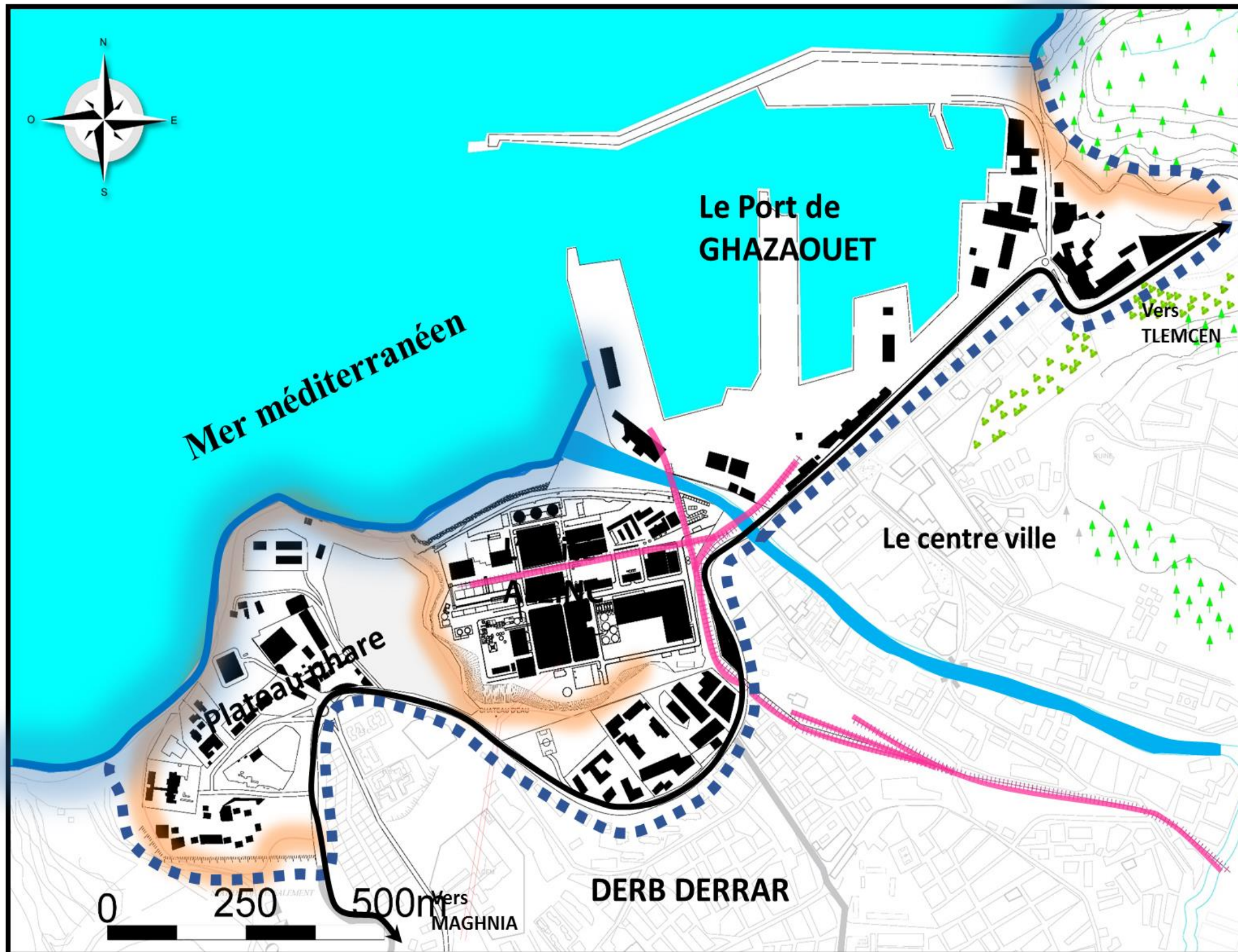


✓ Au niveau de fragment il existe plusieurs typologies d'équipements qui n'a rien avoir avec la fonction résidentielle des quartiers périphéries.

Légende

- L'unité industrielle
- Phare maritime
- Station de radio maritime
- Hôtels
- Station de service
- ENA Froid
- Park a matériel pour L'entreprise de transport
- Gendarmerie
- Logement foret
- Lycée
- CEM
- Sureté de Daira
- Station taxi
- Le port
- Habitats individuelles
- Limite de champ d'étude

Planche 14: Carte de typologie des équipements et d'habitats de périmètre d'étude Source : auteur



✓ La dominance de l'espace non bâti avec un pourcentage de 84,3% c'est un résultat de l'absence de la planification urbaine et la présence de l'unité industrielle et sa décharge.

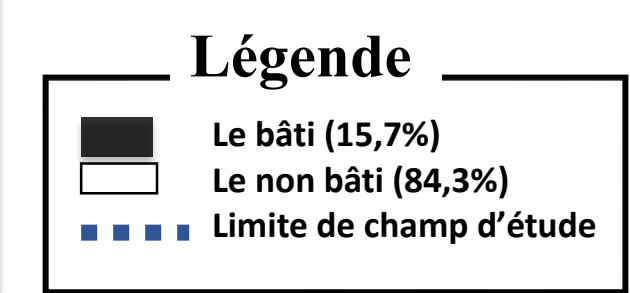


Planche 15: Carte de la densité urbaine de périmètre d'étude. Source : auteur.

1.6.1.5 Les réseaux divers :



Planche 16: Carte des réseaux divers de périmètre d'étude. Source : auteur.

1.6.1.6 L'état de bâti :

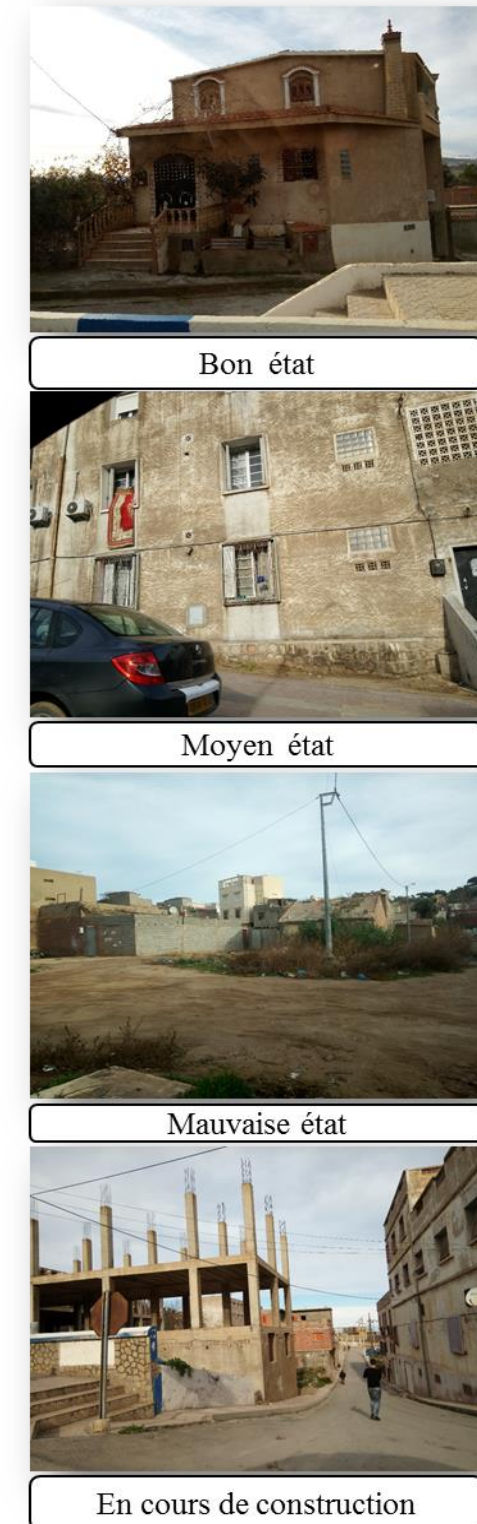


Figure 43: état de bâti. source: auteur.

Planche 17: Carte de l'état de bâti de périmètre d'étude. Source : auteur.

1.6.1.7 Les friches a récupérés :

Le périmètre d'étude se présentes a plusieurs friches et terrains délaissés d'une superficie de 18,31 ha équivalent de 36,72% de la surface totale.

Nature de friche	Friches	superficie
Friche portuaire	Partie nord de l'unité ALZINC.	4,89 ha
Friches industrielles	Décharge industrielle. Electrolyse cadmium. Atelier pastille Zinc. Atelier Zamac .	4,19 ha 4536 m ² 3591 m ² 6169 m ²
Friches urbaines	Aménagement extérieur du phare maritime. ENA Froid. Parc à matériel de l'entreprise de transport.	1,22 ha 11363 m ² 1,70 ha
Terrains délaissés	Terrains vagues.	3,8 ha

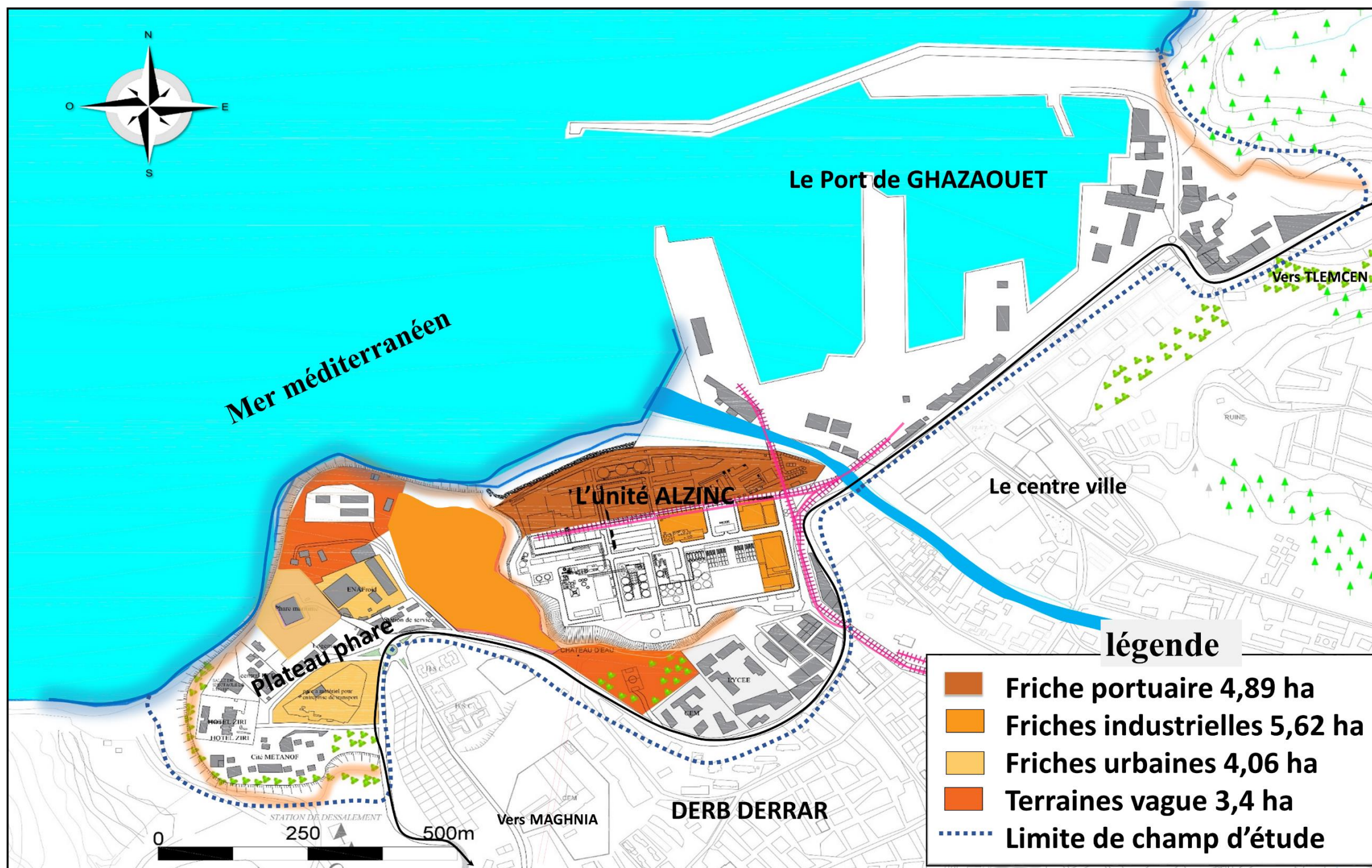


planche 18 : Carte des friches urbaines de périmètre d'étude. source : auteur.



Friche portuaire



Friche industrielle



Friche urbaine



Terrain vague

Figure 44: type des friches existant. source : auteur.

1.6.1.8 Analyse SWOT :

Les forces	Les faiblesses
<ul style="list-style-type: none">➤ Le passage de RN 7AA par la limite de fragment qui facilite l'accessibilité.➤ Nœud structurant.	<ul style="list-style-type: none">➤ Le tissu urbain est implanté anarchiquement sans aucune planification.➤ Trame viaire irrégulière suit l'implantation des constructions.
Les opportunités	Les menaces
<ul style="list-style-type: none">➤ Le chemin de fer qui considère comme un atout.➤ L'hôtel Ziri est un avantage pour le fragment.➤ L'existence de multiples friches qu'en peut les récupérer et les exploiter.	<ul style="list-style-type: none">➤ L'unité ALZINC et sa d'échange s'étale sur une assiette de superficie importante dans un endroit a vocation touristique qui endommage le paysage urbaine.➤ La machine à l'unité ALZINC qui fait la manipulation de matière première est en mauvaise état.

1.6.2 Analyse SWOT synthèse :

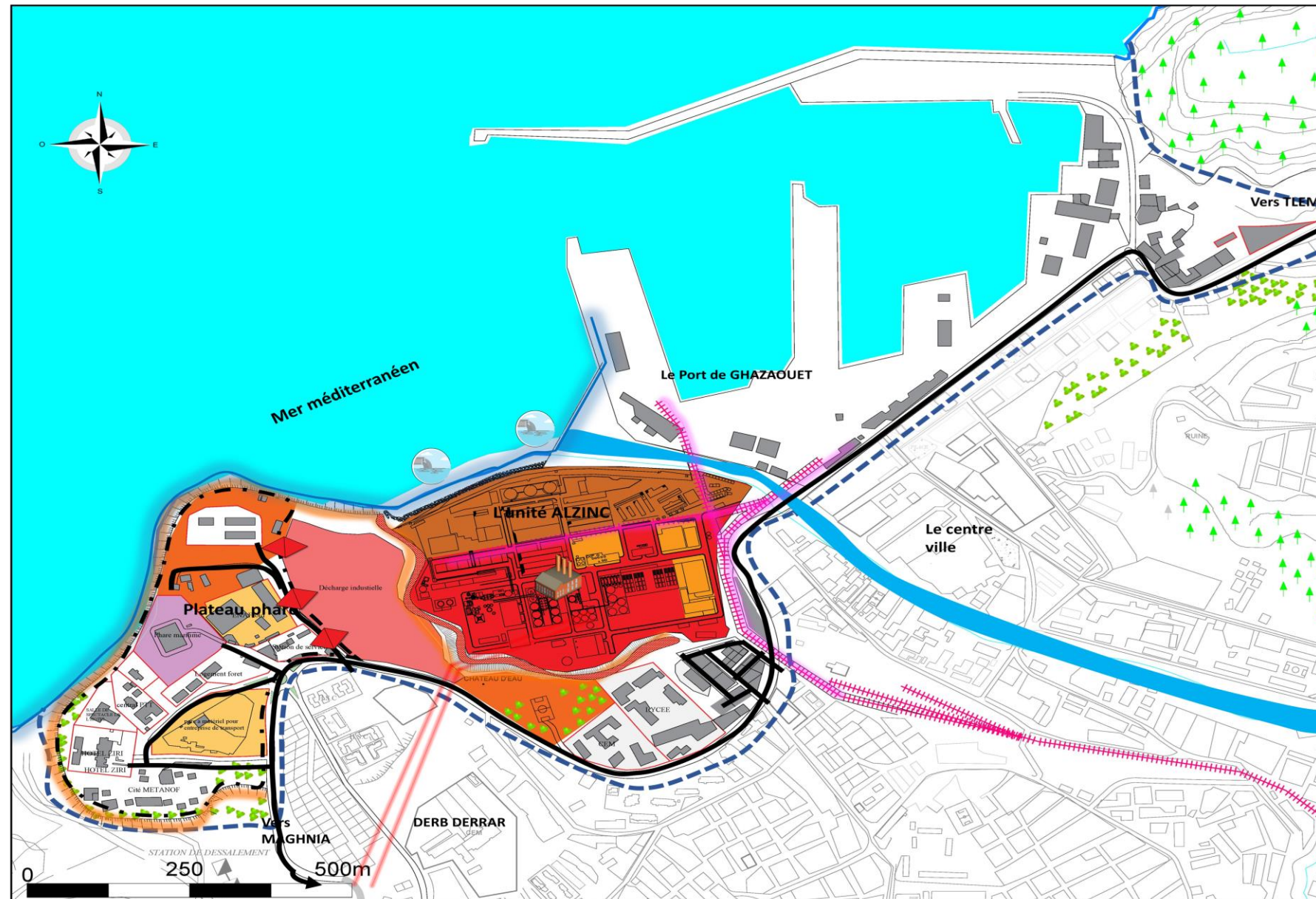
Les forces	Les faiblesses
<ul style="list-style-type: none">➤ La position stratégique de champ d'étude.➤ L'accessibilité de fragment à partir de la route nationale 7AA.	<ul style="list-style-type: none">➤ L'implantation des constructions d'une manière anarchique.➤ L'absence de la lisibilité urbaine par la rupture urbaine entre le plateau phare et l'assiette de l'unité industrielle ALZINC.➤ L'absence totale de l'espace vert et les espace de détente.➤ Zone enclavé par rapport à la ville.➤ Le terrain est très accidenté.

Les opportunités	Les menaces
<ul style="list-style-type: none">➤ Le littoral qui s'étale sur 1,46 km.➤ Le plateau de phare a une vocation touristique.➤ L'existence de plusieurs friches qui présente comme opportunité pour l'exploité.	<ul style="list-style-type: none">➤ Le risque majeur de l'unité industrielle ALZINC et sa décharge.

1.6.3 Carte de synthèse :

Carte de synthèse de périmètre d'étude

CARTE DES PROBLÉMATIQUES



légende

- Le risque majeur de l'unité industrielle ALZINC qui est un tissu non compatible avec la vocation de la zone.
- Le problème majeur de la grande zone de dépôt utilisée par ALZINC pour le stockage des boues
- l'effondrement du mur de clôture de la décharge et le boue commence a se déverser sur la partie ouest
- L'implantation des constructions d'une manière anarchique et L'absence de toute planification urbaine
- La rupture urbaine entre les deux plate-forme, l'unité industrielle et le plateau phare.
- Le non respect de couloir de servitude de chemin de fer et de route nationale.
- Pollution atmosphérique cause par l'unité ALZINC.
- Pollution maritime par les rejets de l'usine.
- Le risque de oued
- friche portuaire
- friche industrielle
- Potentiel foncière non exploité (terrains vagues) .
- friche urbaines
- Espace extérieur de phare maritime non aménager
- Chemin de fer
- Trame viaire (besoins de traitement)
- littoral
- Ligne électrique HT
- Contrainte naturelle importante (falaise)
- Limite de champ d'étude

Les Friches existantes

✓ Le fragment possède une situation stratégique dans la ville de Ghazaouet et plusieurs atouts avec un potentiel touristique par la présence d'une vue panoramique sur la mer par contre il souffre d'une négligence totale .

Planche 19: carte de synthèse de périmètre d'étude. Source : auteur.

1.6.4 Lecture de POS 8 (plateau du phare) :

1.6.4.1 *Les interventions proposées par le pos de plateau du phare* :³¹

a. Le programme établi :

1. Équipement touristique de loisir et de santé
2. Délocaliser les logements illicites sur le terrain appartenant à la cité METANOF
3. Equipement et service à caractère commerciaux

b. Schéma de principe :

1. Projection d'une voie longeant la falaise, débutant du côté décharge METANOF, retrouvant la route nationale.
2. Projection d'une autre voie reliant l'hôtel et la boucle.
3. Création de 15 lots pour l'investissement touristique, culturelle, sportifs, loisirs et santé.
4. Projection de 4 lots d'habitation en extension aux logements déjà existant des forêts.

1.6.4.2 *Critique de pos de plateau du phare* :

1. Les propositions d'aménagement donnent une grande importance au développement Touristique mais d'une façon générale.
2. Le plan d'aménagement proposé on 1998 n'était pas réaliser sur le terrain jusqu'au maintenant.
3. Les orientations de pos n'était pas pensée d'une façon globale mais au contraire d'une façon ponctuelle.
5. La négligence totale de l'aspect durable et l'aspect sociale par l'absence des espaces verts et de rencontres.

³¹ POS de plateau du phare

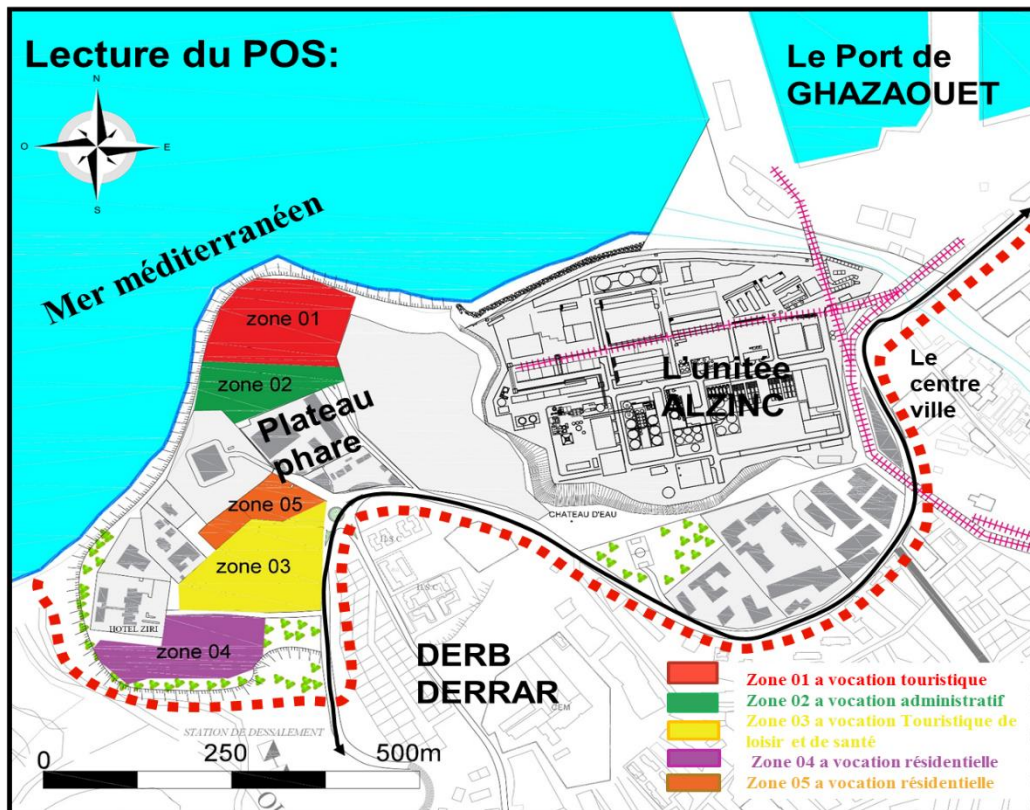


Figure 45 : la vocation des zones de pos de plateau du phare. Source : auteur.

Conclusion :

Après l'analyse de fragment selon plusieurs critères et avec l'aide de POS de plateau du phare on a sortie par une synthèse qui englobe les problématiques de l'aire d'étude avec une analyse critique de POS qui n'a pas vu le jour jusqu'au maintenant.

	ZONE 01	ZONE 02	ZONE 03	ZONE 04	ZONE 05
Vocation	touristique	administratif	Touristique de loisir et de santé	Résidentielle	Résidentielle
superficie	17640m2	10738,98 m2	26490,37 m2	7513 m2	862,43 m2
composants	Des bungalows +équipement administratif et de restauration	Une administration et 12 logements d'accompagnements	15 lots pour le tourisme Salle omnisport	17 lots destinés à l'habitat	4 lots destiné a l'habitat
COS	0,4	0,25	/	0,7	0,7
CES	0,4	0,35	/	1,2	1,2
Hauteur des constructions	Ne dépasse pas 3,50 m	Ne dépasse pas 3,50 m	R+2 a R+4 RDC : min 4 m	R+1/R+2	R+1/R+2
Implantation des constructions	A une distance de l'alignement au moins égale 1,50 m	/	/	/	/
Aspect des constructions	Des matériaux permettant une bonne intégration au paysage.	Traitement au niveau des angles	Des matériaux permettant une bonne intégration au paysage.	bonne intégration au paysage.	bonne intégration au paysage.
Eclairage public	Les lampes ne dépassent pas 01 m pour ne pas gêner le phare maritime	/	/	/	/
Traitement de façade	Traditionnelle	Traditionnelle	Traditionnelle	Traditionnelle	Traditionnelle
clôture	Max 2,20 m	Max 2,20 m	Max 2,20 m	/	/
Les interdits	Architecture étrangère à la région Les imitations des constructions	/	/	/	/

Tableau 10 : tableau des caractéristiques des zones de POS de plateau phare. Source : auteur

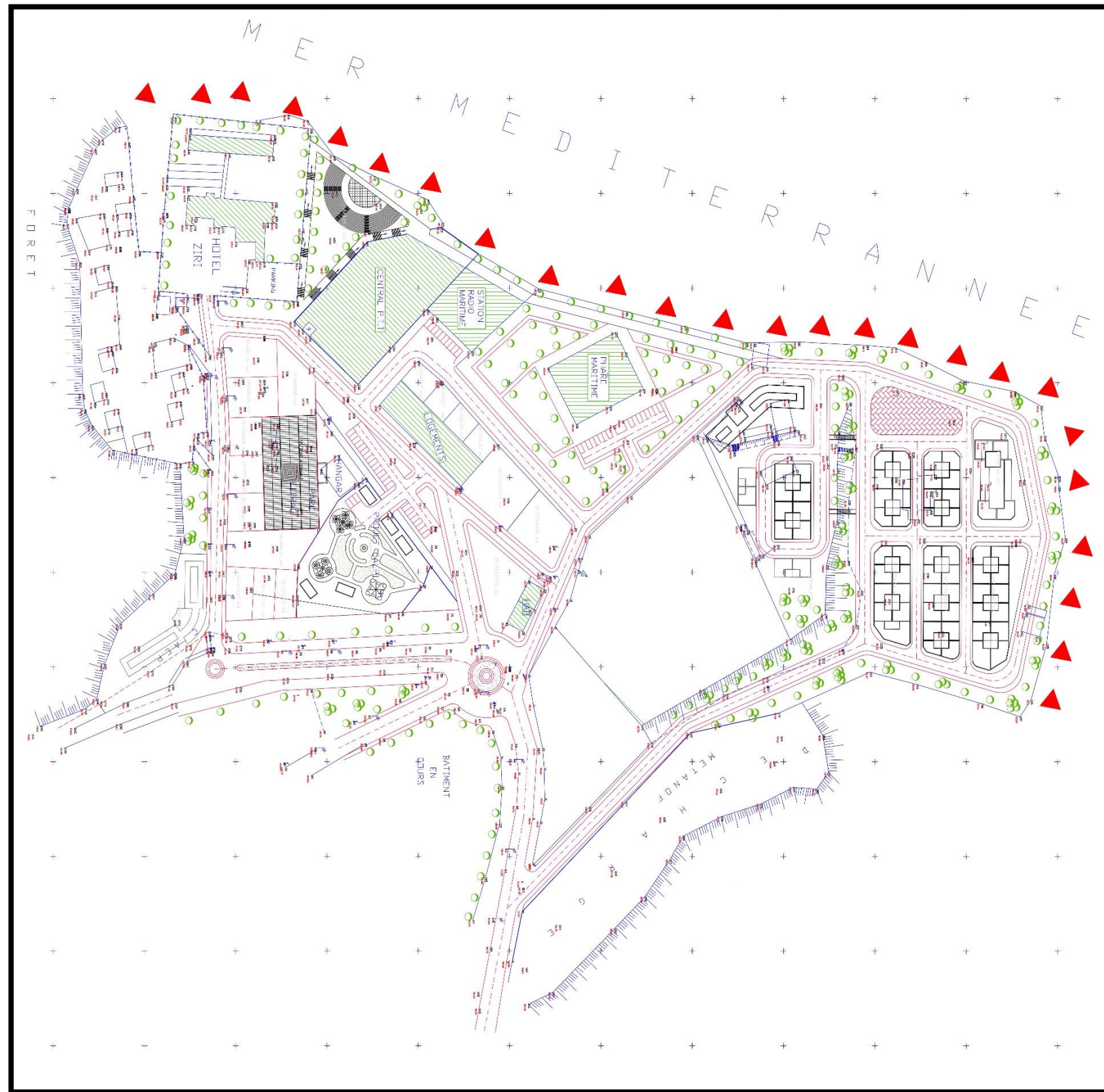


planche 20 : POS de plateau du phare. Source : A.P.C. de Ghazaouet.

Chapitre IV :
Approche analytique
analyse des exemples

Introduction :

Dans ce chapitre qui porte sur l'analyse thématique nous allons nous baser sur l'analyse des trois exemples internationaux Afin d'assurer une maîtrise dans la proposition d'un programme et la réalisation d'un bon projet urbain et apporter des bonnes solutions pour pouvoir répondre à nos problématiques posées dans le périmètre étudié.

1.1 Critère de choix :

- La situation du projet : Le site se situe dans un tissu urbain entre la zone portuaire le centre-ville et la mer.
- La similitude avec notre problématique qui est la présence des friches industrielles et portuaire inexploitées et leur position entre le port et le centre-ville.
- La zone se présente à des potentiels touristiques et joue un rôle moteur dans la dynamique urbaine.



1.2 Exemple 01 : Tanger marina baie internationale : Projet de reconversion de la zone portuaire de Tanger Ville³²

L'analyse thématique
Exemple 01

Tanger marina baie internationale : Projet de reconversion de la zone portuaire de Tanger Ville



Situation:

Le projet est situé dans la région de Tanger-Tétouan au MAROC. Il est à vocation de pêche, commerce, transport des passagers et plaisance.

Perspective du Projet vue côté Sud © SAPT

Les grands interventions du projet :

Le port de Tanger avant la reconversion

Le port de Tanger après la reconversion et la restructuration

Fiche technique :

Superficie : 84 hectares.
Architecte Equipe Mixte : (Reichien & Robert, Norman Foster)
Entreprise : SAPT – Société d'aménagement pour la reconversion de la zone portuaire de Tanger Ville
Début des premiers travaux : Mars 2011.

Problématique :

Tanger s'affiche comme la vitrine du dynamisme économique du pays. Zone de jonction entre Atlantique et Méditerranée par contre la ville était marginalisée.

Tanger s'affiche comme la vitrine du dynamisme économique du pays. Zone de jonction entre Atlantique et Méditerranée par contre la ville était marginalisée.

Objectifs :

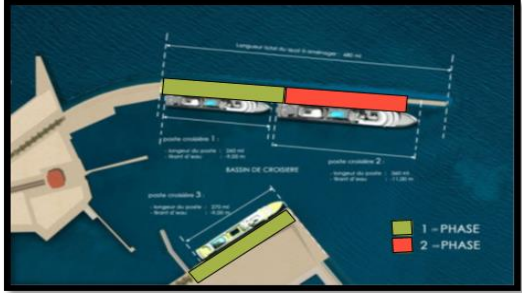
- 01 • Permettre à la ville de Tanger de se positionner en tant que destination phare du tourisme et de plaisance à l'échelle internationale;
- 02 • L'ambition est de renforcer l'attractivité de Tanger à l'international au cœur de « Tanger Ville ».
- 03 • Assurer une reconversion optimale du site en:
 - 1) créant un lieu de vie pour tous et le faire dans le respect de la riche histoire de ce site
 - 2) assurant une bonne intégration du port dans la ville;
 - 3) garantissant un développement respectueux de l'environnement.

1. Réaliser des plates-formes d'accueil portuaires d'envergure

a) Un grand Port de Croisières


Pour un développement de l'activité croisière, la solution optimale serait l'aménagement à court terme de 3 postes à quai pour pouvoir accueillir les paquebots de dernière génération

b) Une méga Marina pour Tanger et sa région




1ère phase :

un nouveau port de plaisance de 1080 anneaux.




2ème phase :

C'est la première étape de réaménagement du vieux port.



3ème phase :

la deuxième étape de reconversion du vieux port dotera le site d'une capacité supplémentaire de 430 anneaux.



³² <http://www.tangerport.com/fr>

L'analyse thématique

Exemple 01

Tanger marina baie internationale : Projet de reconversion de la zone portuaire de Tanger Ville

a) Un nouveau port de pêche



Le Projet permettra la création d'un nouveau port pour améliorer les conditions de travail des professionnels et contribuer à l'essor de la filière pêche dans la région.

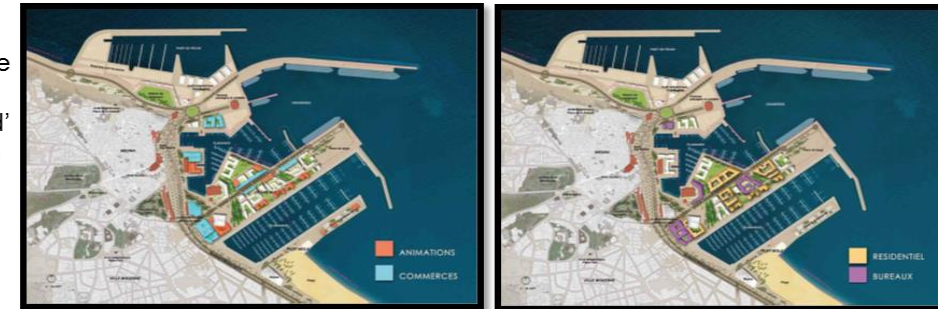
a) Un terminal passager Fast Ferry



Le Projet prévoit l'aménagement d'un terminal passager fast ferry comprenant 3 postes à quai réservés à cette activité et une gare maritime remise à niveau et modernisée.

4. Offrir des espaces tertiaires de grande qualité

Le Projet prévoit l'aménagement et la construction de espaces de commerce et d'animation, avec d'espaces résidentiels et de plateaux de bureaux.



5. Améliorer la mobilité et la fluidité du transport

Le site reconverti sera desservi par un système de téléphérique qui permettra une liaison directe entre 4 zone. Il permettra des visites panoramiques sur la baie, le port et la médina.

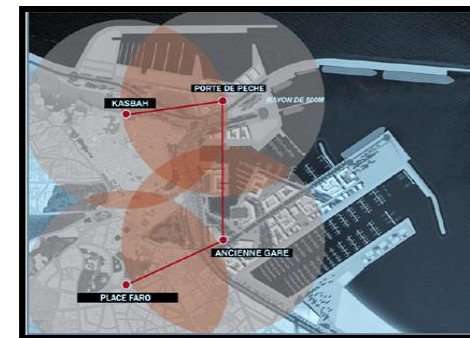
2. Renforcer le positionnement touristique et culturel de la ville



Des hôtels et des résidences touristiques,



Les équipements culturels



le téléphérique sur une longueur globale de 2 km, système respectueux de l'environnement, sera le meilleur moyen de substitution aux modes de transports classiques.



3. Offrir des lieux publics de grande qualité environnementale



Le programme :

Fonction	Nombre/surface
Résidence touristique	600 lits
Hôtellerie	Hôtel 5 étoiles avec 600 lits Hôtel 4 étoiles avec 400 lits
Croisière	3 postes de 890 m au total
Plaisance	1610 anneaux, 3000 au long terme
Port de pêche	2537 m linéaire de quai
Commerce et animation	42000 m ²
Résidence et bureaux	90000 m ²
Espaces publics	Parc de 30 ha 4 grandes places allant de 2 à 8 ha

Synthèse :

Le master plan du projet de reconversion de la zone portuaire de Tanger Ville permettra de :

- Trouver le meilleur **équilibre de surface et d'organisation entre les espaces publics et les espaces privés** ;
- Disposer les **espaces bâtis** en fonction de l'impact du projet dans le **paysage**, vu de la ville comme du port ou de la baie .
- **Restaurer et reconvertir** tous les monuments et bâtiments emblématiques de la zone portuaire afin de **sauvegarder l'esprit du site**.
- **Équilibrer les fonctions urbaines** pour faire du site un lieu de destination vivant et animé .
- Mettre en œuvre une reconversion respectueuse de l'environnement.

1.3 Exemple 02 : DUNKERQUE : L'opération NEPTUNE : La reconquête de friches portuaires

L'analyse thématique

Exemple 02

DUNKERQUE : L'opération NEPTUNE : La reconquête de friches portuaires

Situation:

Le projet se situe à l'ouest de Dunkerque, en France.



Les grands interventions du projet :



Le port de Dunkerque avant la requalification



Le port de Dunkerque après la requalification

Fiche technique :

Entreprise : Projenor (la société de développement)

Début des premiers travaux : Le projet Neptune, lancé en 1991 (les travaux seront engagés en 2 phases).

Etat de progression : en cours de réalisation.

Problématique : Pourquoi la rénovation de la ville?

Dunkerque et son port ont longtemps eu une relation ambivalente. La crise économique des années 1980 entraînera l'apparition de gigantesques friches industrielles et portuaires qui révéleront une forte déconnexion entre les tissus urbain et portuaire.

Le centre ville se trouve ainsi marginalisé et ne joue pas le rôle qu'il devrait jouer. Et si l'on observe la zone, on est frappé par la disproportion entre l'espace réservé au port et celui qui est dévolu à la ville.

Objectifs :

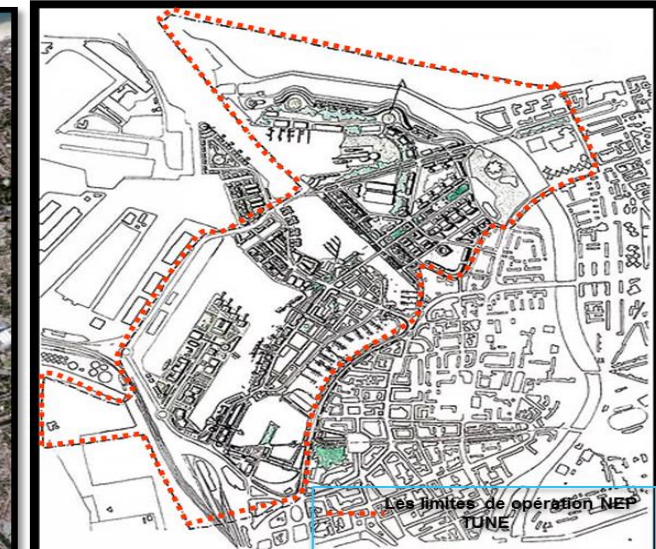
- 01 • Proposer un tissu urbain qui poursuit l'existant et sur lequel sont proposés des implantations variées.
- 02 • L'intégration de plusieurs espaces publics, de places et de promenades sur des axes qui relient les bassins, la ville reconstruite ainsi que les terres-pleins portuaires.
- 03 • Un système de circulation qui est pensé afin de diminuer les flux en dehors du centre afin de relier les terres-pleins portuaires et le front de mer ce qui impliquera nécessairement de nouveaux ponts.
- 04 • Le pourtour des bassins est traité en espace de loisir, de détente et de promenade.

- Le projet Neptune s'inscrit non seulement dans la logique de reconquête des water front mais aussi dans la continuité de ce qui s'est fait via la Reconstruction.

- Neptune est un projet de développement urbain plus qu'un projet de requalification simple.



Les zones de projet NEPTUNE



Master plan de Projet de NEPTUNE de Dunkerque

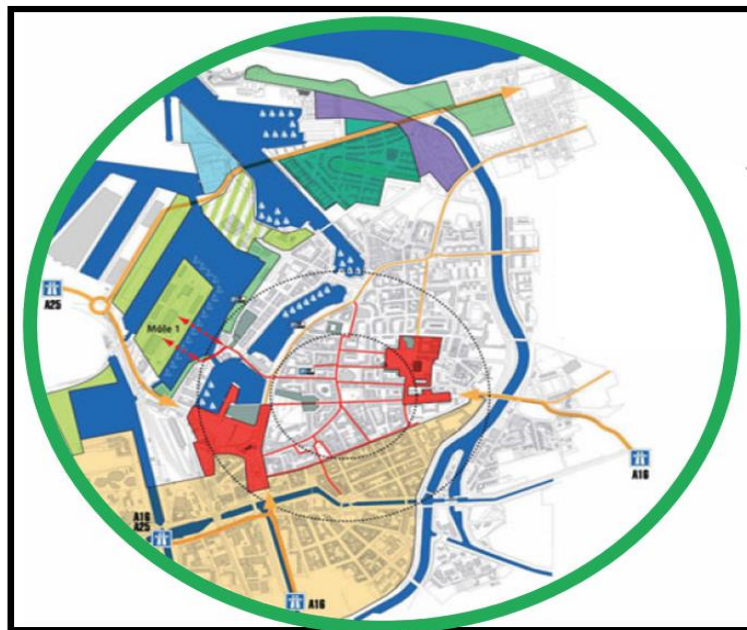
³⁴ <http://dunkerquegrandlarge.wixsite.com/home/neptune>

L'analyse thématique

Exemple 02

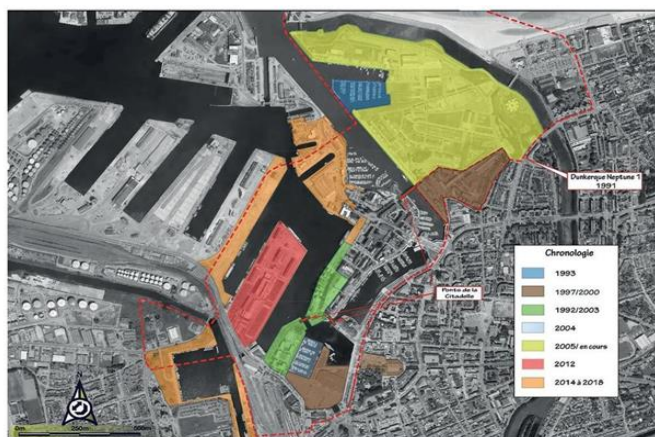
Tanger marina baie internationale : Projet de reconversion de la zone portuaire de Tanger Ville

5. les actions a entreprendre :



- Développement de front balnéaire et des quais de la citadelle
- Quartier de grand large
- Reconquête urbaine de bassin
- Pole d'impulsion du projet centre d'agglomération
- Extension du pôle culturel
- Plaisance
- Quartiers prioritaire de renouvellement urbain

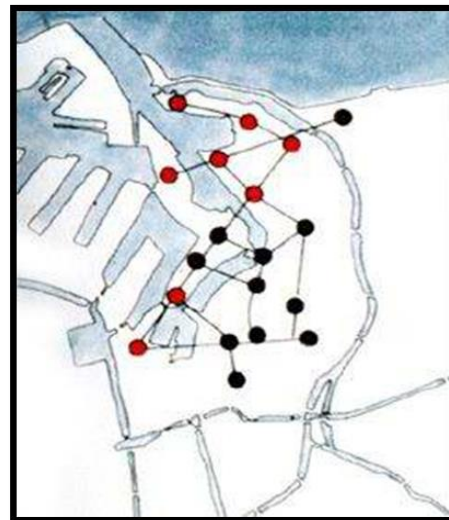
5. L'évolution du projet avec le temps:



- Chronologie
- 1995
 - 1997/2000
 - 1992/2003
 - 2004
 - 2005/ en cours
 - 2012
 - 2014-2016

5. Les principes de l'opération Neptune:

a) Le réseau des espaces public



- les places existantes à réaménagement
- les places à créer pour donner une ossature forte à la ville et pour relier efficacement l'ancien et le nouveau.

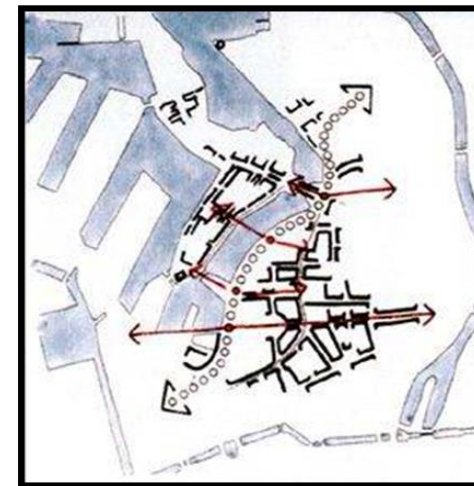
5. Analyse de quartier de grand large:

Ce projet marque le **début de la deuxième phase du projet Neptune**. Cette phase se donne pour objectif le développement durable dans le respect de ses aspects sociaux, environnementaux et économiques.

Le projet comptera à terme entre 800 et 1000 logements.

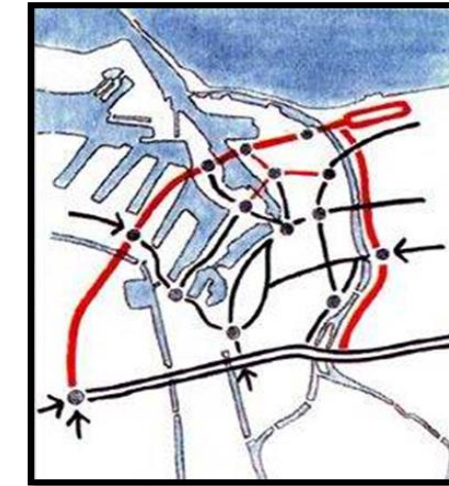
Il devrait être finalisé en 2020 par l'architecte urbaniste Nicolas Michelin.

a) L'extension du commerce



- une promenade piétonne le long des quais qui traverse Dunkerque du Nord au Sud.
- on lit clairement les axes majeurs sur lequel Dunkerque espère assier sa reconquête.

a) Schéma des liaisons et des axes principaux.



- une "ceinture circulatoire" autour de Dunkerque, en y englobant la zone Neptune et le centre-ville

a) Objectifs

- 1 ✓ Poursuite du développement urbain avec un objectif de densité relativement élevée.
- 2 ✓ Offrir des qualités qualitatives et quantitatives afin d'offrir une autre avenue à la périurbanisation
- 3 ✓ La mixité sociale
- 4 ✓ Proposer un quartier qui suit des principes de développement durable (gestion des eaux de pluie, protection contre le vent, économie d'énergie)
- 5 ✓ Privilégier les piétons



Rouge: Situation du projet Neptune
Bleu: Quartier Grand Large (ZAC actuelle)

L'analyse thématique

Exemple 02

Tanger marina baie internationale : Projet de reconversion de la zone portuaire de Tanger Ville

a) Les composants du projet:

la majorité des installations ont une vocation industrielle qui engendre la présence de matières toxiques auront un impact lors de la construction de l'éco quartier.



la friche industrialo-portuaire est faiblement connectée avec le reste de la trame urbaine



Les premières installations à avoir été réalisées sur le site du Grand Large sont les places publiques. Les aires riveraines sont rendues accessibles aux citoyens par un grand parc linéaire au nord.

Les voies de communications sont implantées en suivant la progression du bâti.



Plan global d'aménagement du quartier

Le projet s'articule à partir d'un grand espace vert. Autour de cet espace seront implantées des maisons individuelles avec jardins, aux formes et couleurs variées.



- Le projet offrant une architecture singulière à gâble qui rappellera un peu le style flamand.
- La forme en « cheminée » permettra une ventilation naturelle des habitations (élément de HQE).
- Le concept HQE se retrouvera aussi dans les matériaux (pierre ponce), les sources d'énergie (panneaux solaires) ou l'aménagement (loggia permettant une zone tampon isolatrice entre l'intérieur et l'extérieur).

Le programme :

Fonction
Commerce et loisirs avec la création du pôle marine
Enseignement supérieur et de recherche avec l'ouverture de l'université et du restaurant universitaire en 1992
Services publics (Hôtel de la communauté urbaine)
Équipement culturel (musée portuaire)
Activités portuaires (pêche, terminal croisière, plaisance)
Tertiaire (premier immeuble de bureaux livré en 1996)
Habitat (premiers logements privés livrés en 1997)

Synthèse :

- la reconversion des espaces portuaires doit s'inscrire dans une **logique de revitalisation économique et touristique** du territoire et tout en préservant l'identité portuaire.
- **l'amélioration de l'accessibilité** grâce à la **création de ponts et de voiries** structurantes pour relier la Citadelle aux chantiers navals.
- la **valorisation de l'espace public** et des anciens terre-pleins portuaires.
- **l'amélioration du tissu urbain.**
- Le projet de quartier écologique reprend 3 aspects :
 - ✓ aspects **sociaux** (mixité et diversité),
 - ✓ Aspects **environnementaux** (gestion des eaux de pluies, énergie renouvelable...)
 - ✓ Aspects **économiques** (flexibilité des produits et phasage opérationnel).

L'analyse thématique

Exemple 03

L'aménagement et le développement du port de Concarneau: Une démarche durable pour l'avenir du zone portuaire

Situation:

Le projet se situe à Concarneau Ville maritime du sud Finistère en Bretagne, France



Les grands interventions du projet :



Le port de Concarneau avant la requalification



Le port de Concarneau après la requalification

1. Le poids économique du port



Les activités liées à la pêche côtière



Les entreprises de construction et de réparation navale



L'organisation des événements liés au nautisme et à la course au large

Fiche technique :

Superficie :

Entreprise : Un Comité de pilotage stratégique (CPS) de l'étude

Début des premiers travaux : se déroule en trois phases de février 2011 à juillet 2013..

Problématique : Pourquoi la rénovation de la ville?

Ce port, situé au cœur de la ville, se caractérise par une mixité d'activités, liées à la pêche et aux produits de la mer, à la construction et à la réparation navale ainsi qu'à la plaisance et au nautisme.

L'insertion du port dans la cité entraîne certaines difficultés dans le fonctionnement industriel du port, voire des conflits dans la coexistence des activités.

Les évolutions économiques de la fin du XXème siècle ont par ailleurs laissé vacants un certain nombre d'espaces portuaires (friches portuaire) qui nécessitent une adaptation technologique.

Objectifs :

- 01 ✓ La valorisation des liens entre le port et la Ville, autour notamment d'un projet d'équipement à vocation touristique et culturelle.
- 02 ✓ l'amélioration et la sécurisation des circulations portuaires et l'installation d'un pôle multimodal.
- 03 ✓ L'aménagement des zones portuaires dans une perspective de développement durable



La cale sèche



La criée



Le port de plaisance



Le bassin du Moros



L'îlot des Mareyeurs



Transat Concarneau St Barth



Les chantiers Pirou



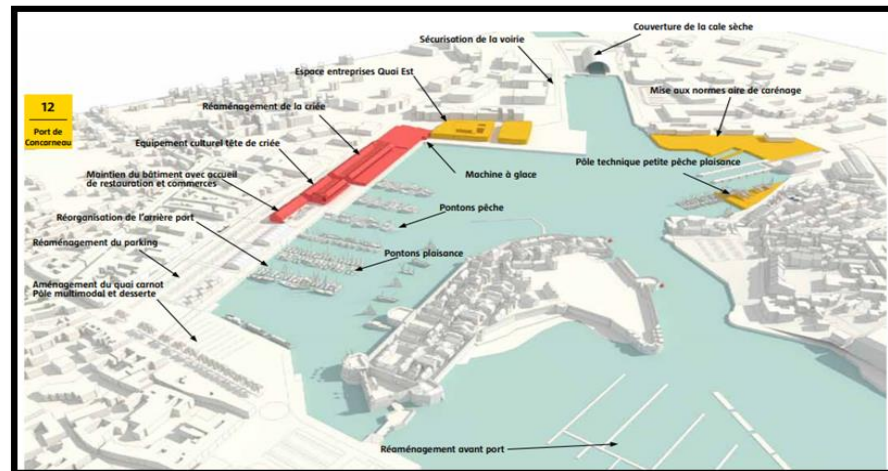
Vente sous criée



Salon nautique Escale C

L'aménagement et le développement du port de Concarneau: Une démarche durable pour l'avenir du zone portuaire

2. Les éléments du projet

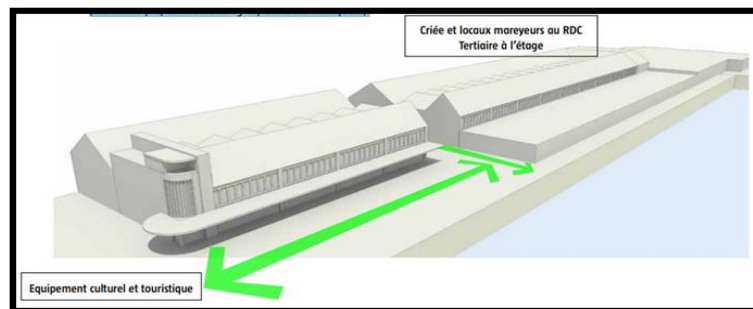


La stratégie de définir des orientations pour l'aménagement et le développement du port, à un horizon de 10-15 ans, qui sont présentées dans un Schéma global.

1. L'interface Ville-port

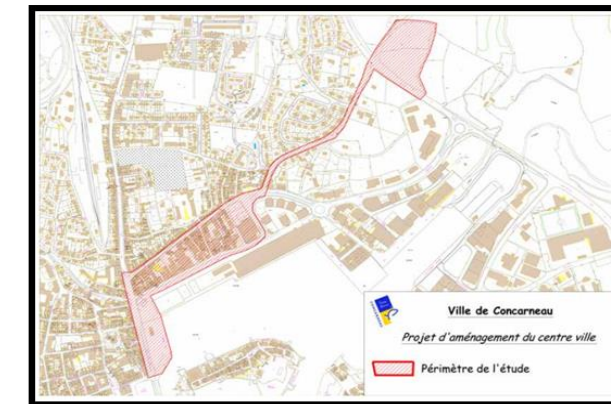
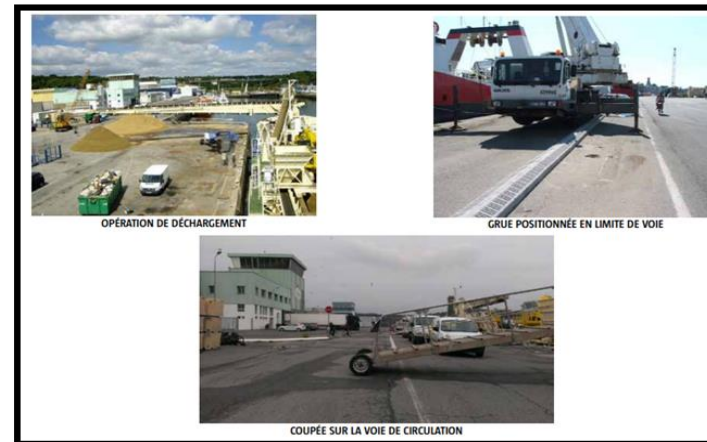
a) Un équipement culturel et touristique en tête de criée

La réorganisation de la criée permettra de libérer une partie de l'espace du bâtiment en rez-de-chaussée qui sera dissocié du reste. C'est un projet d'accueil d'activités culturelles et touristiques.



Un restaurant avec terrasse et vue sur la Ville Close, des boutiques diverses organisées autour d'une vaste entrée centrale, et une esplanade incitant à la balade.

b) La gestion de la voirie portuaire

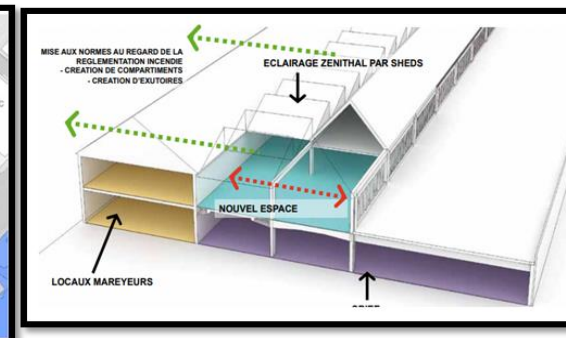


c) Le pôle multimodal et la révision du plan de circulation pour favoriser tout type de déplacement

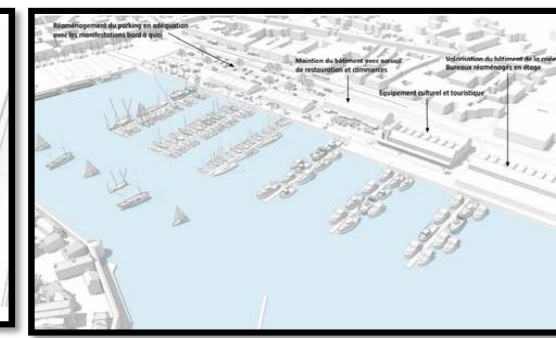
2. Réhabiliter les locaux et les espaces portuaux



a) Le quai Est: développement des espaces à destination d'entreprises en lien avec l'activité portuaire.



a) réaménagement du premier étage et le bâtiment Ouest de la criée par l'installation de commerces et de restauration).

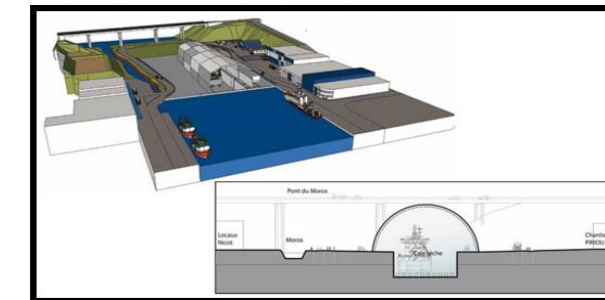


a) Aménagement du parking qui deviendra une esplanade publique pour l'accueil d'événements

3. Développer la construction et la réparation navale et la mise aux normes



a) Une mise aux normes de l'aire de carénage



a) La couverture de la cale sèche

Tanger marina baie internationale : Projet de reconversion de la zone portuaire de Tanger Ville

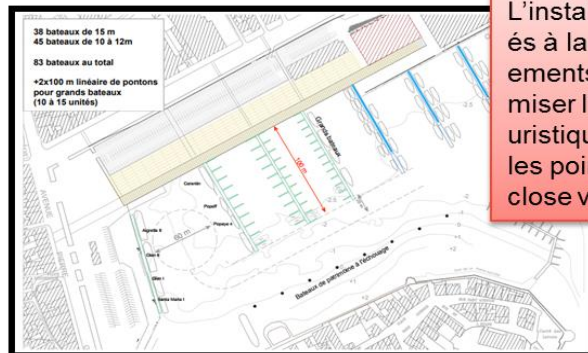
4. Développer la plaisance

a) L'optimisation de l'avant-port



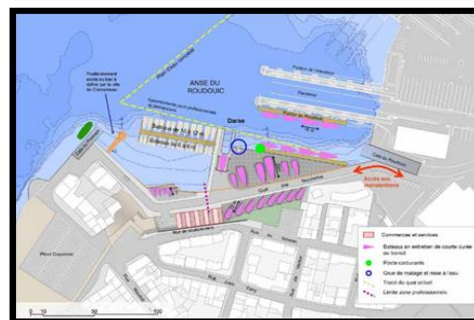
Le projet permet de créer de nouvelles places de plaisance sur bouées dans l'avant-port.

a) L'arrière-port



L'installation de pontons dédiés à la plaisance. Ces équipements permettront de dynamiser l'économie portuaire touristique seront renforcées et les points de vue sur la Ville close valorisés.

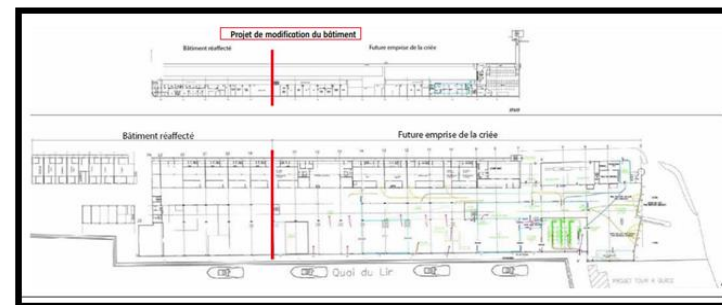
a) Le pôle technique - Quai des Seychelles



Le projet prévoit l'aménagement d'une zone technique sur le quai des Seychelles comprenant une zone réservée aux professionnels, ainsi qu'une zone ouverte au public.

5. Conforter la filière pêche

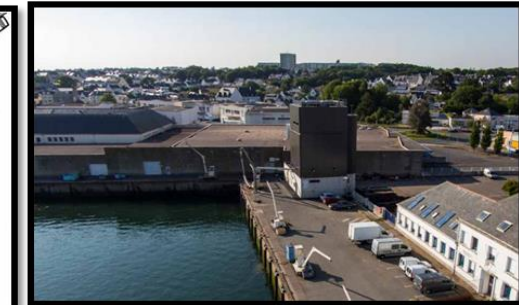
a) L'optimisation de la criée



b) Les pontons pêche



c) La tour à glace



Le programme :

L'activité	L'action
La construction et la réparation navale	- Aménagement d'une structure de protection. - Aménagement complet de l'aire de carénage.
La pêche	- Optimisation de la partie technique des espaces de la criée. - Reconfiguration et amélioration des pontons pour la Pêche.
La plaisance	- Optimisation des places. - Renforcement de la protection du plan d'eau.
Interface ville / port	- Programme d'équipement culturel et touristique. - Traitement des voiries.
Réhabiliter les espaces portuaires	- Déconstruction et réaménagement des espaces. - Aménagement du parking.

Synthèse :

- La création d'une **cohérence entre les différents activités** pour répondre aux enjeux économiques, environnementaux et sociaux.
- La **valorisation des liens entre le port et la Ville** par la création des **équipements culturelle et touristique** et l'amélioration et la sécurisation des circulations portuaires.
- Ces aménagements visent à **dynamiser la zone portuaire** en offrant de nouvelles potentialités d'accueil pour des activités économiques et touristique sur le port.
- Répondre aux besoins de **la filière construction et réparation navale** en termes d'adaptation à la réglementation et de compétitivité.

1.5 Synthèse des exemples :

	Exemple 01 : projet de Tanger	Exemple 02 : projet de Dunkerque	Exemple 03 : projet de Concarneau
L'action	- La restructuration et reconversion de la zone portuaire à Tanger	La reconquête des friches de chantiers navals au niveau de port de dunkerque.	Le réaménagement et la réorganisation du port de Concarneau dans une démarche durable pour l'avenir de la zone portuaire
L'intérêt	<p>- renforcer le positionnement touristique et culturel de la ville de Tanger à l'échelle internationale.</p> <p>- Le projet d'aménagement du site repose sur deux principes fondateurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> • rendre l'eau à la cité ; • unir le port à la ville. 	<p>- L'action repose sur un équilibre entre équipements publics et logements, avec un objectif de mixité sociale.</p> <p>- Le développement durable d'une zone industrialo-portuaire respectueuse de l'environnement et ouverte sur le territoire et sur ses habitants.</p>	<p>- La valorisation des liens entre le port et la Ville, autour notamment d'un projet d'équipement à vocation touristique et culturelle.</p> <p>- La dynamisation de la zone portuaire dans une démarche de perspective durable.</p>

Tableau 11 : synthèse des exemples

Conclusion :

L'analyse de ces exemples nous est utile puisque ces derniers s'inscrivent dans un contexte semblable au notre problématique et nous a permis de ressortir les principales orientations et règles d'aménagement mais aussi programme de base qui nous servira de guide lors de notre intervention.

Chapitre V :

Intervention urbaine.

Introduction :

Ce chapitre présente une intervention urbaine sur la zone d'étude, tout d'abord par proposer 2 scénarios et la combinaison de ces deux apport un scénario retenu avec quatre stratégie qui favorise la polarité urbaine.

1.1 Les objectifs communs des scénarios :

- Renforcement l'attractivité de la ville de Ghazaouet par la création des plateformes d'accueil touristique qui permettre la ville de se positionner en tant que destination phare de tourisme.
- Mise en valeur de la zone portuaire par la récupération des friches portuaires et industrielles pour enrichir et améliorer la perspective urbaine.
- Mettre la relation entre le centre-ville et la bande de front de mer.
- Minimiser l'étalement urbaine à travers la politique d'aménagement qui préconise la réaménagement et la construction des villes sur elles-mêmes.
- L'aménagement de la zone d'intervention dans une perspective de développement durable.

1.2 Programme de base :

1.2.1 Les actions urbaines :

- La délocalisation de l'unité industrielle et sa décharge pour la récupération de foncier important.
- La démolition des Equipements en état vétuste sur le plateau du phare (ENA Froid et parc a matériel pour l'entreprise de transport) et les habitats qui existent sur les servitudes de chemin de fer et la route nationale.
- L'action de restructuration et réhabilitation concernant le plateau du phare (cité MÉTANOF) et le quartier AL HADJ HAMZA.
- La revalorisation de l'axe principale de l'autoroute par l'identification de ce boulevard comme un axe commercial.
- La revitalisation de l'entrée de port et la modernisation de la gare maritime avec l'extension du port existant vers l'ouest pour la création d'un port de plaisance.

-
- Le travail sur les contraintes naturelles existantes par l'aménagement de servitude de l'oued et le traitement de la falaise de plateau du phare.
 - L'amélioration de la mobilité urbaine par la projection des nouveaux modes de transport (téléphérique, ascenseur urbaine) et la mise en œuvre d'un réseau de mobilité douce (vélo, piéton)

1.2.2 Les fonctions ont projeté :

- La valorisation de la fonction touristique (tourisme balnéaire, santé ...) qui est une fonction compatible avec la position de notre fragment par la projection des équipements et des espaces touristiques.
- On basant sur la fonction résidentielle au niveau de plateau du phare par la création d'une nouvelle typologie d'habitat urbaine valorisant la récupération de foncier et permettant d'améliorer les conditions d'habitat du quartier.
- Amélioration de la fonction commerciale et économique au niveau de fragment pour assurer un rendement économique efficace et l'identification du boulevard principale comme un axe commercial.
- Le renforcement de la fonction de récréation par la projection des espaces publics des espaces de loisirs et des espaces verts.
- Renforcement de la mobilité urbaines par l'injection d'autre moyen de transport (ferroviaire et transport téléphérique) pour faciliter l'accessibilité au fragment.
- Renforcement de l'identité de la ville par la projection des équipements culturelle et encourager le tourisme culturel par la préservation du patrimoine coloniale existant.
- La projection de parking vertical vue la rareté d'espace de stationnement.

1.3 Scénarios d'intervention :

La zone d'étude se situe au nord de la ville, elle s'étale sur une superficie de 74,2 Ha a vocation industrielle et économique qui est non compatible avec résidentiel et touristique prévue pour la zone. La particularité de cette zone est qu'elle présente des potentiels touristiques inutilisés.

1.3.1 Scénario 01 : le réaménagement de la zone côtière pour une articulation urbaine durable.

Il s'agit d'une intervention urbaine sur la bande de front de mer de Ghazaouet.

L'articulation que nous propose permet de assurer la continuité entre le centre-ville et la zone d'intervention, ainsi qu'assurer d'une qualité urbaine et environnementale avec la privilégier de la mixité sociale dans une de développement durable.

1.3.1.1 Les orientations de scénario 01 :

- La délocalisation et la récupération de l'assiette de la friche portuaire et industrielle pour la restructuration et l'implantation des équipements et des espaces publics.
- La restructuration et la réhabilitation de la cite METANOF et quartier AL HADJ HAMZA
- La création d'une continuité urbaine par des nouvelles voies qui mène vers le boulevard principale.
- La revitalisation de boulevard principale la réhabilitation des constructions colonial de façade maritime et l'élargissement de la partie depuis l'oued jusqu'à la limite oust du plateau du phare.
- La création d'une micro centralité par l'implantation des équipements publics avec une mixité des fonctions.
- La connexion entre le port et le plateau du phare par la mise en œuvre d'un transport à caractère écologique qui est le téléphérique.
-

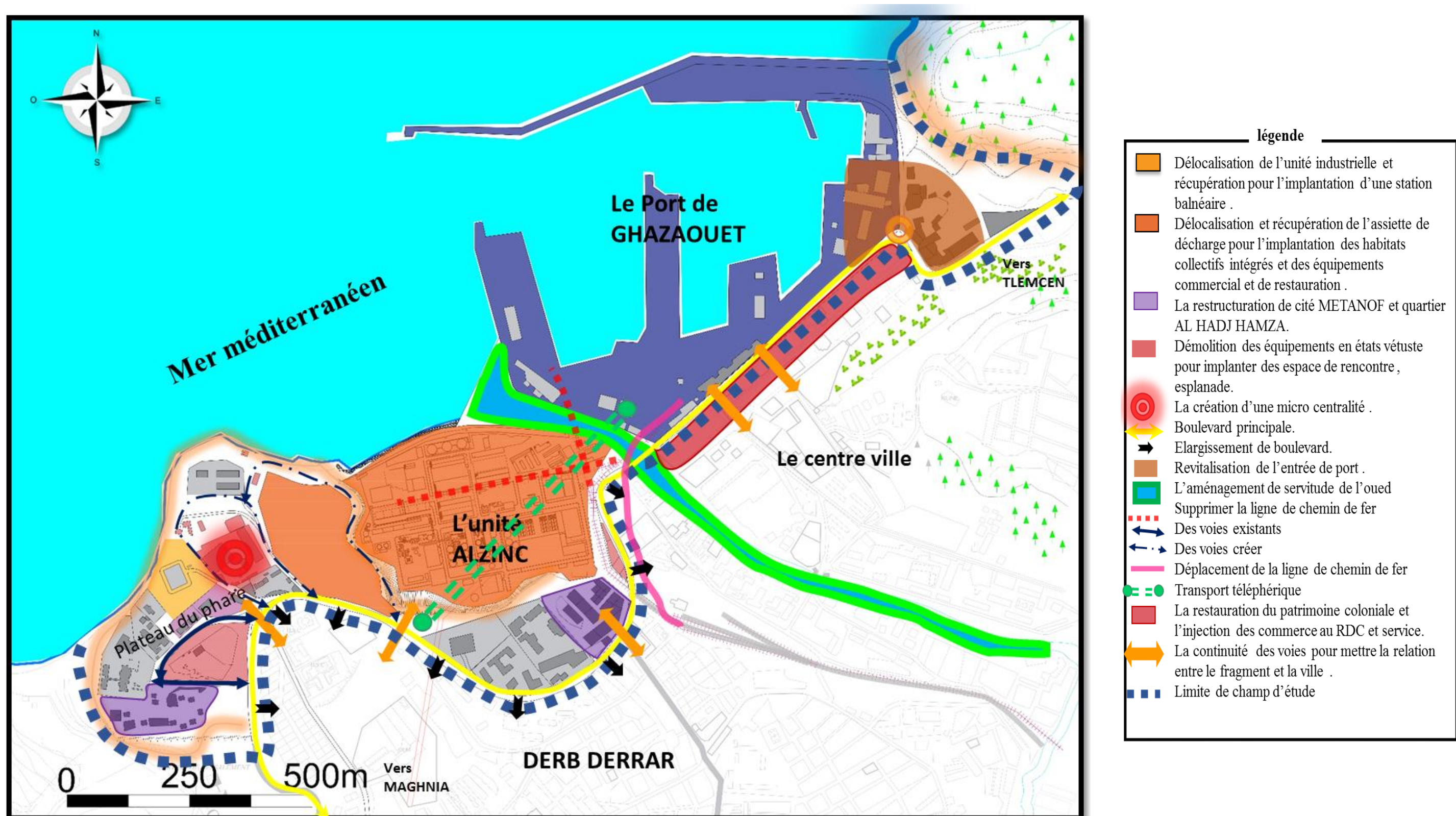


Planche 21: Carte de scénario 01 : le réaménagement de la zone côtière pour une articulation urbaine durable.

Source : auteur

1.3.2 Scénario 02 : vers une vision touristique par la reconversion de friche portuaire pour une meilleure compétitivité territoriale

Il s'agit d'un renouvellement urbain sur la bonde de front de mer de Ghazaouet. Il consiste d'améliorer l'image urbaine de la ville de Ghazaouet avec une bonne gestion des ressources que ce soit naturelles ou culturelles afin d'atteindre une compétitivité et attractivité territorial à travers l'injection des aménagements a perception touristique qui participe à améliorer le rendement économique urbaine.

1.3.2.1 Les orientations de scénario 02 :

- La délocalisation et la récupération de l'assiette de la friche portuaire et industrielle en raison d'injection des équipements et des espaces a fonction touristique.
- Concernant le port on prévoie la modernisation de la gare maritime avec une extension de côté ouest pour la création d'un port de plaisance
- Au niveau de plateau du phare, la nécessite de la démolition des constructions en état vétuste et la récupération des terrains vagues pour l'injection des équipements commerciaux et des espaces de loisirs avec la restructuration de la cité METANOF et la réhabilitation de phare maritime.
- Pour une meilleur dissertation de l'espace on prévoie d'une part, la construction d'un pont qui relie le port et l'assiette de la friche industrialo-portuaire et d'autre part, une relation entre l'assiette industrialo-portuaire et le plateau phare par un ascenseur urbaine avec la création des nouvelles voies au niveau de plateau phare.
- La création d'un tunnel pour le chemin de fer, en raison de sécurité, à la limite est de l'assiette de la friche industrialo-portuaire
- L'implantation des éoliennes sur la mer comme source d'énergie renouvelable pour alimenter notre fragment en électricité après la délocalisation de la ligne d'électricité très haut tension

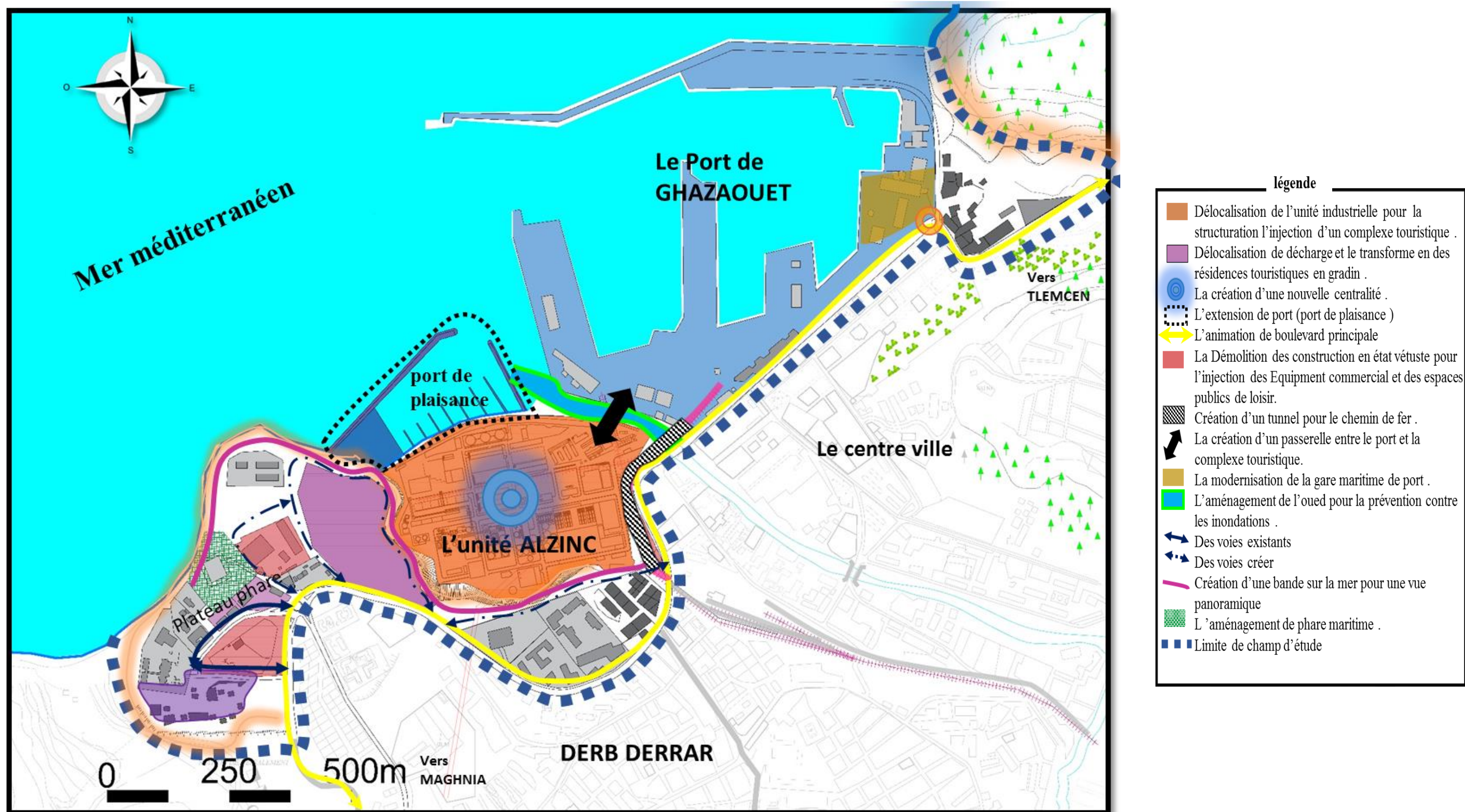


Planche 22 : Carte de scénario 02 : vers une vision touristique par la reconversion de friche portuaire pour une meilleur compétitivité territorial) . Source : auteur.

1.3.3 Le Scénario retenu : une polarité urbaine pour une meilleur attractivité et compétitivité territorial

Après la combinaison des deux scénarios, on a abouti au scénario retenu, qui vise a valoriser de l'aspect touristique au niveau d'une zone côtière et l'amélioration de la qualité de vie par la projection des équipements multifonctionnel dans une perspective durable.

- Les fonctions initiées par la combinaison des deux scénarios, tant à renforcer la dynamique de urbaine de la ville de Ghazaouet en s'organisent en 4 pôles urbains rayonnants et attractifs répartis sur le tissu et qui mêle grand équipement urbain, doté d'une dynamique fonctionnelle et engagée dans un développement économique soutenu par des activités de tourisme, de commerce, de service...etc.
- ✓ La zone Est (port) : un pôle économique à l'échelle national.
- ✓ La zone centrale (la friche portuaire et industrielle) : Un pôle touristique a l'échelle territoriale.
- ✓ La zone ouest (plateau phare) : Pôle multifonctionnel à l'échelle de la ville.
- ✓ La zone sud : Un pôle de proximité a l'échelle de la ville.

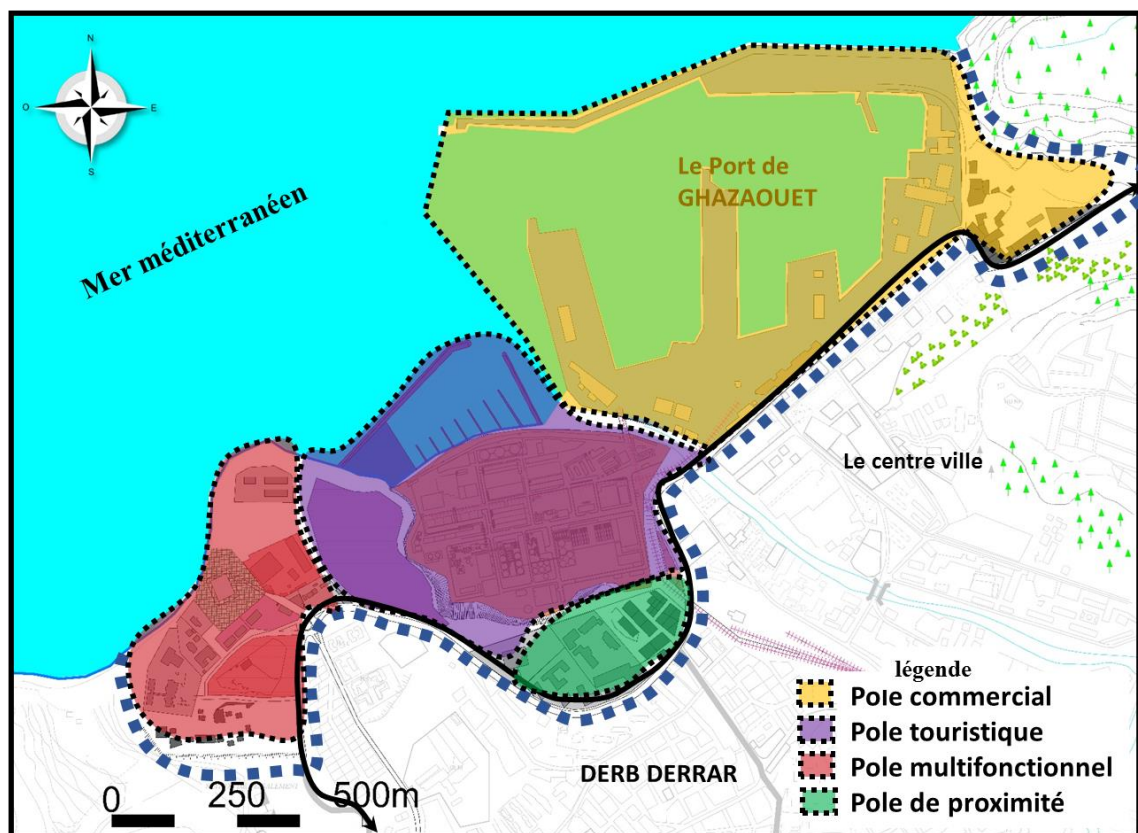


Figure 46 : Une polarité urbaine par la création de plusieurs pole.source : auteur.

La combinaison entre les 4 pôles nous a conduits vers une polarité urbaine qui répond aux critères d'attractivité et de rayonnement de la ville de Ghazaouet. Pour une meilleure cohésion urbaine entre la zone côtière et la ville de Ghazaouet.

1.3.3.1 Les orientations de scénario retenu :

- La délocalisation et la récupération de l'assiette de la friche portuaire et industrielle en raison d'injection des équipements et des espaces a fonction touristique.
- Concernant le port on prévoit la modernisation de la gare maritime avec une extension de côté ouest pour la création d'un port de plaisance
- Au niveau de plateau du phare, la nécessité de la démolition des constructions en état vétuste et la récupération des terrains vagues pour l'injection des équipements commerciaux et des espaces de loisirs avec la restructuration de la cité METANOF et la réhabilitation de phare maritime.
- Pour une meilleur desserte de l'espace on prévoit d'une part, la construction d'un pont qui relie le port et l'assiette de la friche industrialo-portuaire et d'autre part, une relation entre l'assiette industrialo-portuaire et le plateau du phare par des ascenseurs urbaine avec la création des nouvelles voies au niveau de plateaux du phare.
- Le déplacement de chemin de fer, en raison de sécurité, à la limite est de l'assiette de la friche industrialo-portuaire.

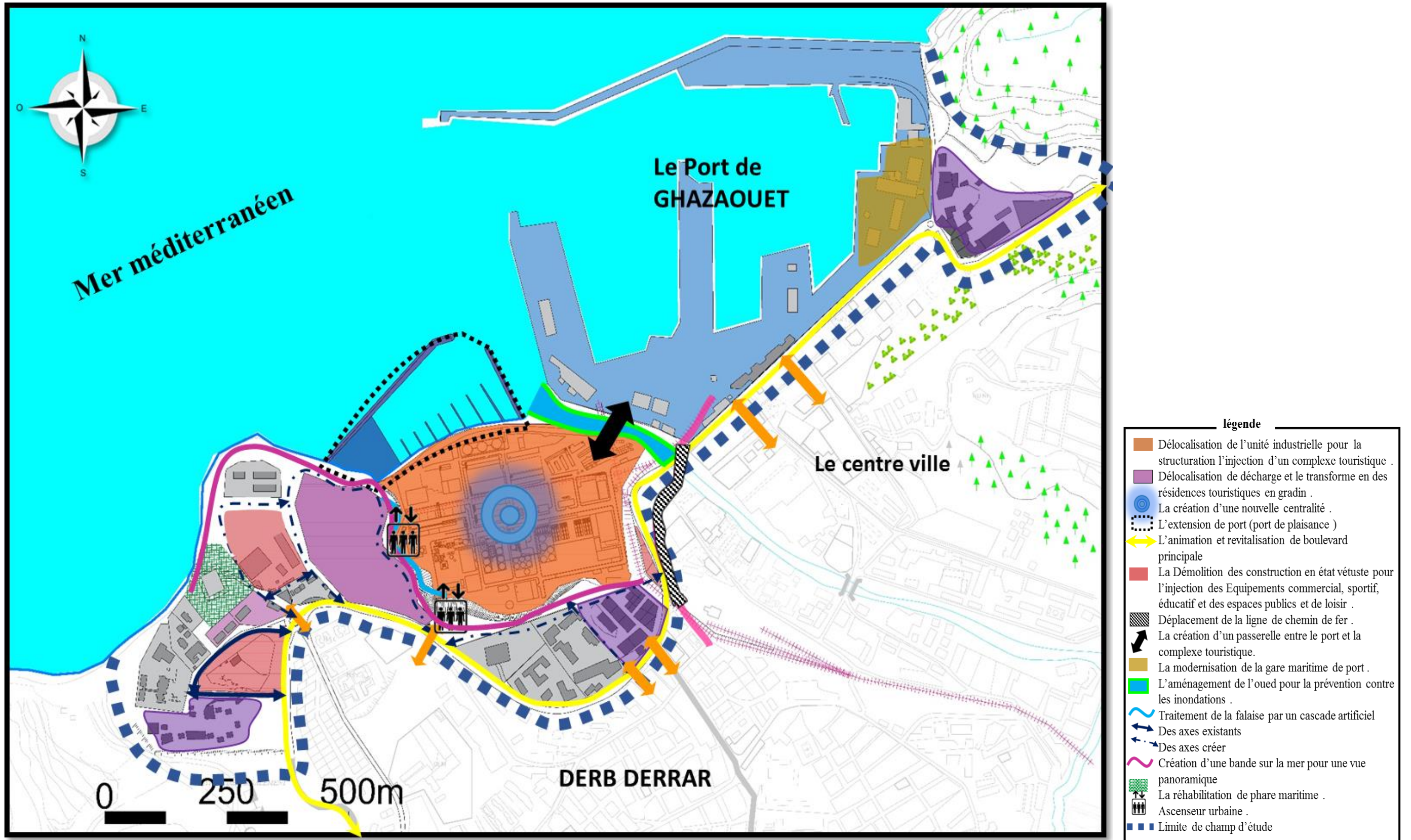


Planche 23: Le Scénario retenu : une polarité urbaine pour une meilleur attractivité et compétitivité territorial. Source : auteur.

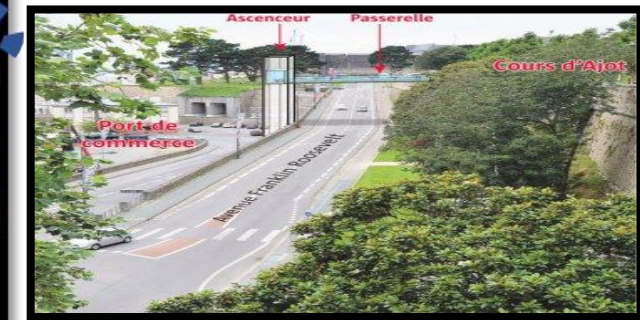
1.3.3.2 Les stratégies d'aménagements

a. Stratégie 01 : l'amélioration de la mobilité et l'accessibilité urbaine

Une bonne accessibilité est assurée avec une meilleure structuration des voiries spécifiquement au plateau du phare et aussi avec un diversification en termes de mobilité par la projection des ascenseurs urbains et la création d'une piste cyclable pour qu'on évite la circulation et l'encombrement.



Piste cyclable



Le projet d'ascenseur pour remonter du port de commerce de Brest vers le Cours Dajot



légende	
	axe primaire
	axe secondaire existant
	axe secondaire créer
	Station de taxi
	Arrés de bus
	Revitalisation de carrefour
	Parking superficiel
	Parking vertical
	Ascenseur urbaine .
	Piste cyclable
	Station cyclable
	Circulation piéton de complexe
	Passerelle piéton
	Déplacement de chemin de fer
	Accès mécanique de complexe touristique
	Accès piéton de complexe touristique
	Accès public de port
	Accès de personnel de port
	Limite de champ d'étude

Planche 24 : Stratégie 01 : l'amélioration de la mobilité et l'accessibilité urbaine. Source : auteur

b. **Stratégie 02 : la mise en valeur de paysage urbaine**

Rafraichir la ville à travers le dégagement de plusieurs placettes et l'aménagement de la band de front de mer qui joue un rôle important dans la conciliation et le renforcement d'activité touristique dans la ville



Clôture végétale

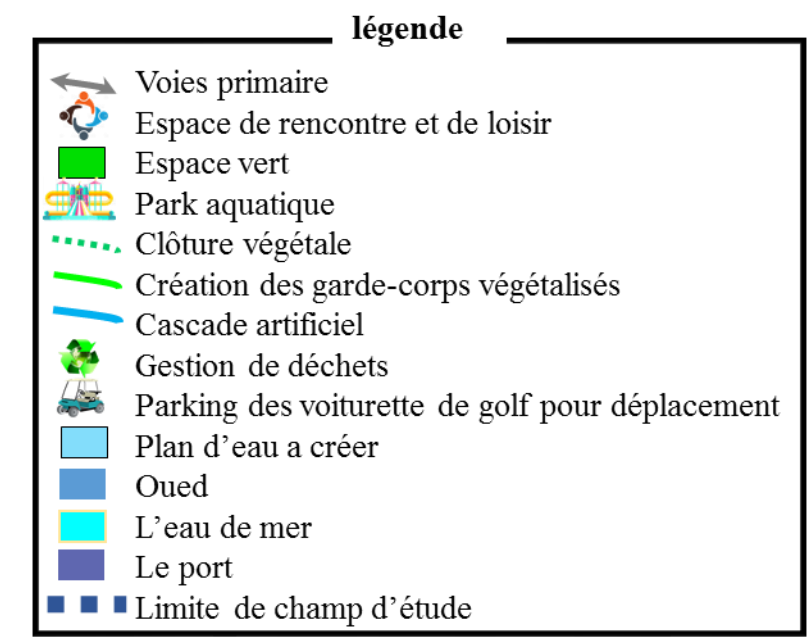


Planche 25: Stratégie 02 : la mise en valeur de paysage urbaine. Source : auteur

c. **Stratégie 03 : la mixité fonctionnel pour une mixité sociale**

Amélioration de l'efficacité de l'activité touristique à travers la reconversion des zones non incompatible par la récupération de la friche industrialo-portuaire et l'implantation d'un complexe touristique d'une part et la valorisation de plateau du phare par l'injection des équipements et des espaces multifonctionnels (commercial, de loisir, culturel, sportif, éducatif, ...) pour assurer la mixité sociale

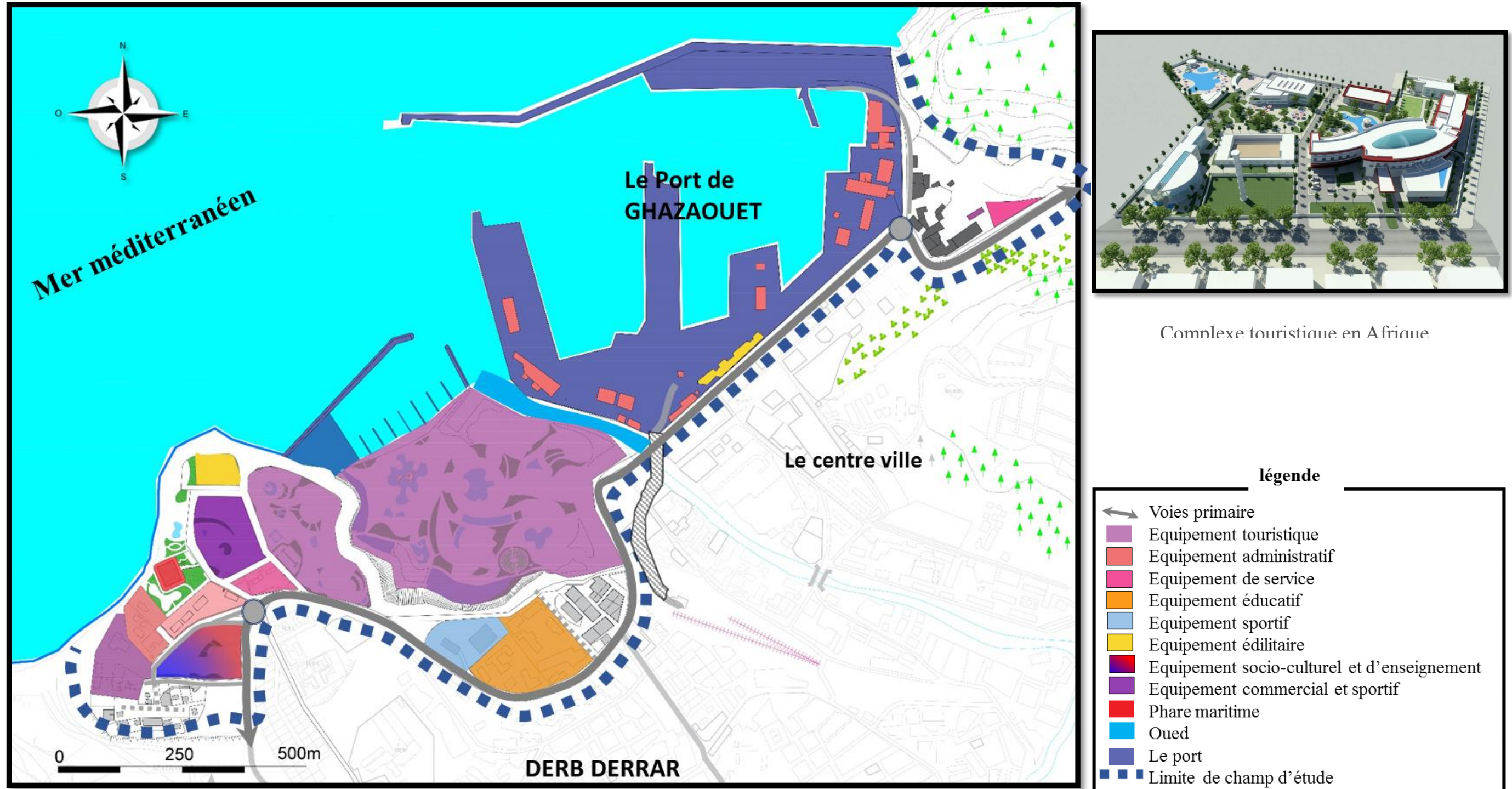
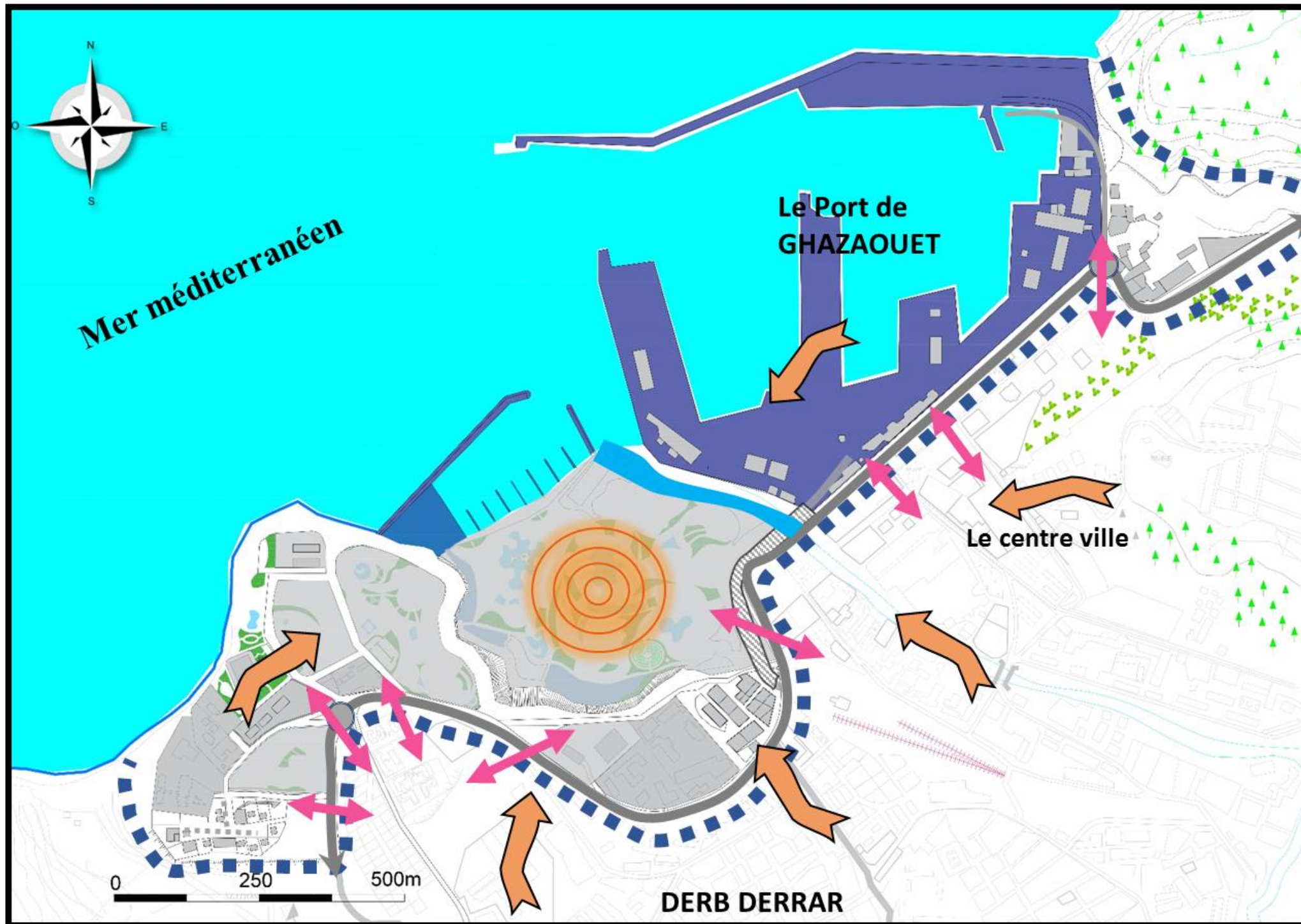


Planche 26 : Stratégie 03 : la mixité fonctionnelle pour une mixité sociale. Source : auteur

d. **Stratégie 04 : d'une centralité urbaine pour l'amélioration de l'attractivité et la compétitivité territorial**

La valorisation des potentialités de la zone d'étude à travers une politique économique globale par la création d'une centralité urbaine pour l'amélioration de l'attractivité et la compétitivité territorial



Aquarium la rochelle en France

légende

- Voies primaire
- Centralité urbaine
- La continuité urbaine
- attractivité
- Oued
- Le port
- Limite de champ d'étude

Planche 27 : Stratégie 04 : d'une centralité urbaine pour l'amélioration de l'attractivité et la compétitivité territoriale .Source : auteur

1.4 Le programme spécifique :

Après l'analyse de la ville et l'aire d'étude suivant plusieurs aspect , les données des instruments d'urbanisme (PDAU et POS) et la consultation des gents spécialistes au directions consernée ,Le programme spécifique était élaborée selon les besoins de la zone .

Pole	espaces	Fonction	équipement	Surface totale (m ²)	Capacité d'accueil	CES	COS	gabarit	Echelle d'appartenance	Orientations
Touristique	Centre d'estivage (d'été) 3,78 ha	Hébergement	Les bungalows	1 ha	34	0,3	0,7	R+1	La ville de Ghazaouet	<ul style="list-style-type: none"> - La projection de centre d'estivage au niveau de décharge industrielle on gradin pour avoir une vue panoramique pour tout les bungalow projeter . - L'injection de plusieurs fonction et activité au niveau de centre pour dynamiser la zone soit au niveau d'été ou d'hiver .
			Hôtel 4*	5800	40			R+3	Échelle régionale	
		Loisir	clubhouse	3100				R+1	La zone d'étude	
		Restauration	Restaurant + cafétéria	1300				R+1	La zone d'étude	
		Administrative	Administration	1370				R+1	La zone d'étude	
		Service	Salle de conférence Salle d'exposition Administration	1900				R+1	La zone d'étude	
		Théâtre on pleine aire	scène	1700	450			/	La zone d'étude	
		stationnement	Parking Parking sous-sol	1748 4000	63 200			/	La zone d'étude	

Tableau 12: programme spécifique. Source : auteur.

Equipements / espaces	Fonction	équipement	Surface totale (m ²)	Capacité d'accueil	CES	COS	gabarit	Echelle d'appartenance	Orientations
Complexe touristique 16,93 ha	Hébergement	Hôtel 4*	7900	120	0,1	0,2	R+4	la ville de Ghazaouet	<p>- Le complexe touristique qui s'occupe l'assiette de l'unité industrielle joindre plusieurs activités et fonctions pour une meilleur attractivité et compétitivité territorial</p> <p>- La création d'une centralité au niveau de complexe par la projection d'une place principal au centre qui facilité la lisibilité et la visibilité de l'espace.</p> <p>- L'hôtel était implanté au premier plan pour facilite l'accessibilité d'une part et bénéficier d'une vue panoramique a cause de haut niveau par rapport au autre zone d'autre part</p> <p>- Réunir l'environnement avec la zone créer par le prolongement de plan d'eau au niveau de port de plaisance et La création des bassines artificiel au long de la falaise et la projection d'une cascade artificiel pour améliorer la qualité visuel et ambiante de la zone .</p> <p>-Maitre une relation entre le complexe et le port par des parcelle et l'implantation d'une restaurant au niveau du port qui présente une meilleur qualité visuelle.</p>
	Affaire	Palais de congrès	1770				RDC	Échelle régionale	
	Santé	Centre de mise en forme	4500				R+2	La ville de Ghazaouet	
	Port de plaisance marina	Bassin pour navire de plaisance Administration de port	1240	160			R+1	Échelle régionale	
Loisir	Aquarium (musée marine)	10680		R+1			La ville de Ghazaouet		
	Aqua Park	23800	/				La ville de Ghazaouet		
	Park attractive	9960	/	/			La ville de Ghazaouet		
Restauration	Restaurant cafétéria	1400		R+1			La zone d'étude		
	Restaurant cafétéria au niveau de port	1900		R+1					
Administrative	Administration	1700		RDC			La zone d'étude		
Espace extérieur	Placette	21000		350 personne	La ville de Ghazaouet				
	Labyrinthe	3500							
	Espace de spectacle des animaux marine	7800							
stationnement	Parking vertical	8000	400	0,7	2,6	R+3	La zone d'étude		
	Parking	7100	270						

Tableau 13: programme spécifique. Source: auteur.

Pole	Fonction	équipement	Surface totale (m ²)	Capacité d'accueil	CES	COS	gabarit	Echelle d'appartenance	orientation	
multifonctionnel	17200m ²	commercial	Centre commerciale	3500	/	0,4	0,63	R+0	La ville de Ghazaouet	<p>- La projection d'un centre commercial et stade multisport pour satisfaire les besoin des habitants au niveau commercial et sportif .</p> <p>- Maitre la relation entre le centre d'estivage et salle omnisport par une passerelle qui relie les deux équipements pour facilite l'accessibilité au plaisancier .</p> <p>- Maitre une séparation entre le centre commercial et le stade par une bande des arbres</p>
		restauration	Restaurant en plaine air	2100	/			/	La ville de Ghazaouet	
		sport	Salle omnisport	3300	/			R+1	La ville de Ghazaouet	
		Sport	Stade multisport	1900	/			R+0	La zone d'étude	
		stationnement	parking	1200	50			/	La zone d'étude	
	15960 m ²	culturel	Centre socio- culturel	2200 1100		0,23	0,42	R+1	La ville de Ghazaouet	<p>Favorise la mixité social par la projection de centre socio-culturel .</p> <p>- Injection d'un centre de formation touristique dans un zone touristique pour joindre au même temps le coté théorique et pratique a fin avoir des gens spécialisées en matière de satisfaction les besoins des touristes,</p>
		Enseignement	Centre de formation touristique	3800 2000	400			R+2	Échelle régionale	
		Loisir	Placette	1150	/				La zone d'étude	
		commercial	Locaux commerciaux	750	10 boutique			R+0	La zone d'étude	
		Stationnement	parking	2000	81				La zone d'étude	

Tableau 14: programme spécifique. Source: auteur.

Pole	Fonction	équipement	Surface totale (m ²)	Capacité d'accueil	CES	COS	gabarit	Echelle d'appartenance	orientation
multifonctionnel	Loisir Détente Touristique	Placette Espaces de loisir Espace de rencontre Espace de détente et restauration			/	/	/	La ville de Ghazaouet	- La reconversion de l'espace extérieur de phare maritime on des espaces de loisir, détente et rencontre et profiter de cette position pour créer une bande de front de mer comme une espaces attractive qui présente une belle vue panoramique sur la mer .
Economique	Administratif 20700 m ²	Gare maritime Espace extérieur	4130 16570	/	0,2	0,4	R+1	régional	-la modernisation de la gare maritime pour améliorer le rendement économique de port
	Restauration 8920 m ²	restaurant Pêcherie Restaurant en plaine air	3000 1500 4480	/	0,34	0,5	R+1	La ville de Ghazaouet	- Création des restaurants au niveau de port pour une dynamique économique.
	Commercial 3300 m ²	Des boutiques	3100	/	0,48	0,94	R+2	La ville de Ghazaouet	- Projection des boutiques au niveau de boulevard principale 1er novembre pour créer une animation et attraction dans ce boulevard.

Tableau 15: programme spécifique. Source: auteur.

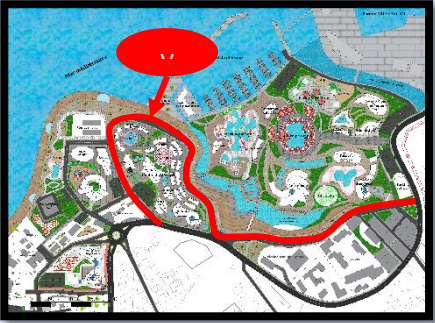
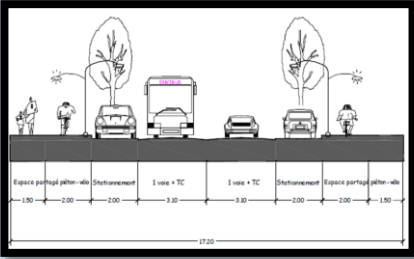

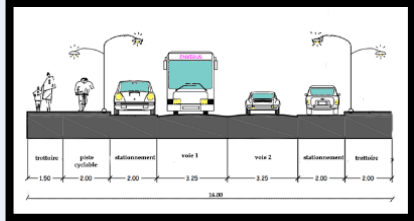
Voie projeter	Longueur m ²	Largeur m ²	pourquoi ?	orientations	schéma
	1287	20-17	<p>- Cette voie est projeter au long de la limite de falaise pour facilite l'accessibilité au bande de front de mer et pour avoir des vues panoramiques sur le complexe touristique et la mer.</p>	<p>- Cet axe est un axe créé parallèle au limite de la falaise pour une continuité avec la bande de front de mer avec la projection d'une piste cyclable qui se termine au niveau de complexe touristique</p>	
	363	14-16	<p>- Cette voie est projeter pour accéder à espace de loisir et de rencontre à proximité de phare maritime et pour suivre un axe de vision pour la mer</p>	<p>- La démolition d'une partie de la gendarmerie pour créer cet axe de vision</p>	

Tableau 16: les voies projetées .Source: auteur.

1.5 Master plan (plan d'aménagement global de la zone) :



Légende	
	Bâtiments existants
	Bâtiments projetés
	Espaces verts
	Plan d'eau naturelle
	Plan d'eau artificielle
	Voie primaire
	Voie secondaire
	Piste cyclable
	Port

Planche 28: Master plan (Échelle 1/2000). Source : auteur.

Vues 3D d'ensemble



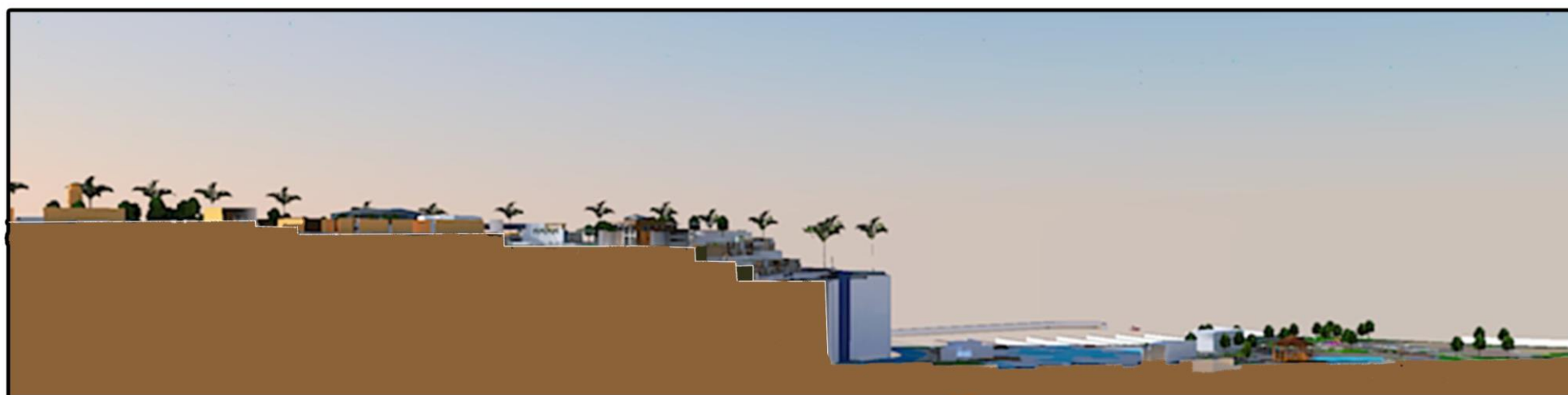
Planche 29: vues d'ensembles. Source : auteur.

1.6 Master plan (plan d'aménagement global de la zone plateau du phare et l'unité industriel) :



Planche 30: Master plan (Échelle 1/1000). Source : auteur.

1.6.1 Les Coupes urbaines :



Coupe urbaine A-A échelle 1/2000



Coupe urbaine B-B échelle 1/1000

Planche 31: les coupes urbaines. Source : auteur.

Vues 3D d'ensemble

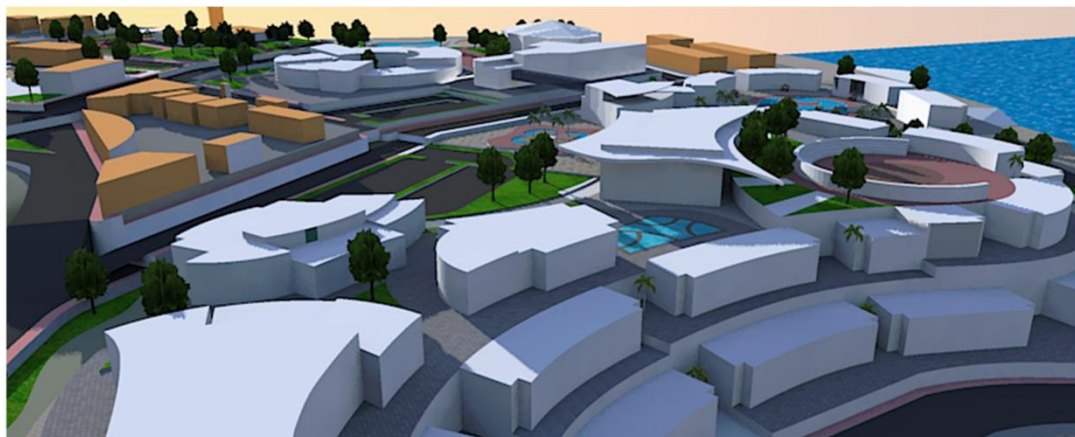


Planche 32: vues d'ensembles. Source : auteur.

1.7 Plan d'aménagement détaillé :



Planche 33: Master plan (Échelle 1/500). Source : auteur.

1.7.1 Les Coupes urbaines :



Coupe urbaine A-A



Coupe urbaine B-B



Coupe urbaine C-C

planche 34: les coupes urbaines échelle 2000. Source : autre.

1.7.2 Les façades urbaines :



Façade est des bungalows



Façade nord des bungalows

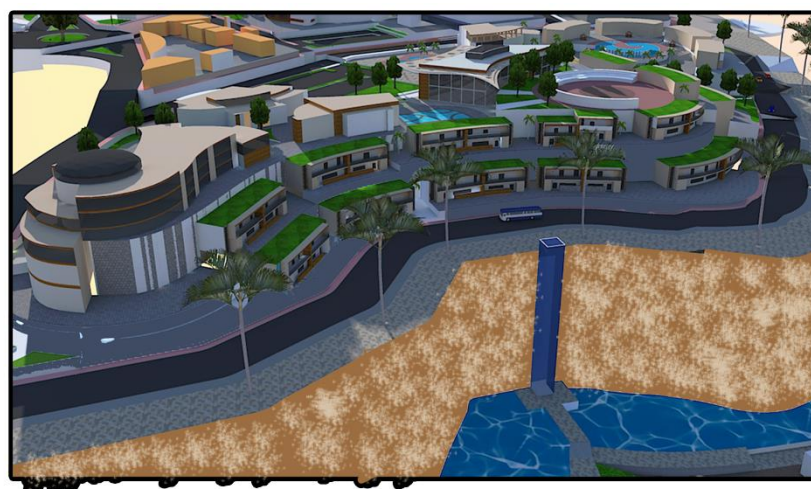


Façade principale de centre commercial

Planche 35: façade urbaine (échelle 1/1000). Source : auteur.



les bungalows



les bungalows



les bungalows



Théâtre en pleine air



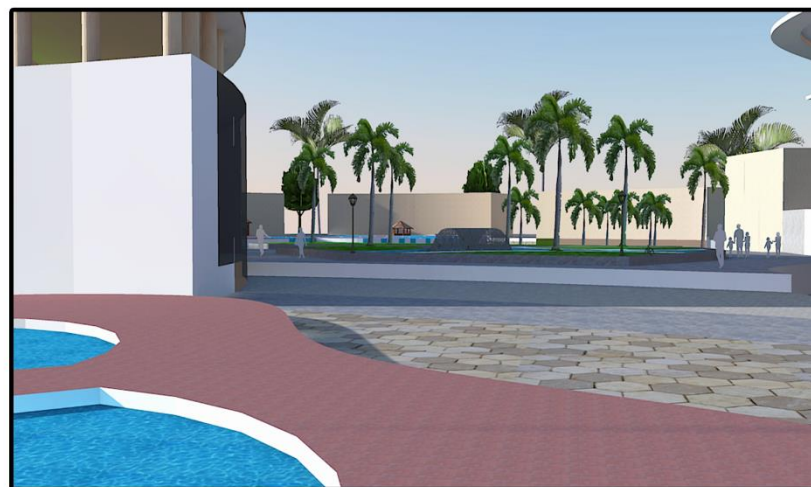
Placette de centre d'estivage



Placette de centre d'estivage



Clubhouse



Placette de centre d'estivage



Clubhouse

Planche 36: les vues en 3D. Source : auteur.



Centre d'estivage



Placette de centre d'estivage



Placette de centre d'estivage



Façade nord des bungalows



Placette de centre d'estivage



les bungalows

Planche 37: les vues en 3D. Source : auteur.



Entrée de centre commercial



Centre commercial



Entrée de centre commercial



Centre commercial



Placette de front de mer



Entrée de centre commercial



Placette de front de mer



Placette de front de mer



Placette de front de mer

Planche 38: les vues en 3D. Source : auteur.



la bande de front de mer



Espace de rencontre



Placette de phare maritime



Placette de phare maritime



Placette de phare maritime



la bande de front de mer



Placette de centre commercial



Placette de centre commercial



la bande de front de mer

Planche 39: les vues en 3D. Source : auteur.



la bande de front de mer



Placette de phare maritime



Placette de centre commercial



Les bungalows



Placette de phare maritime



Les bungalows



la bande de front de mer



la bande de front de mer



la bande de front de mer

Planche 40: les vues en 3D. Source : auteur.

1.8 Partie technique de l'aménagement urbaine :

1.8.1 Principe d'aménagement urbain :

1. Promouvoir une utilisation économe et renouvelable des ressources dans l'espace public.
2. Favoriser le développement local et l'attractivité du territoire à travers l'espace public.
3. Assurer un cadre de vie et un confort urbain dans les espaces publics.
4. Améliorer l'environnement local à travers les espaces publics.

Par l'utilisation d'une méthode d'évaluation de la qualité des espaces publics dans un projet d'aménagement durable à Alger

Objectifs stratégiques de la recherche (Agenda 21)	Principaux critères détaillés de qualité des espaces publics issus des différentes entrées	Critères synthétiques
Promouvoir une utilisation économe et renouvelable des ressources dans l'espace public	Économie	Économie d'usage
Favoriser le développement local et l'attractivité du territoire à travers l'espace public	Energie	Gestion
	Gestion	
	Entretien	
	Attractivité	Attractivité
	Loisirs/ Animation	
	Adaptabilité aux usages (Flexibilité)	
	Offre de services	
	Sécurité / Sûreté	Sécurité & Sûreté
	Ordre public	Mobilité
	Déplacements	
Partage de l'espace public		
Stationnement		
Assurer un cadre de vie et un confort urbain dans les espaces publics	Accessibilité	Accessibilité
	Lisibilité signalétique	Ambiances urbaines
	Paysage / Esthétique	
	Ambiances	
	Embellissement	
	Végétation	
	Qualité visuelle	Composition urbaine
	Visibilité	
	Cohérence	
	Continuité spatiale	Aménagement
	Aménagement	
Densité		
Mobilier urbain	Qualité environnementale	
Qualité environnementale (Bruit, Air, Eau)		
Confort climatique		
Assainissement		

Tableau 17: Tableau synthétique des critères de qualité des espaces publics⁴⁰

⁴⁰ Hadji, Lydia. « Méthode d'évaluation de la qualité des espaces publics dans un projet d'aménagement durable à Alger », Revue d'Économie Régionale & Urbaine, vol. décembre, no. 5, 2012, pp. 857-874.

1.8.2 Mobilité urbaine doux :

Les transports doux caractérisent tous les modes de transports sans moteurs, qui ne génèrent pas de pollution ou de gaz à effet de serre. L'adoption des modes de transports doux comporte de nombreux avantages : ils contribuent à la réduction de la pollution de l'air et à la lutte contre le réchauffement climatique, et permettent de se maintenir en bonne santé physique en pratiquant régulièrement de l'exercice.⁴¹

1.8.2.1 Pourquoi intégrer les modes doux dans notre plan de mobilité ?

On intègre ce mode de mobilité pour optimiser et réduire les déplacements liés à une activité professionnelle, en vue de diminuer les coûts et les impacts socio-environnementaux, passe nécessairement par des changements de comportement. Mais pour cela, les employeurs doivent favoriser l'usage de moyens de transports plus responsables et sensibiliser les salariés à ces nouveaux modes de déplacements.⁴²

1.8.2.2 Mode de mobilité projeté dans notre zone d'étude :

a. Mobilité vertical (Ascenseur urbaine) :

Cette construction a été réalisée sur l'emprise des talus en pente qui bordent les remparts. D'une portée de 28 m, la passerelle s'accroche à la tour vitrée (de 50 m de hauteur) qui abrite l'ascenseur. La passerelle et la structure de la tour ont été entièrement préfabriquées en charpente métallique.

La passerelle a été étudiée pour limiter les sensations pouvant donner le vertige aux usagers (fréquence de vibration réduite, vues plongeantes cadrées, matériaux au sol en béton...). Cet équipement s'illumine la nuit grâce à un système de leds dont la couleur est programmée par ordinateur.



Figure 47 : Ascenseur urbain et passerelle piétonne
Source: <https://www.agenceschneider.fr/projets/ascenseur-urbain-passerelle-pietonne-saint-lo-50/>

⁴¹<http://www.vedura.fr/environnement/transports/transports-doux>

⁴² <http://ekodev.com/blog/On-en-parle/>

Ainsi, l'ascenseur et la passerelle changent de couleur à chaque heure de la nuit, créant un véritable repère visuel et temporel dans la ville. ⁴³

b. Piste cyclable :

Une piste cyclable est une partie de la voie publique, sur laquelle les bicyclettes et les cyclomoteurs classe A doivent circuler. La piste cyclable peut se trouver à droite ou à gauche de la chaussée. Le cycliste, d'un gabarit statique de 0.60m, a besoin d'un espace de 1.50m pour circuler notamment voire de 1.75m en présence de véhicules en stationnement.

44

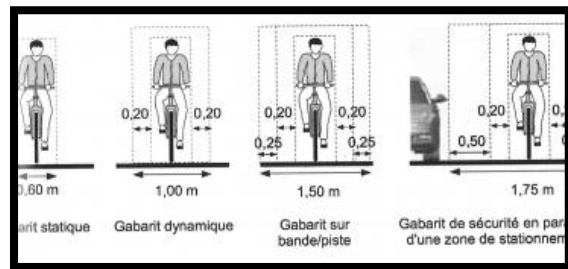


Figure 48 : largeur des voies pour les vélos
Source : <http://www.equipements-routiers-et-urbains.com/content/les-amenagements-cyclables>

Figure 49: piste cyclable. Source : <https://ellesfontduvelo.com/2016/11/amenagements-cyclables/>

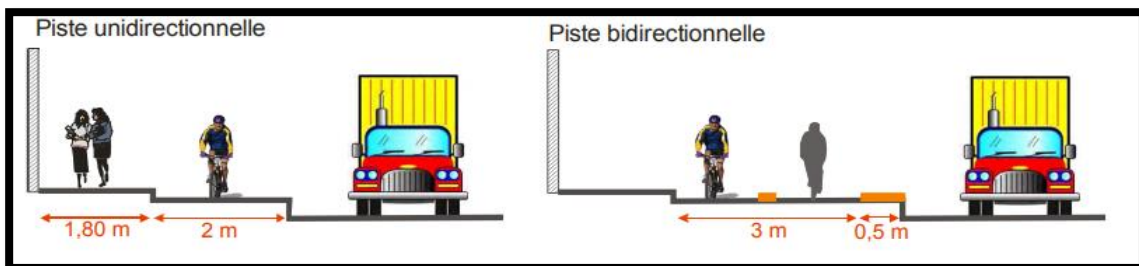


Figure 50: recommandations pour la piste unidimensionnelle et bidirectionnelle.
Source : http://voiriepourtous.cerema.fr/IMG/pdf/amenagements_cyclables2_cle014378.pdf

⁴³ <https://www.agence-schneider.fr/projets/ascenseur-urbain-passerelle-pietonne-saint-lo-50/>

⁴⁴ <https://www.permisdeconduire-online.be/theorie/theorie-permis-b/piste-rue-cyclable-passage-pour-cyclistes>

c. Stationnement :

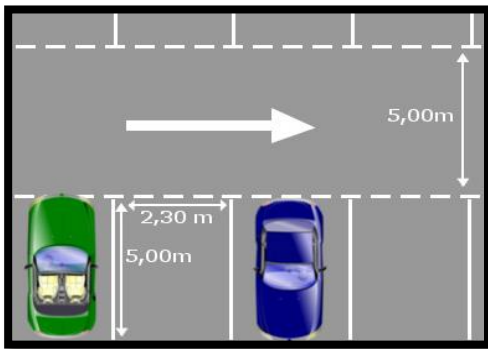


Figure 52 : normes pour parking
Source: <http://www.bms-sols.com/marquage-sol-parking-regles/>

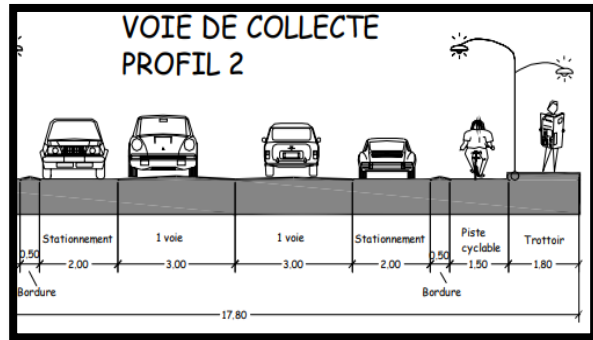


Figure 51 : coupe transversale de voirie .
Source : <http://www.pdu-casa.fr/annexe1.pdf>



Figure 54 : arrêt de bus
Source : http://www.accescity.be/fiche_batiment.



Figure 53 : stationnement réservé au gens a mobilité réduite
Source : <http://stationnementpourhandicape.mobilite-reduite.eu/>



Figure 56: station solaire des vélos. Source: http://velos-solaire_olivier-50reduite/



Figure 55 : voiturette de golf pour la circulation au niveau de complexe touristique
Source : <https://www.alamy.com/>

d. *ouvrage d'art (Passerelle piéton) :*



Figure 58 : Passerelles en bois de grande portée avec structure lamellé collée
Source:<http://www.marcanterra.fr/2-bois-plantes/159-passerelles-en-bois-de-grande-portee.html>

Une passerelle légère en verre et acier de 21 mètres pour relier ses deux bâtiments.



Figure 57 : passerelle en verre et acier.
Source:<https://www.lemoniteur.fr/article/une-passerelle-legere-en-verre-et-acier-de-21-m-pour-relier-deux-batiments-13687655>

1.8.3 Les matériaux utilisés :

1.8.3.1 Critère de choix :

Les matériaux de revêtements de sol ont été choisis selon les critères suivants :

- Qualité esthétique urbaine,
- disponibilité,
- Durabilité,
- Facilité d'entretien et de maintenance,
- Confort des usagers et sécurité.
- Intégrés dans leur environnement

1.8.3.2 Revêtement du sol :

a. *Béton bitumineux :*

Un enrobé (ou enrobé bitumineux ou béton bitumineux) est un mélange de graviers, de sable et de liant hydrocarboné (type goudron ou bitume) appliqué en une ou plusieurs couches pour constituer la chaussée des routes, la piste des aéroports et d'autres zones de circulation.⁴⁵



Figure 59: Béton bitumineux, pour les chaussées et parking. Source: <https://www.guidebatimentdurable.com>

⁴⁵ <https://fr.wikipedia.org/wiki/Enrobé>

b. Pavés en pierre et marbre :

Il y a deux règles simples à respecter. Tout d'abord, il faut choisir la bonne pierre répondant à toutes les normes en vigueur. En tant que négociants spécialisés, nous avons ce devoir de conseil. Ensuite, il faut respecter les normes constructives. Nous assurons le suivi et les conseils de mise en œuvre si besoin.



Figure 60 : pavée en pierre pour les trottoir . Source : <http://www.stroidek.ru/>

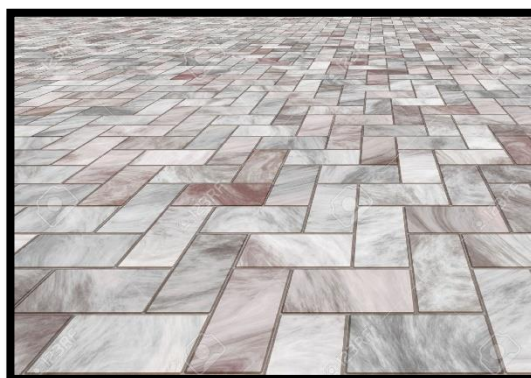


Figure 61 : marbre pour les petits placettes. Source : <https://fr.123rf.com/>



Klinker Kandla pour les placettes



Pierre bleue pour les espaces de rencontre

c. Les modules engazonnés :

Dalles ajourées en béton, brique ou plastique de récupération, maintenues par un substrat végétalisé (gazon ou autres variétés de graminées). Leur pose nécessite un décaissement préalable (dalles de béton notamment) ou la réalisation d'une assise porteuse (dalles de plastique).



Figure 62 : module gazonnée usage placette public.. Source:<http://febe.be/frontend/files/.pdf>



Pavés Béton Gazon

d. *Le sable stabilisé :*

Appartient à la famille des matériaux compactés, utilisés pour revêtir habituellement les espaces publics, les aires de jeux pour enfants ou jeux de boules, et aussi certains stationnements. Il est idéal pour recouvrir des zones ou espaces à connotation naturelle forte.



Figure 63: sable stabilisé pour espaces de jeux.
Source :<https://sol.ooreka.fr/astuce/voir/658485/>

e. *LE BOIS D'EXTÉRIEUR :*

A utiliser pour l'extérieur sous la forme de platelage (planchers), de deck (ponts ou plates-formes), de traverses, voire de pavés (utilisation ancienne ou exceptionnelle).

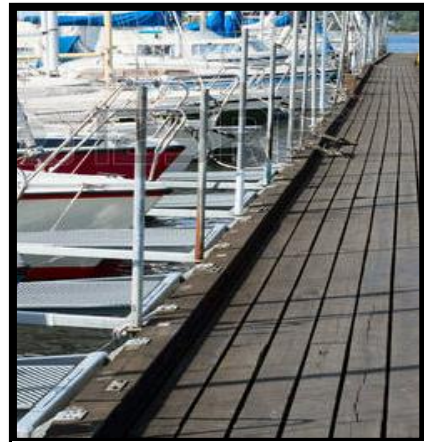


Figure 64: bois d'extérieur pour les quais de port de plaisance
Source:<https://fr.123rf.com/>

1.8.4 Mobilier urbaine et l'éclairage :

1.8.4.1 Mobilier urbaine :

Le mobilier urbain est, selon une expression contemporaine, une notion englobant tous les objets qui sont installés dans l'espace public d'une ville pour répondre aux besoins des usagers.⁴⁶

⁴⁶ https://fr.wikipedia.org/wiki/Mobilier_urbain

1.8.4.2 Critère de choix :

1. La substitution.
2. La sobriété.
3. La disponibilité.
4. La simplicité.

1.8.4.3 Mobilité de protection :

a. CLÔTURES ET RONDINS



Figure 66: Poteau pin (1 lisse) angle 9 x 9 x
Hauteur 150 cm. <http://www.novagreen.fr/>



Figure 65: cloture en bois.
<http://www.novagreen.fr/>

b. Bornes de protection :

Planter pour la protection et délimitation



Borne Sphérique



Borne Cabestan - petite



Borne Cabestan -
grande

1.8.4.4 Mobilier de repos : banc et banquette



Figure 68: mobilier urbaine fonctionnel au long de bond de mer. Source : <http://www.sinoconcept.fr/>



Figure 67: mobilier Botanique Twist en inox et robinier pour les placettes .source:<http://www.tolerie-forezienne.com/>



Figure 70: banc au long des cheminements. source:<http://www.sineugraff.com/>



Figure 69: banc pour les lecteurs dans les espaces verts. Source :<https://www.maison.com/design/mobilier/>



Figure 72: banc lumineux pour l'ambiance nocturne. Source : <http://www.sineugraff.com/>



Figure 71: table de pique-nique. Source : <https://www.pinterest.fr/>

1.8.4.5 Mobilier de propreté :



Figure 73: corbeille métal et contemporaine pour l'espace extérieur des équipements. Source : <http://www.archiexpo.fr/>



Figure 74: Corbeille de propreté de voirie avec seau intérieur ou sac plastique, avec protège-pluie. Source : <http://www.guyon-mobilier-urbain.com/>



Figure 75 : corbeilles sélectives pour le tri des déchets. source: <http://www.guyon-mobilier-urbain.com/>

1.8.4.6 Mobilier de l'éclairage :

En suivant ces quelques conseils vous contribuerez à améliorer la visibilité, la sécurité et les économies d'énergie de votre commune, tout en préservant l'environnement naturel nocturne. Exemples de ce qu'il faut ou ne faut pas faire en matière d'éclairage public :

Recommandé :

Les installations qui privilégient la lumière canalisée plutôt qu'un éclairage en halo.
Projecteurs dirigés vers le sol Lampadaires avec ampoules parfaitement protégées.

Non recommandé :

Les installations qui produisent une lumière éblouissante ou qui éclairent les zones non fréquentées la nuit. Projecteurs horizontaux Lampadaires avec ampoules à nue.⁴⁷



Figure 76 : éclairage public intelligent. Source : <http://www.archiexpo.fr/>

⁴⁷ recommandation-flyer.pdf

1.8.5 Végétation :

La végétation : un acteur de premier plan dans la démarche « Ville durable ». La présence de végétation urbaine permet de favoriser la vie sociale des citoyens. Ces bénéfices sociaux liés à la nature de l'espace diffèrent en fonction de la forme de végétation en place.

1.8.5.1 Objectifs :

- Rafraîchir l'air en milieu urbain en combinant les effets liés à leur ombre et leur évapotranspiration.
- Contribue à lutter contre le changement climatique en captant le dioxyde de carbone.
- Améliorer la santé physique des habitants.
- Avoir une incidence psychologique positive.
- Contribue au confort phonique, thermique et visuel.
- Améliorer la sécurité urbaine.

Type de végétation implanté au niveau de zone d'étude :

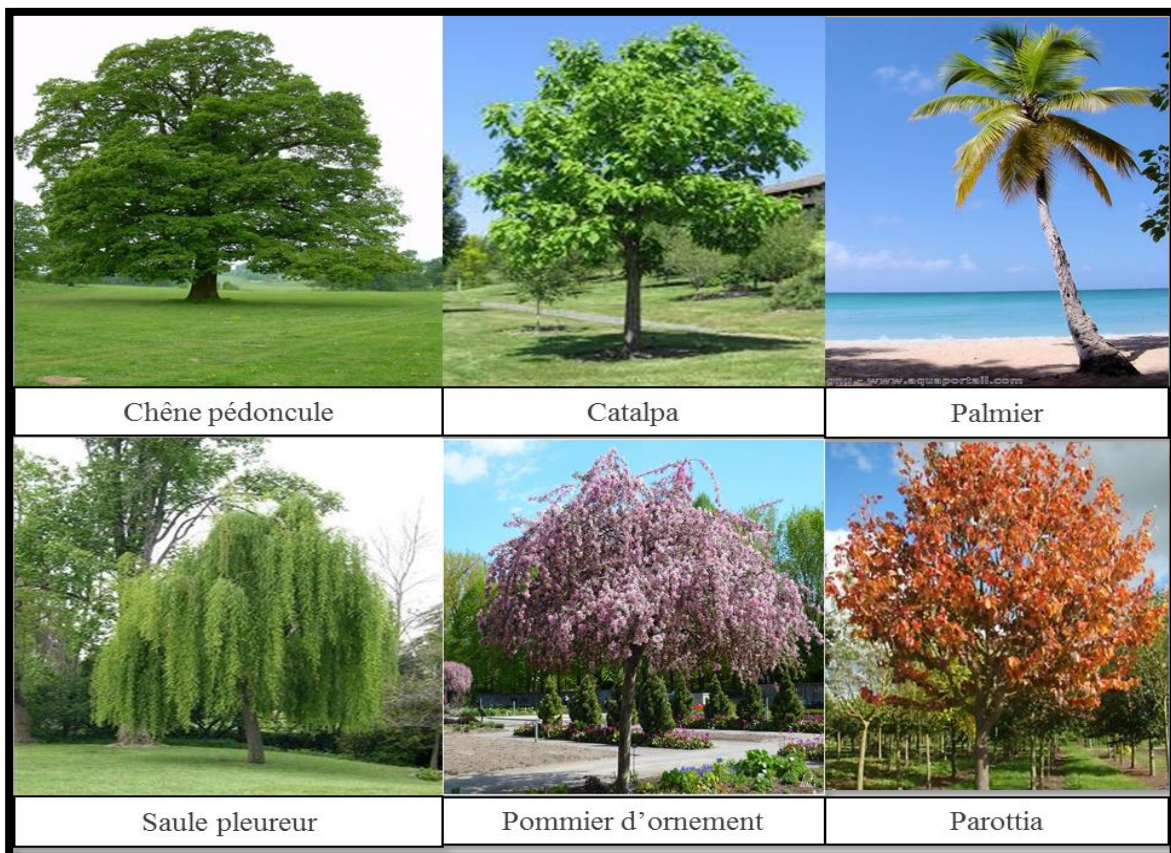


Figure 77: les arbres projetés. Source : <http://jardinage.lemonde.fr/>



Figure 78: les fleurs et arbuste projeter. source: <https://jardinage.lemonde.fr/>

1.8.6 Plateforme suspendue :

À 90 mètres d'altitude, créant un effet vertigineux et offrant une vue à couper le souffle, la plateforme saura sans doute plaire aux amateurs d'émotions fortes. Panorama imprenable sur la mer méditerranéenne.

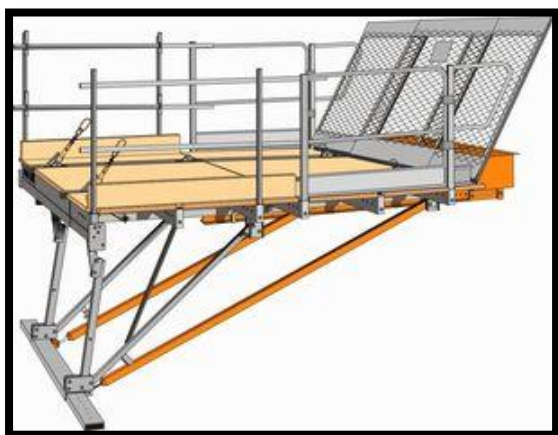


Figure 80: plateforme suspendue. source: <http://www.directindustry.fr/fabricant-industriel/>



Figure 79: Plateforme vitrée suspendue. source: <https://www.tourisme-gaspesie.com/>

1.8.7 Jet d'eau et fontaine :

Une fontaine est une construction, généralement accompagnée d'un bassin, de laquelle jaillit de l'eau. Une fontaine peut être naturelle, c'est-à-dire alimentée par une source ou faire partie d'un réseau de distribution d'eau, un réseau d'aqueducs, ou un réseau alimenté par des

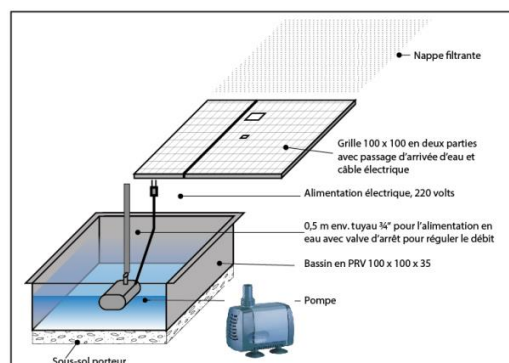


Figure 81: conception des fontaines. source: <https://www.birkenmeier.com/>

pompes. La fontainerie classique distingue les fontaines des jets d'eau, nappes d'eau et cascades.

Un jet d'eau est de l'eau s'écoulant en jet. Ce type d'écoulement est obtenu en laissant s'échapper par un orifice de l'eau mise sous pression. En mécanique des fluides, l'écoulement de jet appartient à la classe des écoulements cisailés libres.



Figure 82: les fontaines et les jets d'eau utilisés dans les bassins et les espaces publics. Source : <http://www.technic-systemes.com/>

1.8.8 Equipements de loisir de parc d'attraction :

Un parc d'attractions est un type particulier de parc de loisirs proposant des activités diverses destinées à détendre, amuser, divertir le visiteur. Ces activités, appelées attractions, sont de diverses formes.



Figure 83: Type des équipements de loisirs. Source : <http://www.rides-beston.com/>.

Conclusion générale :

Notre projet intitulé : «Vers une revitalisation de secteur touristique par la reconquête d'une friche industrialo-portuaire. » qui porte sur la notion de récupération des friches urbaines pour la valorisation de secteur touristique afin de rendre la ville de Ghazaouet une ville portuaire et touristique par excellence

Notre contribution scientifique ce veut, être un essai méthodologique doté de stratégies pour intervenir sur les friches urbaines, qui est un sujet d'actualité aborder par les pays européennes pour minimiser l'étalement urbaine. Par contre, en Algérie, cette notion de réflexion sur les friches urbaines n'est pas prendre en considérations. Alors cette contribution de notre part espérer de maitre la lumière sur ce sujet pour les gens spécialistes pour améliorer la vision d'aménagement des territoires urbaines.

Notre objectifs été de transformer la bande de front de mer d'une vocation industrielle a une vocation touristique, tout en répondant aux besoins actuelle et future des usagers, a travers un projet urbaine qui réponde au parole qui dis « penser globale et agir local », par Soulevant dans un premier temps les problèmes majeurs auxquels nôtre site est confronté, en particulier le problème de rupture de ce dernier et le reste de la ville. Cette diagnostic urbaine qui nous servir comme un support pour notre intervention, ainsi que les analyses thématiques et le programme de base qui nous servira de guide pour la programmation.

Notre aspiration été d'apporter à la ville de Ghazaouet une nouvelle image, à travers une réflexion urbaine ambitieux qui cherche d'apporter des solutions aux problèmes posée, définir la ville comme destination phare de tourisme, améliorer les conditions de vie des usagers sur le plan économique, social et culturel ainsi que convertir la ville de Ghazaouet a une ville attractive et compétitive au niveau territorial.

Bibliographie :

Ouvrage :

Pierre Merlin et Francois Choay. *Dictionnaire d'urbanisme et de l'aménagement*. paris: presses universitaires de france, 1988.

Hamdoun, Mohammed. *GHAZAOUET (NEMOURS)*. L'Harmattan, 1 janv. 2001.

Emmanuel Rey, Sophie Lufkin. *Des friches urbaines aux quartiers durables*. PPUR Presses polytechniques, 2015.

REY, Emmanuel. *Régénération des friches urbaines et développement durable: Vers une évaluation intégrée à la dynamique du projet*. lauvain: presses universitaires, 2013.

Alberto, Zucchelli. *Introduction à l'urbanisme opérationnel et la composition urbaine*. Office des publications universitaires, 1983.

ASCHER, Francois. *les nouveaux principes de l'urbanisme*. paris: edition de l'Aube, 2013.

BENYOUCEF, Brahim. *Analyse urbaine élément de méthodologie*. alger: affice des publication universitaire, s.d.

Larousse. *Dictionnaire Francais*. Larousse, 2005.

Thèse de magister :

Evaluation de l'ancien bâti de l'époque coloniale (cas d'étude la ville de Ghazaouet), université de Tlemcen , OUADAH Halima Saadia

Revue :

Hadji, Lydia. « Méthode d'évaluation de la qualité des espaces publics dans un projet d'aménagement durable à Alger », Revue d'Économie Régionale & Urbaine, vol. décembre, no. 5, 2012, pp. 857-874.

PDF et site web :

http://voiriepour tous.cerema.fr/IMG/pdf/amenagements_cyclables2_cle014378.pdf

<http://www.pdu-casa.fr/annexe1.pdf>

Organisation Mondiale de Tourisme.

<https://www.universalis.fr/encyclopedie/tourisme/6-types-de-tourisme/>

<https://sites.google.com/site/rcnarchitecture/c/histoire-des-theories-fondatrices-de-l-urbanisme/l-analyse-typo-morphologique>

<http://www.algerie-focus.com>

<http://www.tangerport.com/fr>
<http://dunkerquegrandlarge.wixsite.com/home/neptune>
www.cg29.fr
<http://stationnementpourhandicape.mobilite-reduite.eu/>
<https://www.guidebatimentdurable.com>
<https://fr.wikipedia.org/wiki/>
<https://www.maison.com/design/mobilier/>
<http://www.guyon-mobilier-urbain.com/>
<http://www.archiexpo.fr/>
<https://jardinage.lemonde.fr/>

Autre :

LE SCHEMA NATIONAL DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE (SNAT).

LE SCHEMA REGIONAL D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE (SRAT).

Plan d'aménagement de wilaya (PAW). A.N.A.T. (agence national d'aménagement du territoire).

P.D.A.U. DE GHAZAOUET 2011

POS de plateau du phare 1999

Plan de l'unité industrielle

Résumé

Parmi les villes d'Algérie les plus fascinantes et attirantes par leurs topographies accidentées, leurs ports et leurs situations stratégiques on distingue la ville de Ghazaouet. En effet Ghazaouet est une ville méditerranéenne et portuaire par excellence grâce à son positionnement Stratégique, ses potentialités, ses ressources et ses capacités humaines, la ville espère ainsi à devenir une ville compétitive et attractive avec un rayonnement territorial.

Cependant, à cause de plusieurs contraintes naturelles et artificielles qui ont engendré une dispersion anarchique de tissu urbain et aussi la présence d'une unité industrielle à vocation non compatible avec la zone, Ghazaouet présente une image d'une ville tentaculaire avec des espaces désaffectés et non exploités sous formes de friches urbaines malgré ces potentialités touristiques.

Afin de redonner à notre ville la place qu'elle mérite, notre choix s'est porté sur la zone en front de mer, occupé par l'unité industrielle, le plateau du phare et le port. Et dans un objectif de planification stratégique, notre projet vise à un renouvellement urbain qui nécessite une reconquête et récupération des friches portuaire et industrielle tout en réconciliant la ville à la mer.

Cette opération de renouvellement urbain s'inscrit dans un processus de transformation du front de mer se traduisant par des propositions de développement de nouveaux programmes urbains, et en garantissant le maintien de l'activité touristique par la projection d'un complexe touristique et d'un centre d'estivage avec des équipements à fonctions sportives, commerciales, loisirs, etc. ... pour satisfaire les besoins et les attentes des générations actuelles et futures.

ملخص

من بين مدن الجزائر روعة وجاذبية من خلال تضاريسها الوعرة، وميناءها وموقعها يمكننا ذكر مدينة غزوات. غزوات هي مدينة تطل على البحر الأبيض المتوسط وتحتوي على ميناء، وبفضل موقعها الاستراتيجي ومقدراتها ومواردها وقدراتها البشرية، في أمل أن تصبح مدينة تنافسية وجاذبة ذات نفوذ إقليمي

ومع ذلك، بسبب العديد من المعوقات الطبيعية والاصطناعية التي تولد تشتت والفوضى في النسيج العمراني وجود وحدة صناعية لديها عرض يتعارض مع مساحة المقومات السياحية للغزوات التي تحتوي على مساحات مهجورة وغير مستغلة. لإعطاء مدينتنا مكانها الذي يستحق، اخترنا منطقة تقع على حافة البحر، تحتلها الوحدة الصناعية، وهضبة المنارة والميناء. وفي إطار التخطيط الاستراتيجي، ويهدف مشروعنا إلى التجديد الحضري الذي يتطلب استصلاح واسترداد أراضي الميناء والأراضي الصناعية وذلك لوصول المدينة إلى البحر

إن عملية التجديد العمراني هذه جزء من عملية تحويل للواجهة البحرية مما أدى إلى مقترحات لتطوير برامج حضرية جديدة، وضمان المحافظة على النشاط السياحي من خلال عرض مجمع سياحي ومنتجع صيفي مع مرافق رياضية وتجارية وترفيهية وغيرها من المرافق. ... لتلبية احتياجات وتوقعات الأجيال الحالية والمستقبلية