

Remerciements

au terme de ce travail, nous tenons à remercier Dieu le tout puissant de nous avoir donné le courage, la volenté, et la patience pour achever ce travail.

en second lieu, nous tenant à remercier nos respectueux professeurs tout au long de notre parcours d'étude.

nous exprimons notre gratitude à nos encadreurs **Mr RAHMOUN Mohammed** et **Mr CHARREK Fariz** pour leurs précieux conseils, leurs présence et leurs aides durant toute la durée de travail.

ainsi à notre précédente professeur madame **SALMI** pour leurs conseils constructifs.

nous remercie très sincèrement les membres de jury d'avoir bien voulu accepter de faire partie de la commission d'examen.

Enfin nous remercie tous ceux qui nous ont aidées de prés ou de loin pour réussir a terminer notre mission.

Dédicaces

Nous dédions ce modeste travail à nos chers parents en premier lieu pour leurs soutient et leurs sacrifices, leurs privation pour nous aider à avancé dans la vie

Nous espérons qu'un jour, nous pourrons leurs rendre un peu de ce qu'ils ont fait pour nous, que dieu leur prête bonheur et longue vie.

A nous chères sœurs pour leur aide , leur patience, et leurs écoutes.

A toutes nos famille ADDOUN ,BERRAIS , MEHIDI, et BENNAI , en particuliers à nos grands parents

à nos très chères amis et collègues.

Enfin nous dédié ce travail à notre frère BOUKLI Fouad qui a été toujours présent pour nous et qui nous a beaucoup aider durant toutes notre cursus universitaire.

ADDOUN Sakina , BERRAIS Meriem

Résumé :

L'Algérie, un pays riche en potentialités naturelles, culturelles et historiques, témoins des civilisations urbaines qui se sont succédées, Ces atouts peuvent confier à cette nation et à son économie le statut d'un Pays touristique par excellence, alors que cette ambition reste un rêve qui n'a pas vu le jour jusqu'à maintenant à l'écart des pays voisins, cette situation reste problématique que ce soit dans les grandes ou petites villes algériennes; la question de Beni Saf, une ville balnéaire qui présente des valeurs historique et culturelles particulières, une mosaïque naturelle (terre et mer). Cette ville a été dans un certain temps l'une des plus importantes villes industrielles en Algérie mais qui a malheureusement perdu son identité avec l'épuisement des gisements, cependant Beni Saf doit trouver une autre source économique indispensable pour la réintégrer dans son territoire tout en se basant sur une nouvelle assiette industrielle renouvelable (touristique et de pêche)

Le projet de l'entrée de ville, "un projet de renouvellement pour une meilleure compétitivité territoriale" vise à améliorer l'image de l'entrée de la ville, l'intégration de la zone dans la ville avec l'injection de différents moyens de transport et de nouveaux aménagements extérieurs, aussi traiter la façade maritime, créer une nouvelle centralité urbaine animée par de nouveaux équipements touristiques, économiques et de loisirs.

Mots clés: potentialités, atouts, tourisme, petites villes, ville industrielle, valeurs historique et culturelles, source économique, l'entrée de ville, compétitivité territoriale.

ملخص

الجزائر بلد غني بالثروات الطبيعية ، الثقافية و التاريخية الشاهدة على تتابع الحضارات في المدن، هذه التنوع من شأنه أن يعهد لهذه الأمة و لاقتصادها بطابع سياحي بامتياز، إلا أن هذا المطمح لا يزال حلما لم يرى النور إلى يومنا هذا على عكس البلدان المجاورة التي نجحت في استثمار جهودها في هذا المجال للنهوض باقتصادها إلى أعلى المراتب. هذه الوضعية تبقى إشكالية سواء بالنسبة للمدن الجزائرية الكبيرة أو الصغيرة؛ كما هو الحال ببني صاف ، و هي مدينة ساحلية تمثل قيما ثقافية و تاريخية مميزة ، فهي تعتبر فسيفساء طبيعية (برية و بحرية). هذه المدينة كانت في وقت من الأوقات واحدة أهم المدن الصناعية في الجزائر ، و التي لسوء الحظ قد خسرت هويتها مع استنزاف إمكانياتها ، و عليه من الواجب على هذه الأخيرة إيجاد موارد اقتصادية أخرى ضرورية لإعادة تنصيبها إقليميا معتمدة في ذلك على قاعدة صناعية متجددة (السياحة و الصيد).

مشروع مدخل المدينة ، " مشروع تجديد و إعادة تهيئة من أجل أفضل تنافسية إقليمية " يهدف إلى تحسين صورة مدخل المدينة ، و إدماج المنطقة في المدينة من خلال تحسين الخدمات العمومية، مع توفير وسائل للنقل محافظة أكثر على البيئة ، و مرافق و منشآت من شأنها إعادة إحياء المكان ، أيضا معالجة و تحسين الواجهة البحرية، إنشاء مركز حضري جديد تديره مرافق سياحية و اقتصادية جديدة و أخرى للتسلية و الترويح عن النفس.

الكلمات المفتاحية : الثروات، التنوع، السياحة ، المدن الصغيرة ، المدن الصناعية ، قيم ثقافية و تاريخية مميزة، موارد اقتصادية ، مدخل المدينة، التنافسية الإقليمية ،

Sommaire

Remerciement	
Dédicaces.....	
Résumé.....	
Sommaire.....	
Introduction générale	
Chapitre I: Genèse et définitions sémantiques de la thématique de recherche17p/31p).....	17
1. la ville et l'urbanisme.....	18
1.1. la ville.....	18
1. 2 l'urbanisation	18
1.3 l'urbanisme	18
1.4. l'air urbaine	19
2. La notion de tourisme.....	19
2.1. le tourisme	19
2.2 Type de tourisme	19
2.2.1 tourisme balnéaire	19
2.2.2. tourisme naturel	19
2.2.3. tourisme culturel	20
3. L'entrée de ville.....	20
3.1 définition de l'entrée de ville	20
3.2 Historique de l'entrée de ville	20
4. la notion de centralité urbaine.....	23
4.1. le centre	23
4.2. centralité urbaine	24
4.2.1 . la mono centralité.....	24
4.2.2. la poly centralité.....	25
4.3 le processus de métropolisation	26
5. l'architecture et l'urbanisme des bords de mer	26
5.1 Définition de la Plage	26
5.2. Historiques d'aménagement des plages.....	26
5.2.1. 1 ère partie : 1760 - 1929, inventer la villégiature La belle époque des stations.....	26
5.2.2 . 2 ème partie : 1930-1980, le bord de mer pour tous.....	29
5.2.3. 3 ème partie : 1980-2010, le renouveau des stations balnéaires.....	30
6. Opération d'intervention urbaines:.....	30
6.1. Renouveau urbain.....	31
6.2. reconversion urbaine.....	31

6.3 Réhabilitation urbaine	31
6.4. Revalorisation urbaine.....	31
6.5 .Restauration urbaine	31
6.6. Restructuration urbaine.....	31
Chapitre II: ANALYSE URBAINE DE LA VILLE DE BENI SAF (32p/85p)	32
1. Analyse des instrument d'urbanisme.....	33
1.1Généralité.....+.....	33
1.2..Le SNAT.....	33
1.3. Le SEPT.....	34
1.4 Le PAWT.....	35
1.5. Le PDAU.....	37
1.6. Les limites des instruments d'urbanisme	37
2. Analyse urbaine de la ville de Beni Saf	38
2.1. Présentation de la ville de Beni Saf.....	38
2.1.1. Situation	38
2.1.2. Delimitation	38
2.2. Paysage urbain.....	40
2.2.1.Morphogenese de la ville de beni Saf.....	40
2.2.2.Model de croissance.....	44
2.2.3 Typologie urbaine.....	46
2.2.4 Forme urbaine.....	47
2.2.5. Réserve foncier	48
2.2.6. Contraintes et potentialités.....	51
2.2.7 Synthèse.....	53
2.3 Infrastructure et mobilité.....	53
2.3.1 Réseaux de communication.....	53
2.3.2. Réseau de bus.....	54
2.3.3 Transport de machandise	54
2.3.4 Contraintes et potentialités.....	57
2.3.5. Synthese	58
2.3.6 Espace d'animation.....	58
2.4 Economie urbaine.....	58
2.4.1 Dynamique de croissance.....	58
2.4.2 Densité de population.....	59
2.4.3 Activités économique.....	60

2.4.4 Contraintes et potentialités.....	65
2.4.5 Synthese	68
2.5 Paysage naturel.....	68
2.5.1 Topographie	68
2.5.2. Climat	68
2.5.3 Sismicité	70
2.5.4. Géologie	70
2.5.5. Hydrographie	71
2.5.6. Contrainte et servitudes.....	73
2.5.7. Contraintes et potentialités	74
2.5.8. Synthèse	74
2.6. Synthese générale	75
2.6.1 Problématique générale.....	76
2.6.2 Hypothèse générales.....	76
3.Propositions et interventions générale	77
3.1. Scénarios d'aménagement de la ville 01.....	77
3.1.1. Intitulé	77
3.1.2. Les orientations par zone	77
3.2. Scénarios retenu	81
3.2.1. Intitulé	81
3.2.2. Les orientations par zone	81
3.3. Comparaison entre les deux scenario	85
3.4. Choix de scenario retenu	85
3.5. Choix de la zone d'intervention.....	85
Chapitre III: Programmation de projet urbain (86 p/151p)	86
1. Analyse Typo morphologique de la zone d'étude.....	87
1.1. Présentation de fragment d'étude	87
1.1.1. Situation	87
1.2. Analyse de la typologie urbaine	88
1.2.1. Infrastructure et mobilité	88
1.2.2. . Typologie des ilots	89
1.2.3. . Cadre juridique	91
1.2.4. Fonctions urbaine	92
1.3. Analyse de la typologie architecturale	94
1.3.1. Etat de bâtis.....	94

1.3.2 Analyse des façades	95
1.3.3. Etat de Gabarie.....	96
1.4 Analyse environnemental	97
1.4.1. Contrainte et potentialité	97
1.5. Façade et coupe urbaine	98
1.6. Dysfonctionnement urbain	99
1.6.1 synthèse de la carte des problèmes de la zone d'étude	100
1.6.2. Problématique spécifique	100
1.7. Option retenu par le PDAU	101
2. Analyse des exemple thématique.....	103
2.1. Exemple n 01: projt de l'entrée est de sete france.....	103.
2.1.1. Critères de choix de l'exemple.....	103
2.1.2. Présentation de projet	103
2.1.3. Enjeux du projet	105
2.1.4. Actions menée pour renouveler la ville	106
2.1.5 Démarche de concertations	111
2.2. Exemple 01: projet de l'entree est de la ville de marin	112
2.2.1. Critères de choix de l'exemple	112
2.2.2. Présentation de projet	112
2.2.3. Le projet de marin	112
2.2.4. Programme urbain du projet	115
3. Projet urbain.....	117
3.1. Objectifs d'intervention	117
3.2. Orientations d'aménagement	117
3.3. Les principes d'aménagement	118
3.3.1. Infrastructure et mobilité	118
3.3.2.Aménagements extérieurs	119
3.3.3. Principe de projection des fonction des fonctions	120
3.4. Esquisse d'aménagement	121
3.5. Stratégie d'intervention	122
3.5.1. Stratégie d'infrastructure	122
3.5.2. Stratégie de transport	122
3.5.3. Stratégie des espaces extérieurs	123
5.4. Stratégie architecturale	123
3.5.5. Stratégie des ilots	124

3.5.6. Stratégie des fonctions	124
3.6. Programme urbain	125
3.7.PLAN D'aménagement 1/2000	127
3.8 Façades et coupes urbaines	128
3.9. Vues en 3D de la zone d'étude	129
3.10. Plan d'aménagement 1/500 avec les perspectives d'aménagement.....	130
3.10.1. Les indicateurs des ilots	131
3.11.1. Façades et coupes urbaines	133
3.11.2. Façade globale de projet (la façade maritime).....	134
3.12. vue en 3D de la zone d'intervention	135
3.13. Prospective d'aménagement	139
3.14. Technique de projet	140
Conclusion (150p/152)	
bibliographie	
Annexe	

1. Table des illustrations

Figures.

Figure 1:Figure Villas et immeubles pour touristes à Ibiza, dans les îles Baléare	19
Figure 2: Tapantí National Park, situé dans la Área de Conservación La Amistad Pacífico, dans la partie sud du Costa Rica.....	19
Figure 3 :Touristes dans la cour de la Grande Mosquée de Kairouan en Tunisie.....	20
Figure 4: Allées de Sphinx Egypte.....	20
Figure 5: porte des lionnes, Mycènes 1350av J-C.....	20
Figure 6: les propylées, Athènes,437-432 av J-C.....	20
Figure 7: Arc d'Orange 26-27 av J-C réhab,: A CARISTIE.....	20
Figure 8: Porte QIANMEN, Chine.....	21
Figure 9: Porte de Paris, Moret-sur Loing xive siècle.....	21
Figure 10: Pont de Bois, Plans:j Gabriel 1716-1724.....	21
Figure 11: Projet de Gare centrale, le Corbusier.....	21
Figure 12: localisation et vue de la gare de Limoges, 1929, arch: R. Gonthier.....	22
Figure 13: premier prix du concours "Entrée de ville" vitre 35 krier Lebunetel,2004.....	23
Figure 14: vue aérienne sur la ville antique.....	24
Figure 15:emplacement des grands équipements de la ville d'Athènes.....	24
Figure 16:plan de POMPEI.....	25
Figure 17:Monrovia (Liberia)1948.....	25
Figure 18:vue aérienne sur la ville contemporaine.....	25

Figure 19: organisation des centres des villes mondial.....	26
Figure 20: organisation de la ville autours d'un élément centrale.....	26
Figure 21: grande Bretagne cabinet de bains.....	26
Figure 22: espagne san-sebastian cabine royale vers 1900.....	26
Figure 23: figure : char a voile, france, vers 1930-coll, musee des arts decoratifs, seau de plage-..coll.mucem, cabine de bain miniature sur roues, xixe siecle-coll chateau-musee.....	27
Figure 24: figure : monte- carlo aménagement des jardins du casino1926 albert laprade architecte dessin coll archives national de france.....	28
Figure 25 : france, promenade 1876-coll mediatheque du patrimoine.....	28
Figure 26: le grand hotel monaco, monte-carlo, transformation du cafe de paris, 1922-1924, edouard-jean niernmans, architecte - coll. Cap.....	28
Figure 27 : france biarriz, villa oceana, 1904 henri sauvage, architecte perspective coll. Capa.....	29
Figure 28: france, deau-ville, villa les marmousets 1923-1924, charles adda architecte perspective coll capa.....	29
Figure 29 :village de vacance le merber et maison de gardien 1961-1967 atelier de montrouge architecte perspective extérieure nd coll capa.....	30
Figure 30 : : japon plage artificielle 1996, le tourisme de masse vu par martin parr, photographie.....	30
Figure 31:carte de PAWT de la wilaya de ain temouchent.....	36
Figure 32: : position de beni saf dans la wilaya region nord ouest de l'algerie.	38
Figure 33: : position de beni saf dans la wilaya region nord- ouest de l'algerie.....	38
Figure 34: position géographique des différentes wilayas de la region nord ouest algerienne	38
Figure 35: l'aire urbaine de groupement.....	38
Figure 36: les unites urbaine de la ville de beni saf	38
Figure 37: infrastructure de la region nord ouest	39
Figure 38: schema d'infrastructure de la region nord ouest.....	39
Figure 39: rayonnement de la ville sur le bassin mediterannee	39
Figure40: rayonnement de la ville sur les ville voisines	40
Figure41: : première mosquee de beni saf a ghar el baroud.....	40
Figure 42 : les carriere de la mine	41
Figure43; 1974-1981 : construction du port.....	41
Figure44: chemin de fer	41
Figure 45: le port de beni saf.....	41
Figure46: ligne pour le transfertde mines vers le port.....	41
Figure48:l'eglise	42
Figure49: salle des fete.....	42
Figure50:Minerie de fer.....	42
Figure51: centre ville de beni saf a sa cration.....	42
Figure52: ville de beni saf 1901.....	43
Figure 53: vue générale de la ville de beni saf 1990	43
Figure54: vue de la ville a partie de la plage des puits	44
Figure 55: vue générale de la ville de beni saf	44

Figure56: L'hopital de Beni Saf.....	46
Figure 57: découpage administrative de la ville de beni saf	47
Figure 58: schématisation des voies au niveau des quartiers peripherique	53
Figure 59: schématisation des voies au niveau de centre ville	53
figure 60: train électrique	54
Figure 61: carte présente les espaces des différentes centralité urbaine	58
Figure 62:Evolution de la population groupement.....	59
Figure 63: :la population du groupement beni saf -sidi safi -emirabdelkader.....	59
Figure 64: densite de population au niveau de la ville de beni saf.....	59
Figure 65: taux de chomage aux niveau de groupement de beni saf.....	60
Figure66: carte présente les terre agricole a Beni Saf	61
Figure67:les terres agricole utile en sec dans le groupement de beni saf	61
Figure 68: representation des terres agricoles irrigées dans le groupement de Beni Saf.....	61
Figure 69: potentialite touristique dans la ville de beni saf.....	63
Figure 70: coupe transversale de beni saf.	68
Figure71:coupe longitudinale de beni saf	68
Figure 72:graphe presente la temperature.par rapport aux mois de l'annee.....	69
Figure73: graphe presente les presipitation de pluies.	70
Figure 74:carte presente les niveaux de sismicite dans l'algerie.....	70
Figure 75: carte de la ville represente les differentes zone geologique	71
Figure 76: les ressources en eau dans la région nord-ouest.....	71
Figure 77: alimentation de beni saf en eaux.....	71
Figure 78: carte des contraintes et servitude dans la ville de beni saf.....	73
Figure 79:carte preliminaire des vents de l'Algérie.....	81
Figure80:transformation de l'energie hydraulique.....	83
Figure 81:la position de la zone d'etude dans le territoire de la ville de beni saf	87
figure 82: délimitation de la zone d'étude.....	87
figure 83, et 84: voies et trottoirs mal entretenus.....	88
figure 85: ilot des maisons individuelles en bandes.....	89
figure 86: ilot des équipements.....	89
Figure 87: ilot ouvert	89
Figure 88: ilot mixte en bande.....	89
Figure 89: terrain en friche à la plage de puits.....	91.
Figure 90: friche industrielle (minoterie de la plage des puits).....	91
Figure 91, 92: équipements publics.....	92
Figure 93, 94, 95: façades actuelles de la plage des puits	94
Figure 96: gabarits des maisons de boulevard de front de mer	96
Figure 97: gabarits des maison de boulevard de l'entrée	96
Figure 98: zone inondable, pollue et dégradée, plage non entretenue.....	97
Figure 99 et 100: rupture urbaine causé par les falaises.....	97
Figure 101 :emplacement de sete par rapport a la france et la mediteranne. Erreur ! Signet non défini.	

Figure 102 : vue aerienne de la ville de sete	103
Figure 103:situation de projet de l'entree est de sète dans l'ensemble de territoire de l'agglomeration de thau.....	104
Figure 104: vue aerienne de la ville de sete actuellement.....	104
Figure105:plan de masse de la zone avant le projet.....	105
Figure 106: vue de la gare routiere.....	105
Figure 107: plan de masse découpage par zone	106
Figure108:deux plans présente les zone de planification urbaine (projection des activité)... ..	106
Figure 109 Plan de masse : les fonctions crée au niveau de la zone de projet	106
Figure110:nouvcls schéma de circuation	107
Figure 111:nouvcls schéma de circuation création des franchissement.....	107
Figure 112: nouvel aménagement extèrier des quais La nouvelle route permet d'apaiser le quai des Moulins.	108
Figure 113: nouvel shéma de circulation , tracé d'une nouvelle route.....	108
Figure 114: nouvel schéma de transport en commun.....	109
Figure 115, 116: vue en 3D des espace extérieurs aménagés	109
Figure 117: plan de masse de la zone avant le projet.....	109
Figure 118,119: les quais et les espaces en commun	110
Figure 120 vue des aménagements extérieurs à réaliser	110
Figure121: Deux coupes schématique des quais, espace public portuaire.....	110
Figure 122, 123:emplacement de nouvel canal dans le projet	111
Figure124 et 125: Situation da la ville de Marin dans l'île de Martinique	112
Figure126: Emplacement des secteurs analysé dans le projet de développement de marin..	113
Figure 127: Plan Des Masse De La Zone De Projet Des Secteurs : Maison Rouge , La Source Et o'neil.....	113
Figure 128 et 129 : vue aérienne de la zone des secteur analysé avant et après l'intervention urbaine.....	114
Figure 130: schéma d'esquisse de projet.....	114
Figure 131 carte de la typologie des ilots.....	116
Figure 132: carte des aménagement extérieurs.....	116
Figure 133: schéma d'objectif de travail.....	117
Figure 134:organigramme spatiale	118
Figure 135: schéma d'infrastructure et de mobilité.....	119
Figure136: schéma des espaces extérieurs	119
Figure137: schéma d'aménagement fonctionnelle.....	120
Figure 138: Stratégie de transport.....	122
Figure139: Stratégie de mobilité.....	122
Figure 140: Stratégie des espaces extérieurs.....	123
Figure 141:stratégie architecturale.....	123
Figure 142: Stratégie des ilots	124
Figure 143:Stratégie de fonctions.....	124
Figure144: terrasse jardin	139

Figure 145: aménagement d'une promenade	139
Figure146: aménagement des quais à coté de la mer	139
Figure147: la plage des puits pendant la colonisation française.....	140
Figure 148:banc métallique.....	142
Figure149:Banc des année 1950.....	142
Figure 150:Banc en bois.....	142
Figure 151:implantation des abris d'autobus.....	143
Figure 152, 153 et 154 :distance des plantation avec les façades.....	144
Figure 155: cheminement des personne handicapé.....	146
Figure 156: implantation des bande de veille de vigilance.....	146
Figure 157: les ouvrages d'art et les ouvrages particuliers lies à l'eau.....	147
Figure 158: types des jeux	148
Figure 159: plage à butée de pied.....	149

Tableaux.

Tableau 1: Répartition du parc de logement 2008 selon le statut d'occupation du logement, commune de Beni Saf	46
Tableau 2: Typologie de l'habitat	46
Tableau 3: répartition de l'infrastructure sanitaire	47
Tableau 4 : La ZHUN en cours : réserve foncier à Beni Saf.....	48
Tableau5:besoin de population en matière de transport.....	54
Tableau 5:transport en commun au niveau de la ville de beni saf	54
Tableau 7:comparaison de le tranport de marchandises entre 2013 et 2014.....	54
Tableau 8:Les principaux indicateurs de la population de la commune	59
Tableau 9: la production miniere 2013.....	62
Tableau10: production industrielle.....	62
Tableau 11: Température moyenne mensuelles	69
Tableau 12: Fréquence et vitesse de vent (m/s)	69
Tableau 13: précipitation de pluie en fonction des mois de l'année	69
Tableau 14: occurrence des gelées en année moyenne	70
Tableau 15:la fréquence des derniers siesmes à Ain t'emouchent.....	70
Tableau 16:réserve en matière d'eau de groupement de Beni Saf	71
Tableau17: analyse comparative des deux scenario d'aménagement de la ville de beni saf.....	85
Tableau18: occupation de sol de la zone d'étude.....	93
Tableau19: besoin un logement à long terme.....	93
Tableau20: taux d'occupation par logement au niveau de périmètre d'étude	93
Tableau 21: programme de la zone autour de la gare	111
Tableau22: principe d'infrastructure et de mobilité	118
Tableau23: principe d'aménagement extérieure.....	119

Tableau24: principe des fonction	120
Tableau25:programme urbain	125
Tableau 26:les classe de durabilités du bois.....	141
Tableau 27 :Type d'éclairage dans différentes espaces	144
Planches.	
Planche 1. Evolution historique de la ville de Beni Saf.....	45
Planche 2. Typologie et forme de l'habitat et des ilots.....	49
Planche3 typologie des équipement à Beni Saf.....	50
Planche 4 Traces des infrastructures dans la ville de Beni Saf	55
Planche 5 ligne de transport collectif au niveau de la ville	56
Planche 6: cartes de l'économie urbaine de la ville de Beni Saf.....	64
Planche7. Milieu physique limites : naturelles et artificielles.....	72
Planche 8 carte synthétique des problème majors de la ville de beni saf.....	75
Planche 9. Scenario d'aménagement n° 1	80
Planche10. Scenario d'aménagement n°2	84
Planche 11 infrastructure et mobilité urbaine.....	88
Planche 12. Typologie des ilots.....	89
Planche 13. Typologie des ilots.....	90
Planche 14. Cadre juridique	91
Planche15: fonction urbaine.....	92
Planche16. Etat de bâtis.....	94
Planche17.Analyse des façades	95
Planche 18: gabarie de bâti	96
Planche 19: contrainte et servitude.....	97
Planche 20: façade et coupes urbaines de la zone d'étude.....	98
Planche 21: carte des problèmes	99
Planche 22:Esquisse d'aménagement	121
Planche 23: schéma d'aménagement 1/2000.....	127
Planche 24: Façade et coupe urbaine	128
Planche25 : les vues en 3D de la zone d'étude	129
Planche 26; plan d'aménagement 1/500	130
Planche 27: Analyse des indicateurs de l'habitat.....	131
Planche 28: Analyse des indicateurs des équipement publics.....	132
Planche29 :façades et coups de la plage des puits	133
Planche30 :façades globales de la plage des puis	134

Introduction générale (02p/03p)

L'Algérie possède un vaste territoire riche en potentialités naturelles (la mer ,les forets , déserte), architecturales et culturels témoins des civilisations urbaines des différentes dynasties en plus de sa façade littorale de 1200 km d'Est en Ouest avec un important potentiel qui se diffère d'une ville à une autre , mais malheureusement l'Algérie et depuis plusieurs années à travers sa stratégie de développement du territoire était toujours dirigée vers le renforcement des grandes métropoles; tout en négligeant les autres villes qui peuvent participer dans leur croissance économique , et parmi ces villes on trouve l'ancienne ville minière située sur la côte Nord-Ouest du pays qui n'existait pratiquement pas avant la colonisation française ,c'est grâce à la mine qu'elle doit son existence ; car dans un rayon de 20 km vont être trouvés d'excellents filons de fer hématite , on parle de la ville de Béni Saf qui dispose des atouts naturels et culturels avec son territoire accidenté qui la distingue par rapport aux autres villes " en arrière , sans discontinuité avec les falaises abruptes ,c'est un enchevêtrement de collines de 90 à 150 mètres d'altitude qui tombent dans de profonds ravins creusés par des oueds torrentiels " ¹

Et actuellement avec le nouveau concept de mondialisation qui touche tout le monde les villes deviennent en concurrence perpétuelle afin d'attirer les investisseurs créateurs d'emplois et les touristes porteurs de richesse et Béni Saf a toutes les capacités pour devenir parmi ces villes à travers la mobilisation de ses ressources pour répondre aux mieux aux attentes des différents acteurs (la valorisation de son image , la mixité sociale et fonctionnelle ,des infrastructures adéquates).

Problématique

Le tourisme , constitue l'un des secteurs économiques les plus importants à l'échelle mondiale , il est considéré comme une industrie forte et attractive, . l'Algérie dispose de nombreuses potentialités touristiques de par son positionnement géographique stratégique ,et son relief diversifié , Contrairement au Maroc et à la Tunisie le secteur de tourisme Algérien trouve du mal à attirer les investisseurs et à concrétiser ses objectifs sur terrain, pourtant les lois pour la promotion du tourisme ne manquent pas et les potentiels touristiques non plus, la politique algérienne focalise ses orientations sur les grandes villes en négligeant les villes de petite et moyenne taille, telle est le cas de la ville de Beni saf .

la ville de Beni saf peut constituer un moteur de développement de la région nord-ouest . ses multiples potentialités , balnéaire, touristique, commerciale, industrielle, portuaire, de pêche, et de service- représentent des atouts parmi tant d'autres pouvant conduire la ville à atteindre une certaine attractivité lui permettant un jour de concurrencer les villes touristiques du bassin méditerranéen, ceci suppose de penser une stratégie à long terme orientée vers un développement urbain durable articulant des impératifs nationaux et des nécessités locales.

Cependant le développement de la ville est resté obstrué par des contraintes naturelles et/ou artificielles matérialisées par la discontinuité entre les différents fragments , la mauvaise connexion interurbaine, le manque de réserve foncière et les risques naturels (liquéfaction , l'érosion ,l'humidité, l'ensablement, etc.) , toutes ses contraintes rendent difficile une opération de grande envergure.

¹ L'Album de Beni Saf

Le défi consiste à trouver des solutions convenables aux problèmes en particulier en tenant compte de la complémentarité entre paysage urbain, mobilité, infrastructure, économie urbaine, et paysage naturel dans un cadre de développement durable.

Beni Saf profite de l'existence de la mer symbolise depuis l'antiquité l'origine de la vie sur terre, élément de fascination et d'émerveillement pour l'homme, un espace de détente et de loisir, d'investigation et de recherche pour les navigateurs et les scientifiques ; Contenant des ressources variées, qualifiées d'inépuisables. donc la question qui se pose cette mer peut on sauver la terre?

le but cherché est comment améliorer l'image de la ville de Beni Saf et la rendre une destination touristique par excellence, en particulier la question de l'entrée maritime de la ville, lieu où s'effectuent les échanges commerciaux de transit de pêche et autres , de la délicate rencontre entre la terre et la mer . cette zone riche en matière de potentialités naturelles et écologiques, premier contact avec la ville. alors l'opération s'appuiera sur le renouvellement la démolition la reconstruction la réhabilitation la reconversion et enfin la restructuration urbaine du port et des quartiers mitoyens ,ceci reste indispensable en vue d'une nouvelle dynamique pour cette ville qui tourne le dos à la mer .

Objectifs

- Notre objet d'étude est d'exploiter la richesse littorale de la ville de Beni Saf dans la réintégration de la ville de Beni Saf au sein de la région nord ouest par le renforcement des infrastructures existantes et le développement des secteurs économiques en basant sur le secteur touristique par:
- Exploitation des potentialités touristiques en créant des pôles touristiques.
- Renforcement des infrastructures touristiques déjà existantes.
- Répondre aux besoins de la population en matière de logement, et d'équipement et la création d'emplois.
- Créer une ambiance naturelle dans un tissu urbain
- Revalorisation de la relation terre mer.

Chapitre I:
Genèse et définitions sémantiques de la thématique de
recherche(17p/31p)

INTRODUCTION.

Pour que notre travail de recherche s'appuie sur une base solide, il est nécessaire en premier lieu de définir les différents concepts qui ont une relation directe avec notre projet de fin d'étude qui est le renouvellement urbain de l'entrée maritime de Beni Saf, donc on a divisé ce chapitre en trois parties

Premièrement on va définir la ville et l'urbanisme, à ces différentes échelles, dont on va aborder les différents thèmes rencontrés lors de l'analyse de l'aire urbaine de Beni Saf.

Deuxièmement on va donner un aperçu historique sur l'aménagement des entrées de villes et puis on va traiter la notion de la centralité urbaine, ensuite on met la lumière sur l'architecture des fronts de mers.

2. La ville et l'urbanisme

1.1 Ville :

un objet d'étude qui intéresse plusieurs champs disciplinaires (démographes, historiens, économistes, géographes, sociologues, architectes, etc.).

- Ville : Agglomération que caractérisent les critères de nombre (densité, importance), de genre de vie (activités, relations), de dépendance (approvisionnement et diffusion) et d'aspect (édifice, équipements, organisation)²

Agglomération : on entend par agglomération au sens du présent code un territoire continu comprenant une ou plusieurs communes urbaines et/ou partie ou totalité d'une ou plusieurs communes rurales limitrophes.

"la ville est un processus historique, qu'on ne peut pas l'arrêter mais qu'il faut régulariser" **MONFIER SOCK**³

1.2 Urbanisation :

Acte volontaire ou non (planifié ou non) de développement ou d'extension à la manière des villes, comportant voirie et autres infrastructures ainsi que les bâtiments résidentiels ou de service.

1.3. Urbanisme :

Ensemble des dispositions juridiques et des opérations matérielles qui tendent à réaliser un développement ordonné des agglomérations. Les notes de renseignement d'urbanisme permettent de connaître les obligations auxquelles est soumis un terrain construit ou non (constructible ou non, coefficient d'occupation du sol, etc.), en référence au Plan d'Aménagement.⁴

Selon Larousse :

²Direction générale de l'urbanisme et de l'architecture direction de l'urbanisme

³ BEN MEHEIMDA Imène, OUASLA NOUR El Houda, Mémoire de fin d'étude, "Rapport ville-mer cas de front de mer d'Oran", 2014-2015.

⁴ Définition selon le conseil National de l'Habitat, royaume de Maroc, ministère de l'aménagement et d'urbanisme et de l'aménagement de l'espace.

- Art, science et technique de l'aménagement des agglomérations humaines.
- Ensemble des règles et mesures juridiques qui permettent aux pouvoirs publics de contrôler l'affectation et l'utilisation des sols. (Divers plans d'urbanisme sont élaborés à cet effet : schéma directeur, plan d'occupation des sols, etc.)⁵

1.4. Aire urbaine :

espace délimité ou non, constitué d'une ou de plusieurs communes, autour d'un pôle urbain.

Unité urbaine : ensemble d'une ou plusieurs communes dont le territoire est totalement ou partiellement couvert par une zone bâtie abritant au moins 2.000 habitants. Dans la zone bâtie, aucune habitation ne doit être éloignée de plus de 200 mètres de sa voisine la plus proche. Les unités urbaines sont redéfinies à l'occasion de chaque recensement de la population. Elles peuvent s'étendre sur plusieurs départements

3. La notion de tourisme :

2.1 . Le tourisme :

Le tourisme est un déplacement fondée sur un excédent budgétaire susceptible d'être consacré au temps libre passé à l'extérieur de la résidence principale, il implique au moins un découcher hors de son lieu de résidence habituel pour plus de 24 heures mais moins de quatre mois, dans un but de loisirs, un but culturel (tourisme culturel) ou un but sanitaire ⁶

2.2. Types de tourisme:

Dans notre cas on traite plusieurs formes de tourisme :

2.2.1 Le tourisme balnéaire :

Tout séjour touristique en bord de mer où les touristes disposent, en plus des loisirs de la mer, d'autres activités liées à l'animation en milieu marin.

Figure1: Villas et immeubles pour touristes à Ibiza, dans les îles Baléares⁷



2.2.2. Le tourisme naturel (vert) :

le tourisme de montagne se plie à une fonction résidentielle plus ou moins diffuse il entraîne des opérations immobilières massives ou des équipements massifs ou des équipements de loisirs de grandes envergures stations intégrées de sports d'hiver gros villages de vacances, grands lotissements.

Figure 2: Tapantí National Park, situé dans la Área de Conservación La Amistad Pacífico, dans la partie sud du Costa Rica⁸



⁵ Dictionnaire de Larousse « <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/urbanisme> »

⁶ Selon l'OMT

⁷ www.wikipédia.fr

⁸ www.wikipédia.fr

2.2.3. Le tourisme culturel :

Est toute activité de détente dont la motivation principale est la recherche des connaissances à travers la découverte d'un patrimoine architectural tel que les villes, villages, sites archéologiques, jardins, édifices religieux ou immatériels telles que les fêtes traditionnelles et les coutumes nationales ou locales.



Figure 3 : Touristes dans la cour de la Grande Mosquée de Kairouan en Tunisie⁹

4. L'entrée de ville :

3.1. définition de Entrée :

- **selon Larousse:** n. f., du verbe entrer, remontant au XIIe siècle, issu du latin intrare. Sens d'« accès ». ¹⁰

Équipement collectif ou construction publique, implanté le plus souvent en limite d'agglomération d'une commune. Cette expression est à associer au terme de porte par analogie de la ville à la maison. Elle est le lieu par où s'effectuent les échanges liés à l'attraction de la ville.

3.2. historique des Entrées des villes :

Dans les villes antiques, l'entrée était marquée par des aménagements d'accès tels que **l'allées des sphinx protecteurs** (4) précédant la porte de la ville funéraire égyptienne, **les propylées de l'Acropole d'Athènes** (6), **les arcs de triomphe** (7) de l'époque romaine. Jusqu'au XVIIe siècle, **l'arc** ou l'arche pouvait être en pierre tel que les monuments commémoratifs. Louis XIV puis Napoléon Ier reprirent à leur compte le principe des portes et arcs de triomphe.



Figure 4: Allées de Sphinx Egypte¹¹



Figure 5: porte des lionnes, Mycènes 1350av J-C¹²



Figure 6: les propylées, Athènes, 437-432 av J-C



Figure 7: Arc d'Orange 26-27 av J-C réhab.: A CARISTIE

⁹ www.wikipédia.fr

¹⁰ Dictionnaire de Larousse « <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/urbanisme> »

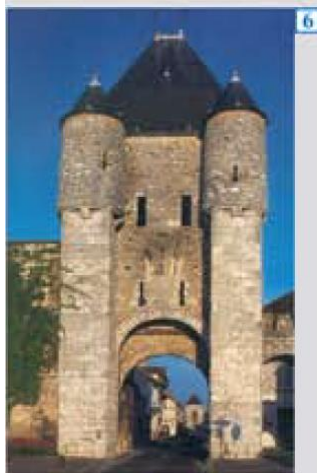
¹¹ Robert Max Antoni, séminaire de "Entrée de ville, Extrait du vocabulaire français de l'Art urbain, www.arturbain.fr, mars 1991

¹² structurae.info/ouvrages/acropole-de-Mycènes

Dans les villes antiques, l'entrée était marquée par des aménagements d'accès tels que **l'allées des sphinx protecteurs (1)** précédant la porte de la ville funéraire égyptienne, **les propylées de l'Acropole d'Athènes (3)**, **les arcs de triomphe (5)** de l'époque romaine. Jusqu'au XVII^e siècle, **l'arc** ou l'arche pouvait être en pierre tel que les monuments commémoratifs. Louis XIV puis Napoléon I^{er} reprirent à leur compte le principe des portes et arcs de triomphe.



Figure 8: Porte QIANMEN, Chine¹³



Cependant, lors de la création des villes dans différentes civilisations (babylonienne, égyptienne, grecque (5), romaine, chinoise (8)), en France au Moyen Âge (9) et par la suite, l'entrée de villes confond avec la porte fortifiée percée dans l'enceinte de défense pour permettre l'accès à la cité.

Figure 9: Porte de Paris, Moret-sur Loing XIV^e siècle¹⁴

« Aujourd'hui les portes de villes sont au centre, ce sont les gares. »
Le Corbusier, Urbanisme

« Les gares sont à la fois l'expression d'un réseau dont elles forment les noeuds et en même temps les portes sur les villes auxquelles elles donnent accès. » **J.-M. Duthilleul, Diagonal, mars 1991¹⁵**

Au XIX^e siècle un certain nombre de villes signalent leurs entrées par de belles plantations d'alignement. C'est à cette époque que les gares ferroviaires font leur apparition en limite de centre, constituant des portes nouvelles accompagnées le plus souvent par une avenue, formant ainsi un nouveau type d'entrée de ville. Les gares de Limoges (10), Strasbourg ou Metz sont édifiées suivant ce principe.¹⁶

Figure 20: Pont de Bois, Plans: j Gabriel 1716-1724



Figure 11: Projet de Gare centrale, le Corbusier

¹³ chrisenvadrouille.wordpress.com/page/27/

¹⁴ www.cparama.com/forum/moret-sur-loing-t630.html

¹⁵ Robert Max Antoni , séminaire de "Entrée de ville, Extrait du vocabulaire français de l'Art urbain, www.arturbain.fr, mars 1991

¹⁶ Robert Max Antoni , séminaire de "Entrée de ville, Extrait du vocabulaire français de l'Art urbain, www.arturbain.fr, mars 1991

Les entrées de ville, prises ici tout d'abord au sens le plus strict et restreint du terme, ne sauraient être réduites à de simples marqueurs visuels destinés à marquer le franchissement d'une limite et à délimiter un territoire . Bien souvent les accès urbains sont partie prenante de la ville que l'on retrouve depuis l'antiquité les portes ont longtemps été les plus courantes et il convient d'ailleurs de rappeler que, depuis le latin porta, le mot était en principe réservé aux ouvertures aménagées dans l'enceinte d'une ville.



Figure 12: localisation et vue de la gare de Limoges, 1929, arch: R. Gonthier

Le représentant du Mouvement moderne, Le Corbusier, préconisait de transformer le **centre-ville** en aéroport (11), l'accès se faisant alors par le centre lui-même, les portes, bien que signifiées, n'ayant plus que valeur emblématique. Mais dans les faits, les aéroports comme les gares ferroviaires deviennent au XXe siècle des entrées de villes situées soit sur des communes périphériques reliées à la ville par une voie rapide, soit au centre, comme à Paris, gare de Lyon(place Chalon).

À partir des années soixante, le bord de ces routes est investi par la **publicité**, les stations-service et les grandes surfaces commerciales.

Comme l'indique la Ligue urbaine et rurale, il résulte de ces installations trop souvent anarchiques un sentiment de laideur, d'insécurité, de confusion mais surtout des difficultés d'accès pour les piétons et cyclistes, ces espaces n'étant « pensés » que pour l'automobile. En 1997, l'amendement dit« Dupont » entre en vigueur dans le Code de l'urbanisme.

Dès lors, « *en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express [...] et de 75 mètres de part et d'autre des autres routes classées à grande circulation* ». Cependant, cet amendement ne s'adresse qu'aux nouvelles constructions et nombre de communes ont vu leur entrée défigurée par la multiplication d'installations publicitaires et commerciales.

La Ligue urbaine et rurale a donc décidé de lancer un concours annuel sur les entrées de ville afin d'aider ces communes à trouver une réponse à l'aménagement de leur entrée (13).



Figure 13: premier prix du concours "Entrée de ville" , parc d'activité , la baratière, vitre 35 krier Lebunetel,2004¹⁷

Le Séminaire Robert Auzelle a également organisé un concours sur ce thème. Cependant, il a refusé de limiter les entrées de ville aux seuls lieux d'accès routiers, voulant élargir la réflexion et l'intervention des étudiants sur tous les espaces publics permettant d'entrer au contact de la ville, que ce soit:

- par la route (péage autoroutier, bretelle, rocade, porte, gare routière, etc.),
- par l'eau (port maritime, port fluvial, base nautique, pont, etc.),
- par le rail (gare SNCF, RER ou RATP, etc.),
- par le ciel (aéroport, aérogare, héliport, etc.). Chacune de ces voies constitue une clé de lecture différente des entrées de ville.

Les zones des POS ou PLU situées en limite de communes doivent donc faire l'objet d'études conjointes entre les municipalités concernées pour définir la vocation de ces zones où la place des accès par les voies de communication modernes est à privilégier. La préservation d'espaces naturels sera dans la plupart des cas une condition nécessaire pour sauvegarder les limites de l'agglomération, sans lesquelles il ne peut y avoir d'entrée de ville digne de ce nom.¹⁸

5. La notion de centralité urbaine:¹⁹

4.1 le centre :

" Le centre est un regroupement d'équipements de nature diverse et d'un nombre variable organisé dans un réseau d'infrastructure .Il assure des prestations des services d'un certain niveau, il favorise les échanges et les diffusions des informations ,il participe à la distribution ,consommation de certains biens pour une population donnée distribuée dans une aire urbaine déterminée et délimitée " ²⁰ **Alberto Zucche III, introduction à l'urbanisme opérationnel .**

En aménagement, lorsque l'on parle de centre il est généralement fait référence au centre-ville. C'est l'échelle la plus utilisée en urbanisme local. Il existe en revanche d'autres centres à d'autres échelles : la ville centre d'une intercommunalité, la région centre d'un territoire national ou même international. Il existe donc une multitude d'interprétations de ce mot, selon

¹⁷ www.lebunetel-architectes.com/fr/projet/parc-dactivites-la-baratiere-le-bas-fougeray-vitre

¹⁸ Robert Max Antoni , séminaire de "Entrée de ville, Extrait du vocabulaire français de l'Art urbain, www.arturbain.fr, mars 1991

¹⁹ www.slideshare.net/saamysaami/centralit-urbaine-01

²⁰ définition de centre urbain selon Alberto Zucche III, introduction à l'urbanisme opérationnel

qu'on se place, travaille à l'échelle communale, intercommunale ou à de plus larges périmètres d'étude.

le centre urbain est la partie fondamentale de l'organisation urbaine, celle qui en assure la vie et l'activité, c'est le siège du pouvoir organisateur ,public et privé, spontané ou réglementé ,qui assure le développement urbain et régit les rapports avec la périphérie urbaine et rurale .

4.2 la centralité urbaine :

" Centralité est devenue une notion dormante. il est vrai que la notion de centralité, abstraite dans son essence, à un pouvoir mobilisateur moins que les quartiers anciens dont l'aménagement est devenu un des objectifs contemporains majeurs " J.P.Levy

« **centralité urbaine** » tout lieu où se concentrent des activités humaines générant une attractivité, la centralité désigne un contenu et non la situation d'un contenant .Une centralité, contrairement au centre n'est pas définie directement par un lieu. Ce dernier est défini par un lieu alors que la centralité est plutôt synonyme de contenu. « La centralité est la qualité attribuée à un espace » [MONNET Jérôme, 2000].

La centralité peut en effet être unique ou multiple, mais dans les deux cas, son pouvoir d'attraction repose principalement sur son accessibilité et partant, sur le développement et la maîtrise de la mobilité qui est absolument nécessaire pour se rendre dans le centre et pour en sortir.

il ne faut pas se limiter à une étude fonctionnelle de la centralité comme le soulignait Nicolas Lebrun dans sa thèse, parce qu'il présente le risque de basculer dans une étude fonctionnaliste, c'est-à-dire de considérer la fonction indépendamment des aspects sociaux et humains qu'elle implique,« en faisant abstraction de toute la symbolique, de toutes les conceptualisations diffuses véhiculées par la centralité Les villes et les centres urbains a travers l'histoire:

L'apparition de la vie commune est due au monde antique ; la ville commence à se former pour des raisons offensifs ou défensifs, ou pour la simple volonté de crée un espace de convergence

➡ De là le concept **de centralité** commence à naître.

4.2.1 la mono - centralité :

on trouve cette notion dans les ville de l'antiquité , du moyen âge et de la renaissance ,les pouvoirs de décision et les équipements publics entre autres sont concentrés au sein de la ville dans un même périmètre spatial et une même unité physique.²¹



Figure14: vue aérienne sur la ville antique



Figure 15:emplacement des grands équipements de la ville d'Athènes²²

²¹ www.slideshare.net/saamysaami/centralit-urbaine-01

²² Mr KASSIMI cours de HCA. 1ère année architecture, 2012

a. la ville antique :

la conception de la ville antique repose sur un découpage spatial en secteurs ,regroupant les habitants selon leur classe sociale et plaçant au centre de la ville une agora (grec) ou un forum (romain) .le monde romain exporte ce modèle , notamment par la construction de ses nombreuses colonies et l'on retrouve cette trame et les axes de **Cardo** et **Décumanus** au cœur de la plupart de nos villes.



Figure 16:plan de POMPEI

b. moyen âge :

c'est à la fin de cette période qu' a dominer la fonction du commerce au centre ville avec une grande place du marché un lieu de convergence des rues principales constituées de commerces et d'habitat durant la période de moyen âge plusieurs centre ville sont créés près des voies navigables pour l'échange .

4.2.2 la poly centralité :

On rencontre cette notion dans les ville industrielles, moderne et contemporaines .

a. la ville industrielle :

durant cette période il y a une implosion de la ville puis une explosion ce qui a engendré une extension rapide et anarchique de la ville et un environnement désordonné et inhabitable , la ville devient un ensemble de fragments et une addition de zones reliées entre elles par les moyens de transports et a travers un réseaux de dessertes .

b. la ville moderne :

puisque le mouvement moderne néglige le passé et tourne vers le futur il y'a une forte différence avec le tissu ancien ce qui ne donne pas un ensemble homogène. A ce moment le découpage parcellaire est remplacé par la sectorisation ,relation voies /parcellaire /bâtis remplacé par une confrontation voirie/bâtiment.la ville a perdu sa forme et sa caractère urbain .



Figure 17:Monrovia (Liberia) 1948

c. la ville contemporaine :

le développement des villes a donnée naissance à une nouvelle terminologie des villes , à savoir , la métropole ,mégapole ,mégapole

il y a une nouvelle stratégie de développement , la métropolisation qui se base sur la centralité la technologie et l'innovation architecturale et urbain .²³



Figure 18:vue aérienne sur la ville contemporaine

²³ www.slideshare.net/saamysaami/centralit-urbaine-01

4.3 . Le processus de métropolisation :²⁴

c'est une nouvelle manière de traiter l'urbain par le recours à l'urbanisme intensif (densité) au lieu de l'urbanisme extensif (étalement) . parmi les notions de métropolisation on trouve **le centre et la centralité** .

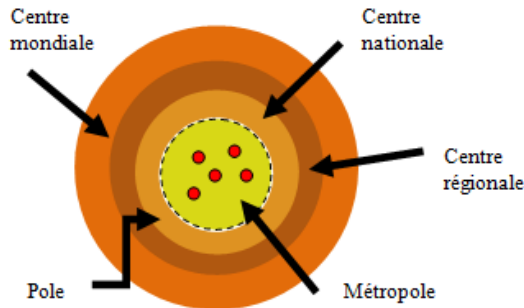


Figure 19: hiérarchisation des centres des villes mondiales.



Figure 20: organisation de la ville autour d'un élément centrale.

5. L'architecture et l'urbanisme des bords de mer :

5.1. Définition de la plage :

La géomorphologie définit une plage comme une « accumulation sur le bord de mer, sur la rive d'un cours d'eau ou d'un lac de matériaux d'une taille allant des sables fins aux blocs ». ...

5.2. historique d'aménagement des plages:

5.2.1. 1 ère partie : 1760 - 1929, inventer la villégiature La belle époque des stations

La pratique de l'espace littoral a été changée à travers le temps en parallèle avec le processus de développement de la ville contemporaine, la singularité de cet espace a été marquée « dès le XVIIIe siècle, sur les côtes européennes par :



Figure 21: grande Bretagne cabinet de bains²⁵

Premiers bains de mer : Les cercles aristocratiques britanniques, puis français, cultivent l'idée de séjours temporaires au bord de mer pour prendre les eaux, comme dans les villes thermales et bénéficier des bains d'eau de mer à la lame, du bon air, du repos et de la distraction. Ces stations estivales s'articulent autour d'établissements de bains dont le programme évolue, dotés de nombreuses fonctions liées à la sociabilité et aux loisirs et parfois même au logement.²⁶

médiathèque de l'architecture et du patrimoine

²⁴ www.slideshare.net/saamysaami/centralit-urbaine-01

²⁵ www.dona-rodrigue.eklablog.com/histoire-de-france-c729361/8?noajax&mobile=1

²⁶ L'Exposition : « tous à la plage » l'architecture Balnéaire du XIIIe siècle au XXe siècle , lieu Palais de Chaillot Cité de l'architecture & du patrimoine, Octobre 2016 – Février 2017

Les cabines de bains dits « bathing machine », connues dès la seconde moitié du XVIII^e siècle sur les côtes anglaises, sont copiées par les Français. Ces cabines en bois à quatre roues, traînées par des chevaux, sont utilisées sur les rivages à fortes marées pour les bains de mer à la lame.

Figure 22: Espagne San-Sébastien cabine royale vers 1900²⁷



Figure 23: France de la fin de la 19^e à la 2^e moitié du 20^e siècle-Coll.Mucem, cabine de bain miniature sur roues, XIX^e siècle-coll château-musée

a. La création de nombreuses stations

L'établissement de ces stations balnéaires de la première génération est favorisé par le développement des réseaux de transport : bateaux, chemins de fer puis automobiles qui accélèrent le flux touristique. Ces villes nouvelles de divertissements aux architectures éclectiques, pittoresques et régionalistes, sont basées sur la trilogie des établissements de bains, de jeux et de loisirs (casinos, théâtres/opéras, kiosques à musique, musées et aquariums marins) et des hôtels/palaces selon des programmes mixtes qui associent tout ou partie de ces fonctions. Ces villes de services centrées sur cette trilogie des bâtiments « publics » sont ordonnées par de vastes lotissements de **maisons/châteaux** et de **villas/châteaux**.

Elles forment un chapelet de « colonies » en bord de mer selon des plans normés, orthogonaux ou en damier, radioconcentriques ou en éventail, paysagers ou à l'anglaise variant suivant les sites et les références des modèles qui circulent en Europe et aux Amériques. Malgré le développement des « petits trous pas cher » et le renouveau des stations balnéaires suscité par l'héliotropisme, rempart contre la tuberculose galopante qui suscite l'éclosion de nombreux établissements de santé littoraux (hôpitaux marins, sanatoriums, aérums, colonies), la crise financière de 1929 sonne le glas de ces premières stations.

b. Promenades et jardins

Les premières stations s'organisent autour du spectacle de la mer offert depuis la digue promenade ou les jetées. La Promenade des Anglais à Nice est édifiée en 1822. Ces stations s'ouvrent d'abord sur la mer en s'appuyant sur le trait de côte : le « front de mer » forme un ensemble urbain constitué de bâtiments alignés desservis par une promenade. La jetée promenade, comme la digue, sont des lieux de déambulation, permettant à la fois de profiter du paysage maritime mais aussi

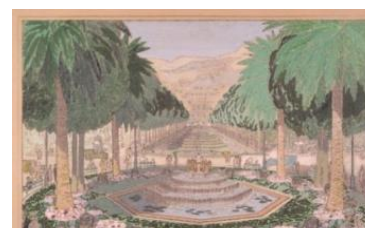


Figure 24: Figure : Monte-carlo aménagement des jardins du casino 1926 Albert laprade architecte dessin coll archives national de France

²⁷ www.flickr.com/photos/george_eastman_house/sets/72157606224254056/

pour des raisons thérapeutiques : la marche participe au processus de bien-être.

Figure 25: France, promenade 1876-coll médiathèque du patrimoine²⁸



Ces espaces verts confiés à des architectes participent à la valorisation de la ville, à son image de marque.

L'hôtel structure la vie de la station. Il est généralement situé à proximité de l'établissement de bains dans les stations d'été et du casino auquel il peut être directement relié. Le grand hôtel s'inspire du grand siècle, style séduisant une clientèle tournée vers l'ostentation. Cependant, ce programme n'échappera pas à l'évolution du goût architectural, il va troquer le néo classicisme pour le régionalisme à partir de 1910.



Figure 26: Le Grand Hôtel Monaco, Monte-Carlo Transformation du Café de Paris, 1922-1924, Edouard-Jean Niermans, architecte - Coll. Cap²⁹

²⁸ L'Exposition : « tous à la plage » l'architecture Balnéaire du XIIIe siècle au XXIe siècle page13

²⁹ L'Exposition : « tous à la plage » l'architecture Balnéaire du XIIIe siècle au XXIe siècle page21

c. Le charme des stations : villas et chalets Le cabanon au pied de l'eau est supplanté par la villa dérivée de l'hôtel urbain et de la maison de campagne aristocratique adaptée à la villégiature de long séjour. Les architectes y privilégient le jeu des décrochements et de la



Figure 28: France, deau-ville, villa les Marmousets 1923-1924, Charles Adda architecte perspective coll Capa



Figure 27 : France biarritz, villa Océana, 1904 henri Sauvage, architecte perspective coll. Capa

diversité des percements multipliant oriels et bow-windows, en jouant sur le contraste des couleurs et la variété de mise en œuvre des matériaux. Certaines villas somptueuses s'apparentent au château, au milieu d'un parc, ou au manoir. D'autres reprennent la typologie de la modeste maison de banlieue. Ce programme se nourrit de multiples types architecturaux, les inspirations sont foisonnantes, du néo-classicisme, au modernisme, régionalisme puis Art nouveau et Art déco.

5.2.2 . 2 ème partie : 1930-1980, le bord de mer pour tous :

Congés payés La seconde moitié du XXe siècle est marquée par l'essor du tourisme de masse. Alors qu'en Angleterre ce mouvement débute avant-guerre, en France, en Italie, mais aussi dans les pays soviétiques sur les littoraux de la mer Noire et de la Baltique, l'essor a lieu à partir de la fin des années 1950. En France, l'octroi de la troisième puis de la quatrième semaine de congés (1956, 1968) entraîne un accroissement considérable des départs en vacances. Le développement de l'automobile et de son réseau routier, du trafic aérien et des liaisons ferroviaires rapides y contribue également. La pratique du balnéaire évolue, le bain à la lame est largement concurrencé par le bain de soleil et surtout par la navigation de plaisance et les marinas.

a. Le choix des stations intégrées

La création des stations « intégrées » est le contre-modèle des stations antérieures, caractérisées par un développement progressif et souvent désordonné. Les architectes y appliquent les mêmes concepts urbains que ceux des villes nouvelles, avec un « esprit de vacances » et des formes architecturales inédites et originales. Sur le littoral aquitain, la politique d'aménagement préconise et met en œuvre un « urbanisme diffus » : des mesures sont prises afin de contenir l'urbanisation dans neuf secteurs où, autour d'un centre de station, est encouragé un habitat dispersé du type « ville à la campagne », tandis que le reste du territoire est maintenu en secteur naturel.

b. Nouveaux modes de vacances : resorts, clubs...

À partir des années 1970 l'initiative privée est de nouveau à l'origine de nouvelles stations comme Port-Grimaud, et surtout de l'apparition du concept des « resorts », centres de villégiatures accompagnés de parcs de loisirs, bâtis le plus souvent en retrait du front de mer autour d'un lac naturel ou artificiel. L'organisation de ces lieux traduit un plus grand individualisme : les centres de vacances familiaux sont remplacés par des appartements où chacun dispose d'une marina pour son bateau. Les destinations lointaines se démocratisent grâce aux vols aériens ; les villages traditionnels et exotiques du Club Med (fondé en 1950) sont imités dans le monde entier.

5.2.3. 3^{ème} partie : 1980-2010, le renouveau des stations balnéaires :

a. Nouveaux urbanismes : villes fermées et sécurisées



Figure 29 :village de vacance le Merber et maison de gardien 1961-1967 atelier de montrouge architecte perspective extérieur nd coll capa³⁰

Donc selon Bernard Toulhier, Historien de l'architecture et Corinne Béliet, Directrice du musée des Monuments français, Conservatrice en chef du patrimoine, Cité de l'architecture et du patrimoine :

« La ville balnéaire préfigure la ville de demain : la majorité des habitants de la planète est urbaine, attirée par le littoral côtier qui favorise les activités économiques et multiplie les possibilités de loisirs.

En France, les stations touristiques balnéaires sont de remarquables moteurs économiques du développement au prix d'une indispensable adaptation paysagère qui intègre les contraintes des patrimoines nature et culturel aux nouvelles pratiques de loisirs. »³¹



Figure 30 :Figure : japon plage artificielle 1996, le tourisme de masse vu par Martin Parr, photographie

6. opération d'intervention urbaines: ³²

³⁰ L'Exposition : « **tous à la plage** » l'architecture Balnéaire du XIII^e siècle au XXI^e siècle , lieu Palais de Chaillot Cité de l'architecture & du patrimoine, page 30, Octobre 2016 – Février 2017

³¹ L'Exposition : « **tous à la plage** » l'architecture Balnéaire du XIII^e siècle au XXI^e siècle page31, Octobre 2016 – Février 2017

6.1. renouvellement urbaine :

l'objectif est de transformer les quartiers en difficulté dans le cadre d'un projet urbain . le renouvellement urbain permet de reconquérir des terrains laissés en friche ,restructurer des quartiers d'habitat social pour établir l'équilibre de la ville . la rénovation urbaine concept qui a succédé au renouvellement urbain , concentre son action sur les zones urbaines sensibles (ZUS)

- Il s'agit d'un projet global de développement qui vise à changer la ville, à la renouveler et à modifier fondamentalement et durablement la physionomie des quartiers en difficulté, en vue d'améliorer leur fonctionnement et de mieux les intégrer dans la dynamique urbaine.

6.2. Reconversion urbaine:

Opération de transformation des activités d'un tissu, d'un immeuble ou d'un ensemble d'immeubles en vue de l'adapter à l'évolution économique et sociale.

Région.

6.3. Réhabilitation urbaine :

Action visant à rendre à un édifice ou à un ensemble d'édifices leurs valeurs d'usages originelles, leurs caractéristiques architecturales initiales qu'ils ont perdues soit par l'abandon ou par une réutilisation à d'autres fins non adaptée à leur valeur patrimoniale.

6.4. Revalorisation urbaine :

action consistant en l'introduction des éléments physiques ou naturels pouvant mettre en valeur un édifice ou un quartier à travers les couleurs, les formes ou les textures.

6.5. Restauration urbaine:

action qui tend à agir sur un édifice ou un ensemble d'édifices dans le respect des valeurs d'usages originelles, des caractéristiques architecturales initiales et en utilisant les matériaux d'origine même pour les parties non apparentes.

6.6. 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, socioéconomique, 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 à dégager et des zones d'équipements collectifs ciblées.

projet urbain :Projet architectural et urbanistique global d'envergure innovant en objectifs et en démarche, à caractère opérationnel. Il vise à améliorer l'usage et l'image de la ville. Il s'agit d'un véritable engagement politique qui entend pallier les limites de l'urbanisme planificateur en engageant les différents acteurs dans une démarche de concertation générale.

³² Définition selon le conseil National de l'Habitat, royaume de Maroc, ministère de l'aménagement et d'urbanisme et de l'aménagement de l'espace.

Chapitre II:
ANALYSE URBAINE DE LA VILLE DE BENI SAF
(32p/85p)

INTRODUCTION.

Afin de bien maîtriser la ville ce chapitre sera consacré à l'analyse de notre cas traité selon quatre thèmes dont l'analyse du paysage urbain, paysage naturel, économie urbaine et la mobilité et l'infrastructure afin de ressortir les points forts à valoriser et les points faibles à corriger selon les trois piliers du développement durable social, économique et environnemental. Mais avant d'aborder cette analyse on a choisi de commencer par une analyse des différents instruments d'urbanisme en Algérie pour bien maîtriser notre travail et voir les différentes orientations concernant notre ville d'étude. Pendant ces dernières années et avec la promulgation de ces différents instruments celle de 1987 et de 2001 avec l'introduction de la notion du développement durable on peut donc considérer que le climat de réflexions sur la question urbanistique est favorable malgré qu'il y a une certaine contradiction entre ces instruments et la réalité sur le terrain (ces dispositifs ne sont pas appliqués à cause de l'absence de formation, l'insuffisance en matière de maîtrise d'œuvre et l'absence d'un désir de qualité chez les maîtres d'ouvrages que soit public ou privé).

1. LES INSTRUMENTS D'URBANISME

1.1. GENERALITE :

Les instruments d'urbanisme figurent parmi les principaux outils qui peuvent être mis en œuvre pour concevoir la ville.

1.1.1. Objectifs :

Les différents instruments d'aménagement sont mis en œuvre afin de garantir une évolution équilibrée et durable et assurer l'équité de la solidarité territoriale en mettant en place les conditions d'attractivité et de compétitivité à différentes échelles.

1.1.2. Politique et législation

Loi N°87/03 du 27/01/1987 sur l'aménagement du territoire qui fixe les nouveaux schémas d'aménagement du territoire notamment : Le SNAT, SEPT, et le PATW.

La loi N°01-20 du 12 décembre 2001 relative à l'aménagement et au développement durable.³³

1.1.3. Elaboration

Les instruments d'aménagement prévus sont élaborés et mis en œuvre selon un processus progressif, permettant d'atteindre cet objectif de cohérence, par des concertations aux différentes étapes : Préparation – Adoption – Approbation.

1.2. LE SCHEMA NATIONAL D'AMENAGEMENT DE TERRITOIRE

1.2.1. Définition du SNAT selon le journal officiel :³⁴

³³.Mémoire de Magister « Les instruments d'urbanisme entre propriétaire foncier et application cas d'étude : la ville de batna » chapitre01, page47.

-Un instrument prospectif et réglementaire de la politique de l'État visant à assurer un développement harmonieux de l'ensemble du territoire national, Il est établi par l'état pour une période de 20 ans et évalué et actualisé périodiquement tous les 5ans.

1.2.2. Contenu du SNAT:

Il est composé d'un document SNAT ,17 rapports thématiques en plus des documents graphiques à plusieurs échelles. 21 schémas directeurs sectoriels des grandes infrastructures et des services collectifs d'intérêt national,20 programmes d'action territoriale(PAT),09 schémas régionaux d'aménagement du territoire(SRAT), 04 schémas directeurs d'aménagement d'aires métropolitaines (SDAAM), 48 plans d'aménagement de wilaya (PATW).

1.2.3. Limites du SNAT :

Le SNAT constitue un cadre de référence pour les différentes politiques publiques et interventions sectorielles ainsi que pour l'établissement et la prévision des perspectives et orientations de la politique générale de l'état.

Le SNAT limite l'urbanisation sur le littoral afin d'optimiser la création d'un grand nombre de postes d'emploi réparti sur les espaces intérieurs marginalisés et afin d'inciter les populations à se concentrer dans les zones des hauts plateaux.

1.3. LE SCHEMA D'ESPACE ET PROGRAMMATION DE TERRITOIRE :

1.3.1. Définition du SEPT :

C'est un instrument d'aménagement du territoire à l'échelle régional ou inter-wilaya, c'est-à-dire des régions-au nombre de 09. Il permet de concevoir une stratégie du développement de région. Implications spatiales. Le SEPT a pour objectifs d'Assurer la mise en œuvre des enjeux de SNAT au niveau régional, et le règlement de l'armature urbaine régionale.

1.3.2. Contenu :

Un état des lieux, Un document d'analyse prospective, des documents cartographiques ,un recueil des prescriptions relatif au projet d'aménagement durable de territoire.

1.3.3. Diagnostic:

- a. **Le système de l'eau et des sols :** Posé la question de l'eau et le système des ressources hydraulique aussi, 7 stations de dessalement sont prévues sur le littoral du Nord-Ouest
- b. **Le système écologique :** le sept propose la consolidation des pôles agricoles de production, une structuration du foncier agricole et l'aridification. ces écosystèmes sont, toutefois, menacés par les mutations rapides de la démographie et de l'économie du pays et la pollution.
- c. **Le système patrimonial :** un potentiel touristique riche et diversifié avec un patrimoine culturel, immatériel, naturel et écologique à valoriser avec le renforcement et l'encadrement de l'activité touristique.

³⁴ document de SNAT " schéma national d'aménagement de territoire", ANAT, 2009

- d. **Le système relationnel des transports, de communication, d'enseignement et de formation :** Une forte proportion des dépenses d'infrastructures et d'entretien sans assurer un minimum d'efficacité et de rentabilité économique des investissements consentis
- e. **Le système productif :** la région nord-ouest se trouve dans une situation transitoire marquée par les réformes économiques profondes, avec la structuration progressive d'une économie ouverte au littoral (la compétitivité des secteurs productifs).
- f. **Le système urbain :** il s'agit de favoriser le rôle moteur des grandes agglomérations et les villes qui leur sont associées dans le cadre d'une vision de réseau et de système urbain et donne un plus d'importance à la campagne pour stabiliser les occupants.

1.3.4. Les orientations du SEPT de la région nord-ouest :³⁵

- La volonté de confirmer Oran comme capitale régionale grâce notamment à la requalification de ses tissus, à la modernisation de ses infrastructures et à la promotion d'une offre économique supérieure.
- La dynamisation des villes de l'axe médian, une attention particulière sera portée aux hinterlands de ces villes médianes qui comprennent les activités économiques et les infrastructures de liaison.
- Le renouvellement du monde rural par la lutte contre les phénomènes et des risques naturels.
- Le confortement des infrastructures et leur nécessaire prolongement vers les Hauts Plateaux et les zones frontalières.

1.3.5. Les limites du SEPT :

- La notion de développement durable reste des orientations généralistes détachées des objectifs territoriaux.
- Les 12 PAT ont proposé un ensemble de projet mais sont concentrés sur la métropole d'Oran et négligeant l'autre wilaya de la région.

1. 4. LE PLAN D'AMENAGEMENT DE TERRITOIRE DE LA WILAYA :

1.4.1. Définition du PATW :³⁶

C'est un instrument d'aménagement et du développement de territoire à l'échelle de la wilaya. Il est initié par l'APW. Il éclaire le pouvoir décisionnel sur le plan des orientations majeures inhérentes à l'espace micro régional. Sa position charnière entre les schémas nationaux et régionaux et les plans directeurs d'aménagement et d'urbanisme lui confère une force d'orientation des efforts locaux puisant dans les directives nationales et régionales et alimentant à son tour les tendances wilayets et communales.

1.4.2. Rôles du PATW:

- Etablir des schémas directeurs d'organisation des services et d'équipements publics.

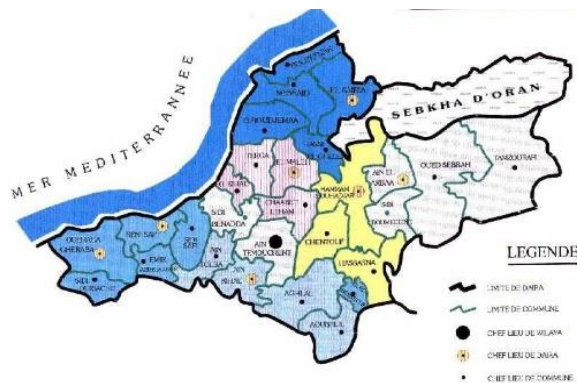
³⁵ le SEPT " le schéma d'espace et de programmation de territoire de la région nord-ouest "

³⁶ le rapport de PAW (diagnostics et orientations) " le plan d'aménagement de territoire de la wilaya de Ain Témouchent

- Concrétiser en termes de programmes à destination des territoires communaux les actions et les dispositions retenues par le SRAT.
- La détermination des aires intercommunales d'aménagement.
- La valorisation des atouts et vocations des différentes communes de la wilaya.

1.4.3. Diagnostic du PATW : cas d'étude : le PATW de la wilaya de Ain Témouchent

Ain t'émouchent est situé au nord-ouest de l'Algérie



Elle se compose de 8 Daïras et 28 communes. La superficie de la wilaya est d'environ 2 377 km². Elle est bordée sur une distance de 80 km par la mer méditerranée.

Population : 379.592 habitants.

A partir de diagnostic on constate que la wilaya est confronté a nombreux problèmes tell que la répartition déséquilibrée du peuplement, la diversité écologique liée aux impacts de la densité et des activités humaines conjugués aux

des écosystèmes naturels de la wilaya (littoral, montagne, forêt, plaines) recèle des territoires riches mais d'une grande vulnérabilité

Figure 31:carte de la wilaya de Ain Témouchent

facteurs naturels tel que le climat, Ainsi, le poids anthropique sur la plaine se traduit par des pollutions de diverses origines et des consommations inappropriées des sols.

En plus des risques d'incendies, les forêts sont menacées par l'absence de diversité de peuplement. Aussi, une armature urbaine en voie de transition qu'il fallait la structurait et la consolider. Enfin le littoral de la wilaya d'Ain Témouchent recèle d'un potentiel en ressources côtières, paysagères et patrimoniales indéniables.

1.4.4. Orientation du PATW concernant Beni Saf :³⁷

Le Programme de développement du secteur de la pêche et l'extension du port de pêche est Parmi les orientations prospective du plan d'aménagement de la wilaya de Ain Témouchent pour la ville Béni Saf pour Améliorer les tirants d'eau et assurer la sécurité et faciliter la manœuvre des embarcations de grands tonnages, Les travaux consistent au prolongement de la jetée Nord sur 150m avec mise en place d'un EPI droit de 100 m greffé à la jetée ainsi que l'aménagement des terre-pleins et ouvrages d'accostage coté Est du port. Et aussi d'améliorer le réseau routier entre Ain Témouchent -Béni Saf (voyageurs).

1.4.5. Critiques portées sur le PATW :

- Le PATW, concentre en grande partie son diagnostic sur l'aspect économique.

³⁷ le rapport de PAW (diagnostics et orientations) " le plan d'aménagement de territoire de la wilaya de Ain Témouchent, ANAT, 2009

- Le PATW ne remplit pas son rôle de coordination, de cohérence et de mise en relation des territoires et pôles qui composent la Wilaya.
- La question du développement durable est abordée par le PATW superficiellement et ne fixe pas de directives concrètes et précises pour les instruments qui suivent (PDAU et POS).
- En analysant les orientations du PATW, on constate que cet instrument traite des projets ponctuels qui ne s'inscrivent pas dans son échelle.

1. 5. LE PLAN DIRECTEUR D'AMÉLIORATION ET D'URBANISME

1.5.1. Définition de PDAU :

Le PDAU est un instrument d'urbanisme opérationnel, réglementaire, opposable aux tiers, non négociable et fermé, élaboré pour le moyen terme sans une participation effective de la société civile.

Le P.D.A.U. est un instrument de planification à long terme, dans la mesure où il prévoit des urbanisations futures (15-20 ans).

1. 5. 2. Le rôle du PDAU :

- Découpe le territoire en fonction homogène de point de vue de la réglementation avec la détermination de la destination finale des sols sur l'ensemble de territoire.
- Permettre d'engager successivement plusieurs phases de réalisation de projets urbains dans un cadre qui garantisse leur cohérence spatiale, temporelle et fonctionnelle.

1. 5. 3. Critiques portées sur le PDAU :

- Le PDAU est resté quand même inopérant pour la maîtrise de l'urbanisation et la modification effective du paysage urbain à l'intérieur et à l'extérieur des agglomérations.
- Le foncier présente le grand obstacle dans l'application des instruments d'aménagement et d'urbanisme dans la ville de Beni Saf.
- Le statut privé des terrains périurbains considérés comme étant agricoles n'a pas empêché le développement d'îlots d'habitat illicite et spontané encouragé par la crise de logement et loi 08-15.

1. 6. LIMITE DES INSTRUMENTS D'URBANISME :

- Un problème de coordination entre les institutions administratives due à l'insuffisance du moyen financier et humain avec le dysfonctionnement et l'absence de coordination entre les différents opérateurs.
- Défaillance des institutions de contrôle chargés de préserver les terrains agricoles par la lutte contre leurs urbanisations.
- Contrainte du foncier due au manque des terrains vides et l'absence de mode opératoire en matière d'expropriation pour d'utilité publique : le texte d'application des lois de préemption inexistant bien que la loi existe.
- L'absence totale de la notion « **penser global agir local** » : ces instruments se basent sur des projets sectoriels

- Le SEPT et le PATW ne développent pas les actions de SNAT et restent globales.
- L'absence de la notion de gouvernance participative dans l'élaboration des différents instruments d'urbanisme.

2. L'ANALYSE URBAINE DE VILLE DE BENI SAF :

2.1. PRESENTATION DE LA VILLE DE BENI SAF :

2.1.1. Situation :

³⁸³⁹ Le territoire de la commune de Béni Saf se situe à l'ouest de la wilaya d'Ain-Temouchent, à environ 30 km à l'ouest d'Ain-Temouchent et 120 km au sud-ouest d'Oran.



Figure 33: position géographique des différentes wilayas de la région nord ouest algérienne

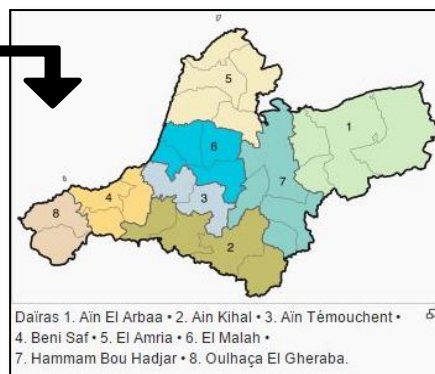


Figure 34: position de Beni saf au nord ouest de la wilaya de Ain T'émouchent



Figure 32: position de Beni saf dans la wilaya région nord ouest de l'Algérie.

2.1.2. Délimitation :

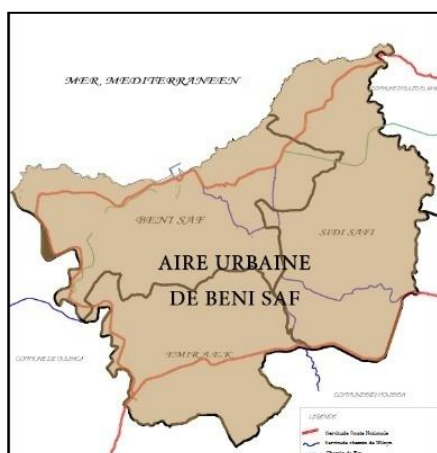


Figure 35: l'aire urbaine de groupement de Beni Saf⁴⁰

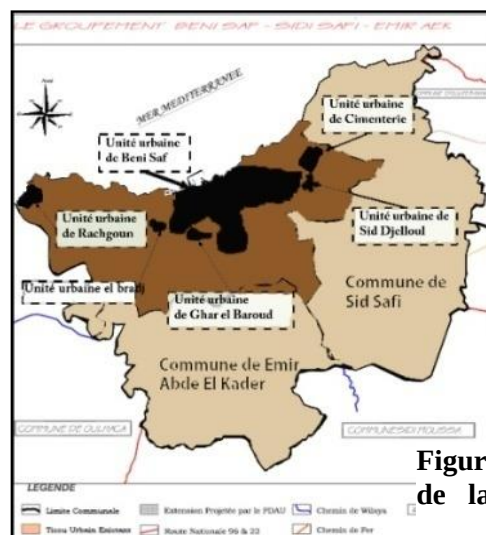


Figure 36: les unités urbaines de la ville de Beni Saf

³⁸ le PAU " le plan d'aménagement de territoire de wilaya de Ain T'émouchent"

³⁹ le SEPT " schéma d'espace et de programmation de territoire"

La commune de Beni Saf est la plus importante vue sa position géographique, la ville est placée en 2^{ème} rang après la ville de Ain T'émouchent.

La commune de Beni Saf est constituée de six unités urbaines: **Unité de Beni Saf, Unité de cimenterie, Unité d'El Bradj, Unité de Rachgoun, unité de Ghar El Baroud, unité de Sid el Djaloul.**

2.1.3. Accessibilité:



Figure 37: infrastructure de la région nord ouest

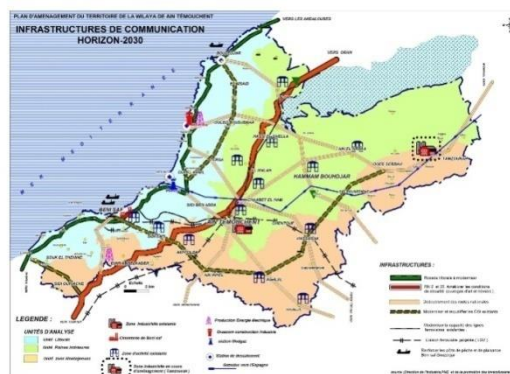


Figure 38: schéma d'infrastructure de la région nord ouest

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

La ville de Beni Saf occupe une position stratégique dans la région, cette ville est bien accessible à partir de plusieurs infrastructures (autoroute, routes Nationales, chemins de wilayas, et pénétrantes) ce qui la rend bien connectée que ce soit avec son chef lieu de wilaya Ain T'émouchent ou bien même les autres pôles de la région nord-ouest algérienne.



2.1.4. Rayonnement :⁴²

Figure 39: rayonnement de la ville sur le Bassin méditerranéen¹²

Légende :



Villes côtières portuaires concurrentes



Ligne de Gazoducs construite en 2010 de Hassi R'mel vers Almeria passant par Beni Saf.



Ligne maritime locale peut être créée (bateaux de plaisance)

⁴⁰ Auteur

⁴¹ le SEPT " le schéma d'Espace et de Programmation de territoire"

⁴² Auteur



Grâce à son port de pêche classé à une certaine Période le premier port de pêche national et les activités touristique, l'agglomération de Beni Saf évalué et devenue un des grand point d'ancrage de la région Nord-ouest sur la mer méditerranée.

Figure 40: rayonnement de la ville sur les villes voisines⁴³

2.2. PAYSAGE URBAIN

2.2.1 MORPHOGENESE DE LA VILLE DE BENI SAF

Avant la colonisation française, Beni Saf n'existait pratiquement pas; En effet il n'y avait ni surface plane, ni plateau accueillant pour des constructions, ni aucune voie naturelle vers l'intérieur du pays. Ce n'était que des collines enchevêtrées de 90 à 150 m d'altitude tombant en ravins profonds aux pentes très raides. Sur la mer, pas de baie favorable à l'établissement d'un comptoir ou d'un port; De hautes falaises de sable dur et de grès tombant à pic n'étaient coupées que par deux ou trois petites criques.

Même les romains, devant l'inhospitalité du site, n'ont pas essayé de s'implanter dans la région Beni-safienne ; Ils lui ont préféré Siga (à l'embouchure du fleuve de la Tafna) et Camerata (actuellement Sidi Djelloul) qui disposaient d'une nature bien plus accueillante que les abruptes falaises de Beni Saf.⁴⁴

- **1936:** début de colonisation française; installation de camps militaires dans l'île de Rachgoun et de poste de surveillance Ramchi vers (Tlemcen-

Cette implantation provoque le soulèvement de la tribu d'Oualhaça Construction de la première mosquée des arabes autochtones.⁴⁵

- **1937:** Ingénieur de la marine français **Lieusson** propose l'installation d'un maillage d'été pour faciliter l'exploitation des marchandises et des production de Tlemcen. Mais la cote paraît très

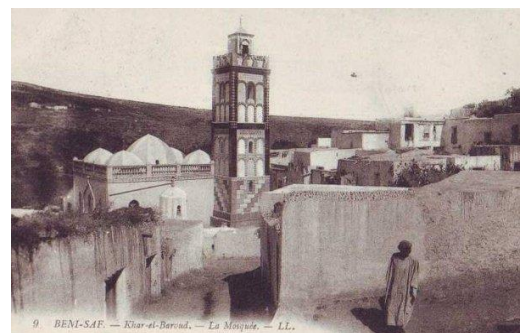


Figure 41: : première mosquée de Beni Saf à Ghar el Baroud

difficile pour l'installation d'un port de pêche.

- **1850:** le géographe français Mac Carthy note l'existence de minerais exploitée depuis l'Antiquité.
- L'exploitation de ce minerai se fera par des mineurs isolés et de petites sociétés (rattacher le minerai au pic de la falaise, le transportait par des ânes vers la plage des mouche plus à

⁴³ Auteur

⁴⁴ PDAU de Beni Saf

⁴⁵ Album de Beni Saf

⁴⁵ Site de Algérie philatélie « http://www.algeriephilatelie.net/fr_articles_photo.php?numero=506&photo=5 »

l'est , le chargeait dans des petits bateaux qui allaient retrouver les voiliers transporteurs en plein eau).

- **1855:** la compagnie anglaise s'intéressa au minerai obtient une concession, racheta les mines déjà existantes
 - identifications des petits **baraque** en plancher,
 - Vers 1855, dans la crique de Sidi Boucif à coté de l'exploitation minière de Dar Errih.
- Elaboration de voies ferrée par **la compagnie anglaise**, et pour l'embarquement utilisa la baie de Camerata.
- **1867:** Extraction à ciel ouvert du minerai à Ghar El Baroud et Dar Errih par Soumah et Tafna qui avait entrepris des recherches de façon scientifique et fissionne avec l'entreprise de Mokthadid
- **1874:** pose de première pierre de village de Beni Saf construit en amphithéâtre parle général Chanzy.



Figure 42 : les carrière de la mine



Figure 43: 1974-1981 : construction du port.



Figure 44: Chemin de fer

- **1874-1881 :** construction du port.

« C'est un port public concédé ..., Le décret du 14 Juin 1876 avait autorisé la compagnie des mines de Soumah et de la Tafna (laquelle avait fait la demande) à « établir ce port à ses frais, risques et périls sans subvention ni garantie de l'État. » **Revue de la Presse Algérienne et actualités économiques n° 19 du 27 Juin 1946.**⁴⁶



Figure 45: Le port de Beni Saf⁴⁷



Figure 46 et 47: Ligne pour le transfert de mines vers le port.

⁴⁶ Site internet office de tourisme, ville de Beni Saf « benisaf-tour.puzl.com »

⁴⁷ www.abs-beni-saf.org/voyage/

- **1874-1890** :ville minière Construction achevée du port et de l'église.⁴⁸



Figure 48: l'Eglise



Figure 49: Salle des fêtes



Figure 50: minerie de fer

A partir de ce 1er janvier 1879, Beni Saf allait prendre son essor.

- Création de la ville par la construction du port en 1880 et l'exploitation du minerai de fer par la compagnie MOKTA EL HADID

Deux rues, Emir Khaled et Sidi Yekhlef Ahmed (alors Pelissier et Chanzy), simples trouées parallèles débroussaillées sur l'escarpement de la rive gauche de l'oued hamed, se bordèrent peu à peu de maisons basses. D'autres rues naissent au fur et à mesure de l'intensification de l'activité minière.

Le 20 mars 1883, la localité qui ne cesse de grandir a une population européenne de 1950 personnes ;elle est promue au rang de commune, le directeur de la mine en étant le maire.

Développement du port de pêche et de commerce. Cette période était caractérisée par une urbanisation sélective :

- Une cite urbaine qui englobe habitat et équipement réservée pour les européens au niveau de Sidi Boucif.



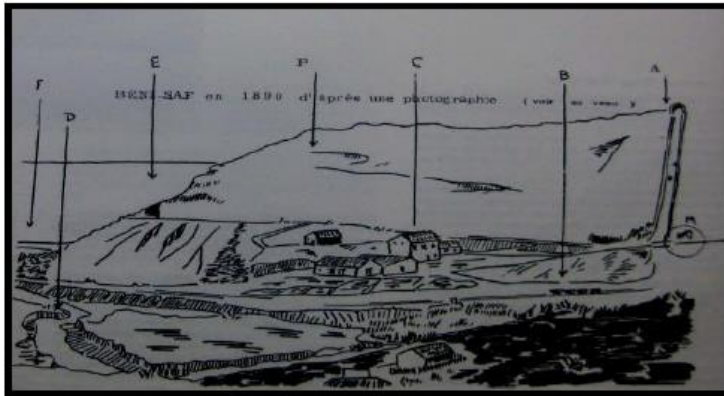
Figure 51: centre ville de Beni saf à sa création.

- Une cite de recasement au niveau du plateau de Boukourdan pour la masse ouvrière.

«Nous avons été frappés de voir fonctionner dans certaines exploitations nord-africaines les machines les plus modernes, celles que nous pensions encore réservées à quelques mines d'essais de grands

⁴⁸ Album de Beni Saf

constructeurs européen son peut dire que beaucoup de ce qui en fait de modernisation a fait ses preuves se trouve appliqué dans les exploitations d'Afrique du nord. » Impressions dé voyage d'études dans l'Afrique du Nord, par M. ROBINET⁴⁹



A - Descenderie avec arc et pont à ses extrémités. B - Voie ferrée de wagonnets.
C - Bureaux et ateliers de la Mine. D - l'Oued Si di Hamed qui débouchait dans le port.
E - La mer. F - Le port.
M - Emplacement de la future malfie, la de6Cendene (A) deviendra par la suite un escalier.
p- De l'escalier (A) à la mer, la colline dénudée sera plantée de pins.

Figure 52: ville de beni saf 1901⁵⁰

1900-1930 : urbanisation accélérée, l'espace urbain initialement choisi au niveau de Sidi Bouif était arrivé à sa saturation orles nouvelles population européennes se sont donc installées sur la rive droite de oued el Anchor ainsi qu'au niveau de la zone du port, Pour la masse ouvrière une nouvelle cite de recasement a été crée au niveau du plan II, et l'occupation de Boukardan par une population marocaine venue travaillé à la mine.

1922:construction de la vois ferrée Beni Saf- Tlemcen par Ramchi. 3

1912 : début de construction du marché couvert.

1930-1960 :création du centre ville par l'édification de certains équipements économiques (marche couvert, siège de post...)

- À partir de **1945**, naît le nouveau quartier de Sidi Brik sur la falaise.
- En **1947** disparaît la voie ferrée qui depuis 1923 reliait Beni Saf à la voie Oran-Oujda car le trafic par camions prend le dessus.
- Développement du réseau routier.
- En **1956**, **950** pêcheurs montent **42** chalutiers et **45** lamparos : ils fournissent cinq conserveries et font vivre près de **2000** familles (charpentiers, mécaniciens, fabriquant ou réparateurs de filets....) soit près de 10.000 personnes.



Figure 53: vue générale de la ville de Beni Saf 1990

⁴⁹ **M. ROBINET** « *Impressions dé voyage d'études dans l'Afrique du Nord* », Revue de l'industrie minière, gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France, 1921-1971.

⁵⁰ Album de Beni Saf

Désormais la pêche est presque devenue la principale activité de la ville ; avec ses 59 000 quintaux de poissons, elle procure à toute l'Algérie le quart de ses produits de la mer.

1962-1974 :ralentissement de l'urbanisation qui est du à la disponibilité de logements après le départ des européens ainsi qu'au faible taux de croissance enregistré durant cette période migratoire.

1974-1996 :la ville de béni saf connait nouveau rebondissement par le développement des infrastructures tels que :

- l'implantation de la zone industrielle (une cimenterie est construite dans les années 1980 ; C'est l'une des plus importantes du pays), développement des carrières de pouzzolane, création d'une zone d'activité, création de la voie de chemin de fer Béni saf- Ain T'émouchent, création de la route Béni saf – Sidi Bel abbés – Ain T'émouchent, installation de 02 lignes électrique haute tension alimentent la zone industrielle, et de Gaz naturel.
- À l'indépendance du pays en 1962, Beni Saf est rattachée à la Wilaya de Tlemcen.
- Dans les années **1970**, les filons de minerai s'épuisent et les mines sont obligées de fermer. On peut encore voir les vestiges de l'ancienne mine sur les hauteurs de Beni Saf, dominant la ville.
- Beni Saf a été rattachée à la Wilaya de Ain T'émouchent en 1984; c'est actuellement un chef-lieu de Daira.
- La ville compte plusieurs hôtels, un hôpital, une école de pêche, un aquarium et un musée.

2.2.2 MODEL DE CROISSANCE :

l'évolution de la ville de Beni Saf a été dirigée hiérarchiquement dans les différentes directions suivant la topographie de site et les besoins de la population Beni-Safienne en créant plusieurs entités urbaines.

La ville a suivie un modèle de croissance en expansion dont elle s'accroît de plus en plus et s'ouvre sur le plateau de Sidi Safi, elle s'est développée beaucoup en surfaces 300 ha ont été consommée.



Figure 54: vue de la ville à partir de la Plage des puits⁵¹

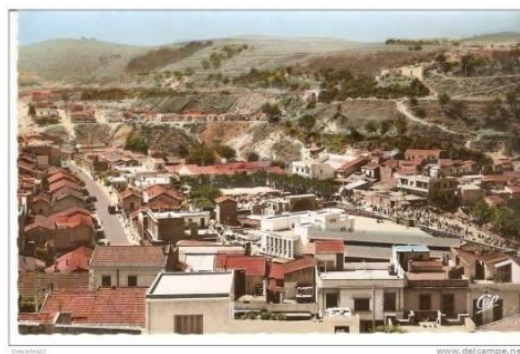


Figure 55: vue générale de la ville de Beni Saf⁵²

⁵¹ www.abs-beni-saf.org/voyage/

⁵² Site internet office de tourisme, ville de Beni Saf « www.benisaf-tour.puzl.com »

EVOLUTION HISTORIQUE DE LA VILLE DE BENI SAF

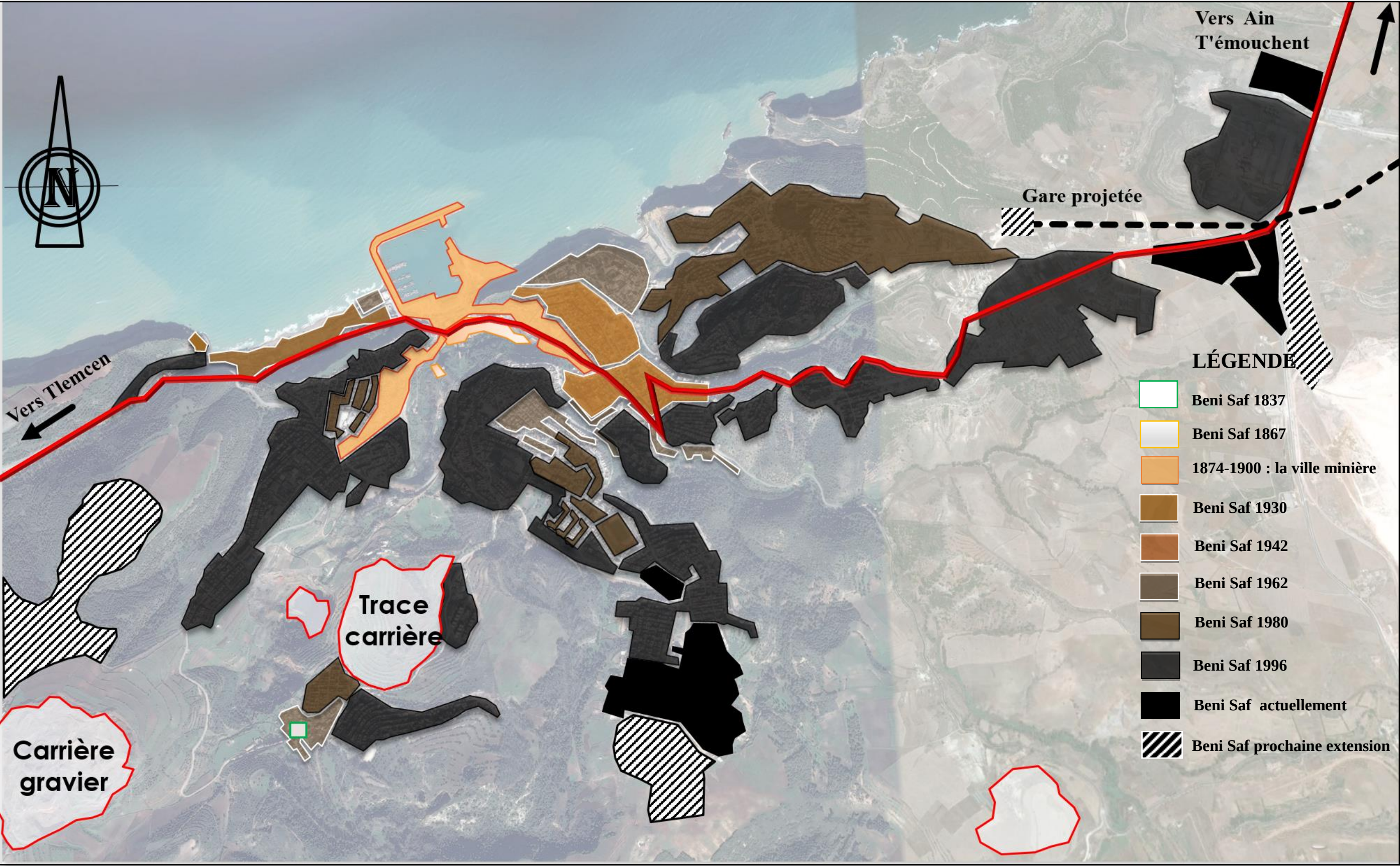


Planche 1:évolution historique de la ville.⁵³

⁵³ Auteur

2.2.3.TYPOLOGIE URBAIN:⁵⁴

- La zone de Beni-Saf est un zone d'aménagement mixte, ce type d'espace concerne en particulier cette ville qui assure à la fois une fonction résidentielle, balnéaire, industrielle, de pêche et de service.

a. Un parc logement en amélioration

- La commun de Béni Saf a enregistrée un TOL qui dépasse 6 personnes par logement.

Habités	Logement secondaire	inhabités	A usage professionnel	Total	TOL
7754	1499	775	2	10030	5.5

Tableau 1: Répartition du parc de logement 2008 selon le statut d'occupation du logement, commune de Beni Saf

Sur le total des logements habités, près de 80% sont en individuel contre 15% en collectif, le reste est composé d'habitations traditionnelles vétustes et de construction précaire.

Commune	Immeubles habitation	Maison individuelle	Maison traditionnelle	Autres ordinaires	construction précaires	ND	Total
BENI SAF	1141	6069	307	22	211	4	7754

Tableau 2: Typologie de l'habitat

Cette typologie de l'habitat est de création récente dans la ville bien qu'elle a été introduite, à l'occasion de la réalisation des ZHUN (BENI SAF)

96% du parc de logement communal est concentré au chef lieu y compris Ghar El Baroud.

Les 775 logements inoccupés relèvent du programme LSP 2005-2009 localisé en grande partie à Sidi Sohbi et dans la ZHUN.

Le Taux d'occupation de logement (TOL) oscille entre 5.3, dans l'urbain à 8.3 dans la zone épars.

b. Les équipements :

1) Administration et services :

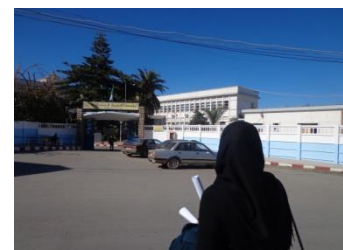
On classe généralement dans les équipements administratifs : les sièges des administrations locales, les services publics, les services liés au développement économique, ...etc

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

2) Equipements sanitaires :

Les équipements sanitaires constituent au même titre que les équipements scolaires, des besoins sociaux fondamentaux.

Figure56: l'hôpital de Beni Saf⁵⁵



⁵⁴ PDAU de groupement de Beni Saf

⁵⁵ Auteur

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

La couverture sanitaire est assurée au niveau de la daïra par un hôpital, une polyclinique ,03 centres de santé et 15 salles de soins ,10 dans la commune de BENI SAF.

Commune	Hopital capacité lits	Polyclinique	Centre de santé	Salle de soins	Pharmacie	Urgence médicale clinique
Beni saf	220	01	02	10	01	01

Tableau 3: répartition de l'infrastructure sanitaire

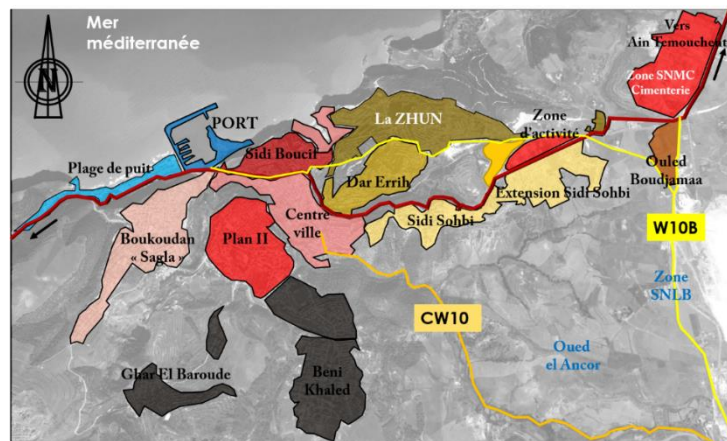
Equipements cultuels : Ce secteur est largement représenté par 27 mosquées au niveau de la commune de BENISAF dont 07 en cours de réalisation dont une a RECHGOUN.⁵⁶

D'après la carte on remarque que bien qu'il a une variété de type d'habitat à Beni Saf

2.2.4. FORME URBAINE

a. Caractéristiques des différents quartiers de Beni Saf

Figure 57: découpage administrative de la ville de Beni Saf⁵⁷



a. SECTEUR DE PORT (30 HA) : Centre économique de rayonnement régional voire national grâce au port de pêche.

b. CENTRE VILLE (70HA) : Centre résidentiel, administratif, culturelle, éducatif, commercial, et de services, construit en gradin

c. SIDI BOUCIF (110 HA) : Le secteur est de se subdivise en 3 entités distinctes Noyaux ancien dans un état vétuste et dégradé.

d. BOUKOURDAN (70HA) : Zone résidentielle, habitats spontané datant de début de XXème siècle s'est gaffé des lotissements dotés de quelque équipement de première nécessité

e. GHAR EL BAROUD (17HA) : C'est un quartier résidentiel, avec la présence de quelques équipements, il se compose de deux entités :

- Noyau primitif de 6HA dont l'habitat est dégradé
- L'auto construction sur un seul niveau

f. PLAN II (125HA) : il se compose en deux parties :

⁵⁶ PDAU de groupement de Beni Saf

⁵⁷ Auteur

- Noyau original c'est une cité ouvrière et des programmes de lotissement
 - Beni Khaled extension de plan II, avec une vocation résidentielle ou prédomine de lotissement avec équipement de base.
- g. OULED BOUDJEMAA (22HA) :** C'est un quartier résidentiel, les constructions sont dégradées dont la plupart ont bénéficiées d'aide dans le cadre de l'habitat rural, avec absence d'équipement.
- h. SIDI SOHBI (70HA) :** Secteur assez récent d'une superficie de composé de lotissement en 3 tranches (131 lots-206lots-426lots) auquel se sont greffés plus de 1000 logement collectif et quelque équipement.
- i. ZONE INDUSTRIELLE (54HA) :**
 - **La société des ciments de Beni Saf (SCIBS)** spécialisée dans la fabrication du ciment occupe 42HA, est une des cimenteries les plus importantes d'Algérie.
 - **La société industrielle de menuiserie d'ouvrage bois de Beni Saf (SIMOB)** spécialisée dans la fabrication des portes et fenêtre occupe 12Ha.
 - **Zone d'activité (6,7HA) :** Protection civil, Parking 2 Unités de menuiseries⁵⁸

2.2.5. RESERVE FONCIER :

Localisation	Sup en ha	Nature juridique	Destination
Beni khaled	24	domanial	Logement sociaux -équipements
Beni khaled	7.5	domanial	Logement sociaux -équipements
Sidi Sohbi	3.5	Secteur urbain	Equipements
Terrain Mankouri	15	privé	Logements promotionnels - immeuble de bureaux - centre commerciaux- cliniques
Oueled Boudjemaa	15	Eac-privés-inconnus	Logements promotionnels - immeuble de bureaux - centre commerciaux - cliniques
Nord de la ZI	5.5	Eac-privés-inconnus	Parc d'activités
Nord de la ZI	5.5	Eac-privés-inconnus	Parc d'activités

Tableau 4 : La ZHUN en cours : réserve foncier à Beni Saf

- d'occupation (l'habitat collectif)
- Une enclave de 15HA appartenant à un privé (propriété Mankouri).
- Vue les contrainte qui existe au niveau de la ville de Beni Saf (affaissement de terrain, les galeries minière, la nature géotechnique des sols des différentes zones...) et à cause de sa
- Topographie accidentée, la ville souffre d'un manque énorme en foncier (les terrains restant sont non urbanisable).

⁵⁸ PDAU de groupement de Beni Saf (Rapport final).

TYPOLOGIE ET FORME DE L'HABITAT ET D'ILOT

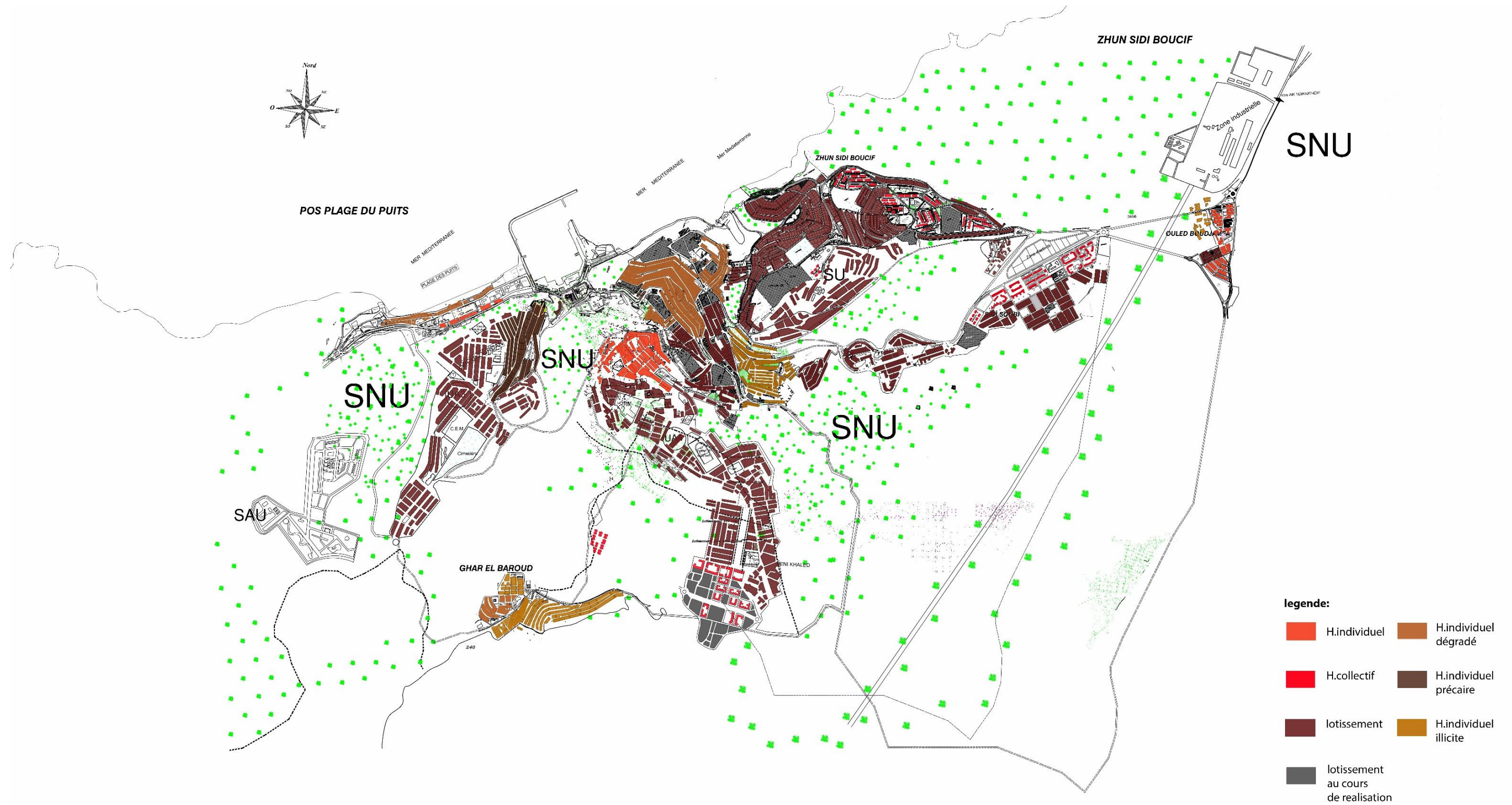


Planche 02: typologie et forme de l'habitat et d'ilot⁵⁹

⁵⁹ Auteur

PLANCHE 2: CARTE PRESENTE LA TYPOLOGIE DES EQUIPEMENT A BENI SAF

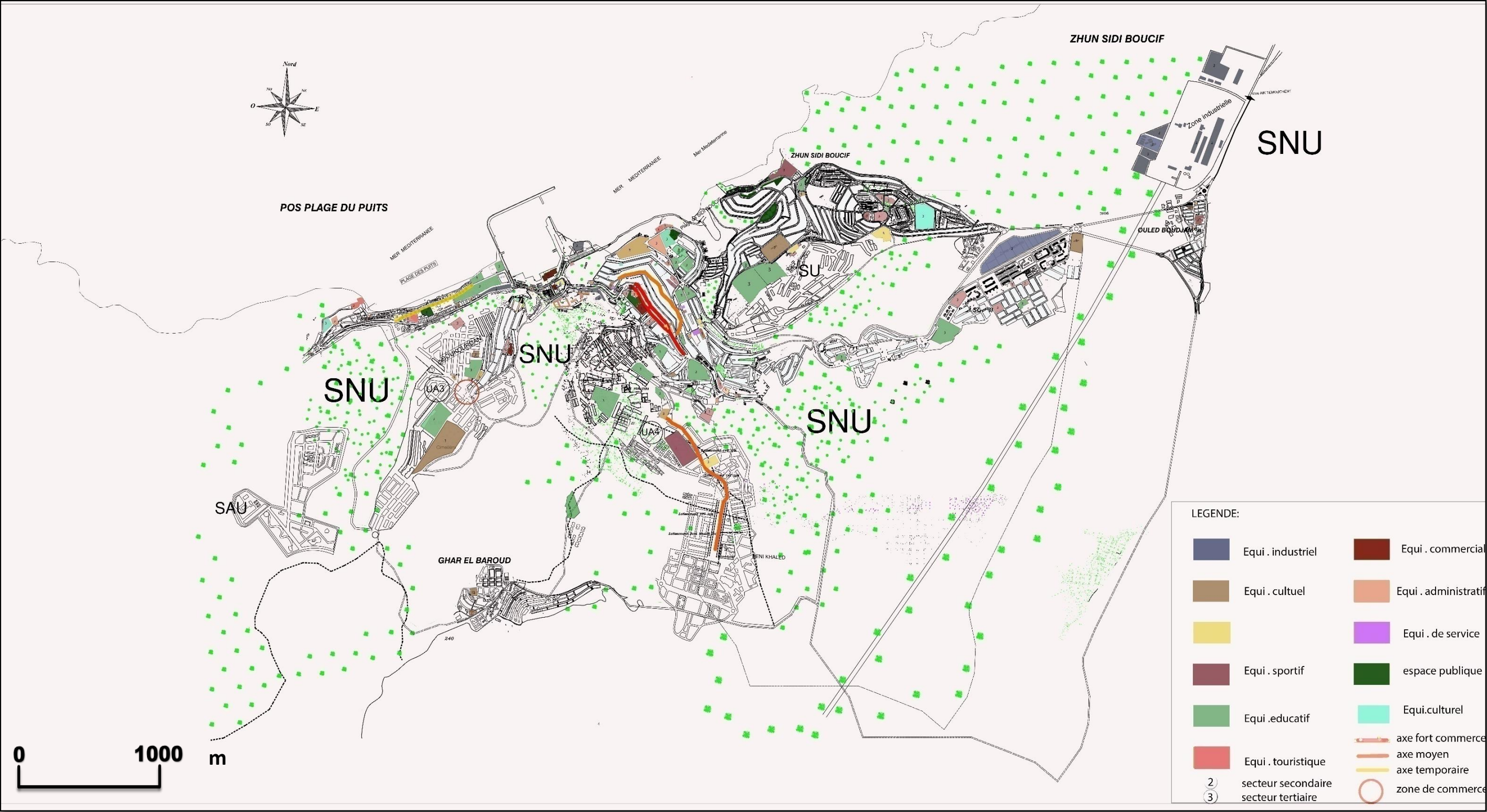


planche 03: carte présente la typologie des équipement a Beni Saf⁶⁰

⁶⁰ Auteur

2.2.6.LES CONTRAINTES ET LES POTENTIALITES⁶¹

Contraintes	Sur le plan économique	Sur le plan sociale	Sur plan le environnement tal	Contraintes	Sur le plan économique	Sur le plan social	Sur le plan environnementa l
Manque des équipements au niveaux des quartiers périphériques (touristique, santé, administratif)	Bloque le développement économique de la ville dont le manque des infrastructures obstrue l’exploitation des différentes potentialités naturelles et urbaines	Inégalité sociale entre le centre et les quartiers périphérique. Insécurité sociale posé dans certains quartiers comme Ghar El Baroud, Sid Sohbi, Ouled Boukardan, Beni khaled causé par l’insuffisance des équipement de sureté; Augmentation du taux du chaumage		Manque des reserves fancières.	Absence des plates-formes accueillent des nouvel investissements qui aide la ville dans son développement économique.	Manque des sols agréable pour l’installation du besoins de population en matière de logement et équipement vue la croissance démographique de la ville dans les année dernière. convoite l’avenir des générations futures	Consommation des terre agricole de coté nord-est par la zone industrielle de coté ouest Boukardan,coté sud Beni Khaled, Ghar el Baroud et des sites naturels
Mauvaise localisation de la zone industrielle.	Pollution de l’air qui menace la santé des citoyens Les nuisances sonores (la ZHUN de Sidi Boucif et Oueled Boujemaa Sid Sohbi)	La zone industrielles de cimenteries et les unités de menuiserie bloc l’urbanisation du coté nord-est, cette zone menace le milieu naturel par la pollution de l’air due au poussière et la mer avec ses différentes rejets.		Cadre bâtis vétuste (habitation précaire à Boukardan, illicite à Ghar el baroud, Boukardan, partie de centre ville, Ouled Bou Djamaa, et dégradé a l’ancien noyau de Sidi Boucif défigurent complètement le style architectural,	Une véritable richesse non exploitée se matérialise par un patrimoine coloniale, et industrielle délissé.	Le risque l’effondrement des habitations précaire dégradés et illicites influe négativement sur la qualité de vie des citoyens L’insécurité	
Domination de l’habitat individuelle et de lotissement par rapport à l’habitat collectif.	La typologie de l’habitat qui caractérise la ville diminue sa chance d’avoir de la nouvelle infrastructure économique vue sa saturation. l’étalement urbain induit des coûts inquiétants pour les collectivités locales (infrastructures maintenance, réseaux, services, etc.).	Absence de la notion de mixité sociale.	L’expansion de la ville de Beni Saf avec la destruction du milieu naturel.				

⁶¹ Auteur

Potentialités	Sur le plan économique	Sur le plan sociale	Sur le plan environnemental	Potentialités	Sur le plan économique	Sur le plan sociale	Sur le plan environnemental
Diversité des sociétés industrielles du coté nord-est de la ville	Béni Saf bénéficie a des équipement industriels comme la société de cimenterie, la menuiserie, et la zone d’activité qui pourraient aide le développement économique de la ville le par renforcement de la production et la création des autres activités complémentaire.	Diminution du taux du chaumage améliorer le cadre de vie des citoyens	Preservation des terres agricoles	Des équipements d’accompagnement (l’hôpital au niveau du centre ville)	Peut être un pole de recherche et de santé au niveau régionale	Reprendre au besoin des citoyens en matière de confort et de santé	/
Des friches a récupéré (l’ enceins parc réservé à l’APC , société de FERPHOS)	Des réserves foncières pour la réalisation des différents projets qui peuvent aident le développement économique de la ville.	Répondre au besoin des citoyens en matière de logement ou de service Amélioration de cadre de vie	/	Diversité des équipements touristiques au niveau de plage de puit	Le tourisme pourrait constitue une ressource importante pour la commune si toutes les potentialités existantes étaient exploitées (les hôtels, colonie de vacance, aquarium, musée... etc) qui ont un rayonnement qui dépasse l’échelle de l’agglomération. Développé le tourisme industrielle au niveau de FERPHOS et les enceins galeries de minerais.	le confort des visiteurs Améliorer l’image touristique de la ville.	Améliorer le tourisme naturel pour quel ne soit pas délaissé comme le cas des foretil conviendrait de mettre en place un minimum d’infrastructures technique, baliser les sentiers pour les randonnées pédestres.
Discontinuité urbaine des différents fragments de la ville vue sa topographie accidentée et le manque de gestion.	Augmentation des déplacement entre les différents fragments (cout d’infrastructure et entretien)	Absence de cohésion sociale due au manque des espaces de rencontre. Absence de mixité sociale.	Pollution atmosphérique causé par les véhicule .	Le manque des espaces publiques (espaces vert, placettes)		Absence de mixité sociale.	Manque des espaces de respirations espace urbaine dominer par le bâti.

Potentialités	Sur le plan économique	Sur le plan sociale	Sur le plan environnemental	Potentialités	Sur le plan économique	Sur le plan social	Sur le plan environnemental
Les équipements de services ,éducatif, administratif, culturel, cultuel... (concentré au niveau du centre ville et quelques équipements de première nécessité dispersé dans les quartiers	Peuvent participer dans le développement économique de la ville a travers son rendement telle que les équipements d’accueil, commerce intégrés, les banques	Améliorer le cadre de vie des populations. Sensibiliser et cultivés les citoyens. Une animation urbaine. Reprendre au besoin des citoyens .	/	Le port	La production halieutique, des bateaux, voire industrie de la pêche et transport portuaire de plaisance pour améliorer les service du port.	Réduire le taux du chaumage Facilite le transport des citoyens Améliorer la qualité de vie des citoyen	Réduire la pollution causée par les transports routiers et ferroviaires

2.2.7. Synthèse :

Bien que Beni Saf est une zone d'aménagement mixte ce type d'espace concerne en particulier cette ville qui assure à la fois une fonction résidentielle , balnéaire , industrielle , de la pêche et de service ...

il y a une certaines inégalités entre les différentes zones due à la mauvaise répartition des équipements au niveau des quartiers résidentiels , caractérisés par la diminution de l'habitat individuelles dont une grandes partie se trouve dans un état précaire ou dégradé défigure complètement le caché architectural de la ville, et entraine une insuffisance de réserve foncier, on provoquant le freinage de développement de a ville ainsi que le problème de discontinuité urbaine due à l'existence des différentes barrières physique que se soit naturelles ou artificiels.

2 .3.INFRASTRUCTURE ET MOBILITE

2.3.1.RESEAUX DE COMMUNICATION :

Beni Saf est insérées au réseau routier national et local à travers quelques axes :

a. Routes nationale :

- La RN 96 assure la jonction des villes de Beni Saf, Ain T'émouchent, et la ville de Sidi Bel Abbès en longeant la commune sur une longueur de 3.6Km.
- L'axe international Est-Ouest reliant Oran au Maroc et Matérialise par n 35, constitué avec la RN n22 (relie la ville de Beni Saf via Rachgoun à Tlemcen en traversant les communes d'Emir AEK e Remchi, et s'étend sue une longueur de 14.2km) une intersection au Sud de commune.

b. Chemins de wilaya :

- Les deux axes d'importance local parcourent la commune sur une longueur de 5.4 km : le CW10 d'une longueur de 4.6Km est un ancien axe de liaison de la ville de Beni Saf vers Sidi Safi
Le CW 10B connecte directement la cimenterie au CW10.

c. Chemin vicinaux

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

La ville de Beni Saf présente une trame irrégulière avec des voies qui ne sont pas encore goudronné dans quelques quartiers.⁶²

Figure 58 : Schématisation des Voies au niveau de centre ville



Figure 59: schématisation des Voies au niveau des quartiers périphérique⁶³

⁶² PDAU de groupement de Beni Saf

2.3.2.RESEAUX DE BUS :

	Ligne utilisée	Véhicules Ain T'émouchent	Véhicule autre wilaya	Total vehicule	Total places
National	19	114	90	204	7744
Locale	24	358	/	358	8373
Rurale	07	43	/	43	791
Urbaine	18	157	/	157	6971
Total	68	672	/	762	23879

Tableau 05 : besoins de la population en matière de transport.

Bien que la ville bénéficie de la présence de quatre lignes de bus local(B01,B02,B03,B04) relie le centre-ville avec les quartiers périphériques, et autre vers la wilaya de Ain T'émouchent, et de Sid Safi. Ces derniers restent insuffisants puisqu'ils ne répondent pas aux besoins de la population.

la ville va bénéficier d'une nouvelle ligne de rail , avec une longueur de 3,4 km, relie désormais Beni Saf au réseau national ferroviaire d'où la possibilité pour les citoyens de cette ville d'utiliser le train pour aller à Ain T'émouchent Ainsi, la baptisassions d'une nouvelle gare routière coté de la zone d'activité gérée par la société **SOGRAL**



Figure 60 : Train électrique.⁶⁴

Commune	Nombre d'agence	Nombre de taxi	Nombre de place
Beni Saf	06	86	344

Tableau 6:transport en commun au niveau de la ville de beni saf⁶⁵

2.3.3.TRANSPORT DE MARCHANDISE

Année	Transport public			Transport privé		
	Nombre de commerçant	Nombre de véhicule	Quantité de marchand	Nombre de commerçant	Nombre de véhicule	Quantité de marchand
2013	3222	3845	25337.56	1467	2349	14848.28
2014	3575	4269	27053.59	1516	2457	15448.59
Pourcentage	11%	11%	7%	03%	05%	04%

Tableau 7: comparaison de le transport de marchandises entre 2013 et 2014

On note une augmentation remarquable dans le transport des marchandises grâce à

la politique qui encourage toutes procédure de travail (ANSEJ- ANDI- CNAC- ANGEM) afin d'augmenter le taux d'emplois à travers l'investissement

⁶³ Auteur

⁶⁴ www.aps.dz/regions/28635-ain-temouchent-r%C3%A9ception-de-la-nouvelle-gare-ferroviaire-de-beni-saf-en-novembre

⁶⁵ Rapport de PDAU.ANAT2009

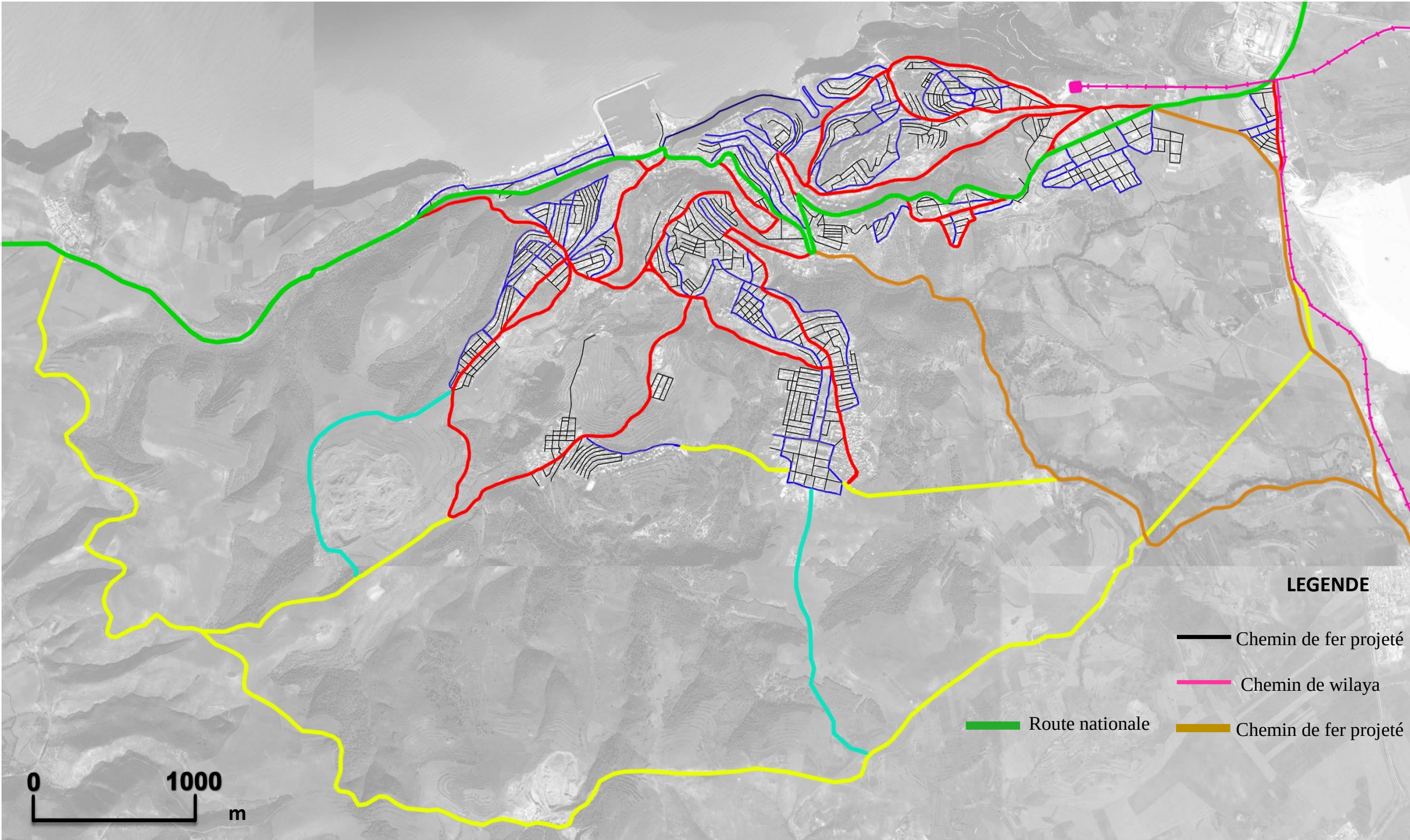


planche 04: Trace des infrastructure dans la ville de Beni Saf⁶⁶

LIGNES DE TRANSPORT COLLECTIF DANS LA VILLE DE BENI SAF

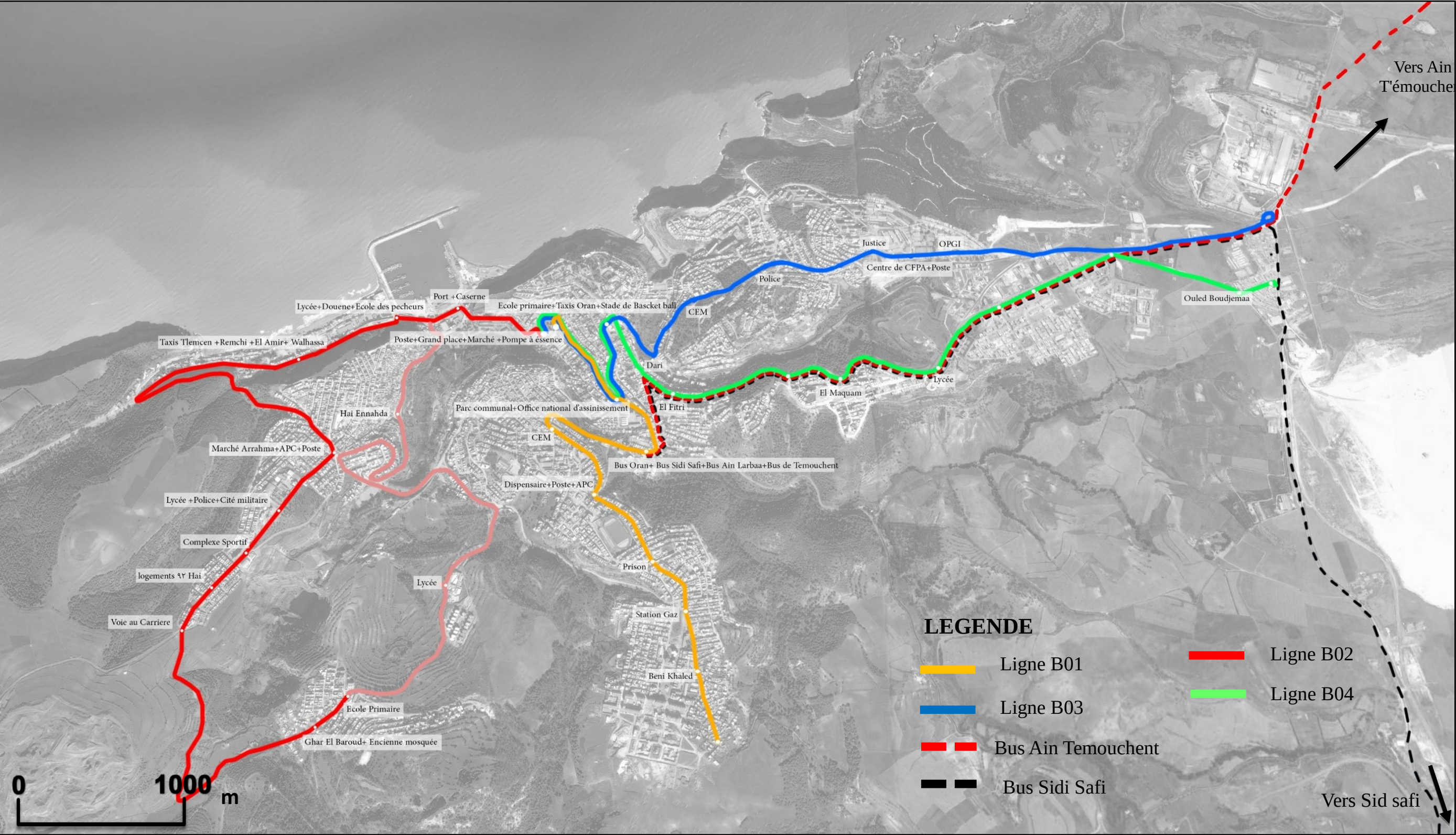


Planche 5 :ligne de transports collectif au niveau de la ville⁶⁷

⁶⁶ Auteur

⁶⁷ Auteur

2.3.4.LES CONTRAINTES ET LES POTENTIALITES :⁶⁸

Contrainte	Sur plan économique	Sur plan sociale	Surplan environnemental	Potentialité	Sur plan économique	Sur plan sociale	Surplan environnemental
Voies mal planifier	L’infrastructure a un impact directe sur le développement économique de la ville.	L’inconfort des citoyennes	la création des voies sans une réelle réflexion préalable menace certains terrains fertiles.	Chemin de fer facilite la mobilité urbaine ou il se trouve à proximité de la zone d’ entrepôt (parking, dépôt).	Favorisent les échanges régionaux par le transport des biens et assure l’attractivité économique de la ville.	La création d’emplois Transport collectif et création de mixité sociale.	Diminution des émissions des gaz à effet de sel par la réduction de l’utilisation des véhicules
Quartier mal desservie par les lignes de transport comme le cas de boukourdan, ghar el baroud, sidi sohbi , la zhun de sidi boucif, oueledboudjemaa , rechgoun	L’insuffisance du transports publiques influent négativement sur l’économie comme le cas du complexe touristique de rechgoun et même les forets parmi les facteurs essentiels de tourisme de la ville.	Inégalité entre les différents quartiers en matière de transport en commun Exclusion des quartiers périphériques par rapport au centre ville.		Variété des infrastructures que ce soit routière par les routes national et chemin de wilaya ou ferroviaire par le rail peut être développé par la revivification de l’infrastructure portuaire	Une bonne connectivité de la ville avec les réseaux régionaux, nationaux et même internationaux facilite et renforce les échange économique, et rendre la ville plus attractive. L’ouverture vers le national anime l’échange Economique	Amélioration de la qualité de vie. Intégration de Beni Saf au sein de sa région Rendre les déplacements de la population plus facile.	
				Le port une infrastructure portuaire a revivifier	L’infrastructure portuaire pourrais diminuer la pression sur les autre infrastructure. Un potentiel marginalisé pourrais constitue un important facteur commercial (transport des bien) et touristique qui améliore le développent économique.	Bénéficier des nouveaux lignes maritime pour le trafic des personnes au niveau régional, national et international l’augmentation de taux de travail le port un lieu de rencontre : mixité social Profiter des paysages naturels côtiers	

⁶⁸ Auteur

2.3.5.SYNTHESE :

Bien que la ville de Béni Saf occupe une position stratégique dans l'Algérie par rapport au bassin méditerranéen et offre beaucoup de possibilité en matière de mobilité urbaine par son réseau routier important (RN96-RN22) qui permet à l'unité de bien s'insérer au réseau urbain régional, mais ses infrastructures restent insuffisantes pour une commune qui dispose d'atouts pour une participation à la stratégie nationale de développement.

2.3.6. ESPACE D'ANIMATION :



Figure 61: carte présente les espaces des différentes centralités urbaine⁶⁹

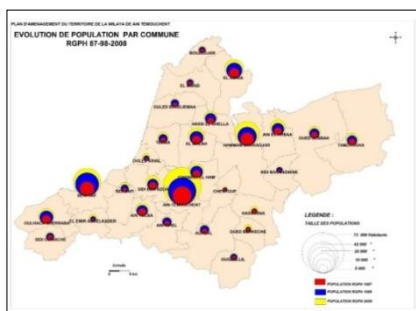
Après l'analyse des infrastructures et des équipements on a remarqué qu'il y a une forte animation dans la zone du port et la plage de puit (occasionnelle) avec une partie de centre ville assurée par la concentration des équipements de différents types que ce soit administratif, culturel, éducatif, ou de service et des infrastructures contrairement aux autres quartiers.

2.4. ECONOMIE URBAINE :

2.4.1.DYNAMIQUE DE CROISSANCE

Béni Saf est classée dans la seconde position après la wilaya de Aïn Témouchent selon l'évolution de la population dans la commune, en effet elle présente 78% de la population de groupement des trois communes (BENI SAF- SID SAFI- EMIR ABD El kader), vu sa surface qui représente 36% de celle rapport au groupement

⁶⁹ Auteur

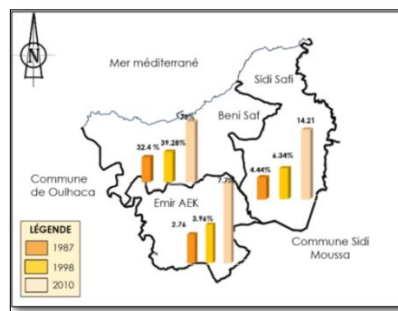


**Figure 62: évolution de la population
groupe⁷⁰**

La période 1987 /1998 a été marquée par **un rythme moyen de croissance démographique** et qui s'explique par:

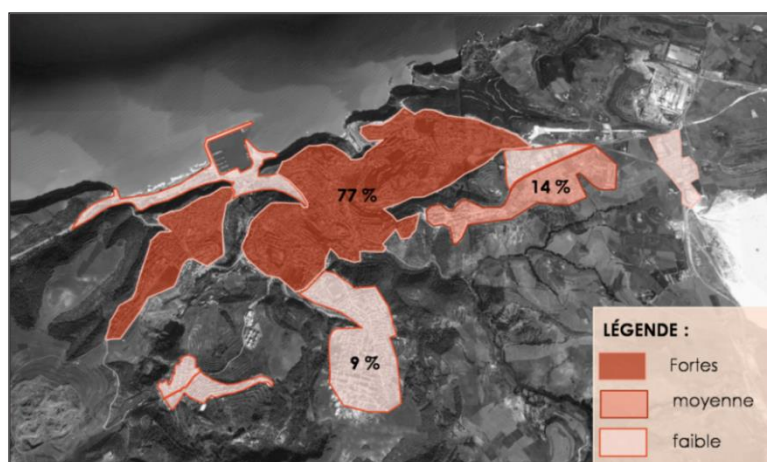
- Le recul de l'âge moyen aux 1^{ères} mariages
- Les difficultés économiques, amplifiées par les difficultés de logement et par l'urbanisation.

Le taux le plus important est enregistré au niveau de Sidi Safi



**Figure 63: la population du groupement
beni saf -sidi safi -Emir Abdelkader⁷¹**

2.4.2.LA DENSITE DE POPULATION DE LA COMMUNE DE BENI SAF



Une forte concentration dans la commune de BENI SAF avec une densité de 710 habitants au Km².

Figure 64: Densité de population au niveau de la ville de Beni Saf

Part par groupe d'âge par rapport à la population totale	0-4 ans :9% , 5-19 ans : 25%, 20-59 ans : 57%, Plus de 60% : 9%
Taux de masculinité	1016
Taux de scolarisation des 6-15 ans.	94.2% dont 94.3% pour les filles
Taux d'activité	45%
Taille des ménages	ACL : 5 ,Rachgoun : 5.3 ,El Bradj :6 ,Epars : 6.4

Tableau8:Les principaux indicateurs de la population de la commune

- Le taux du chômage moyen de

⁷⁰ document de PAWT de la wilaya de Ain T'émouchent, ANAT,2009

⁷¹ Auteur

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

- La commune de Beni Saf a un moyen taux de chômage en raison du programme de développement socio-économique lancé et l'existence du port de pêche pour BENI SAF.

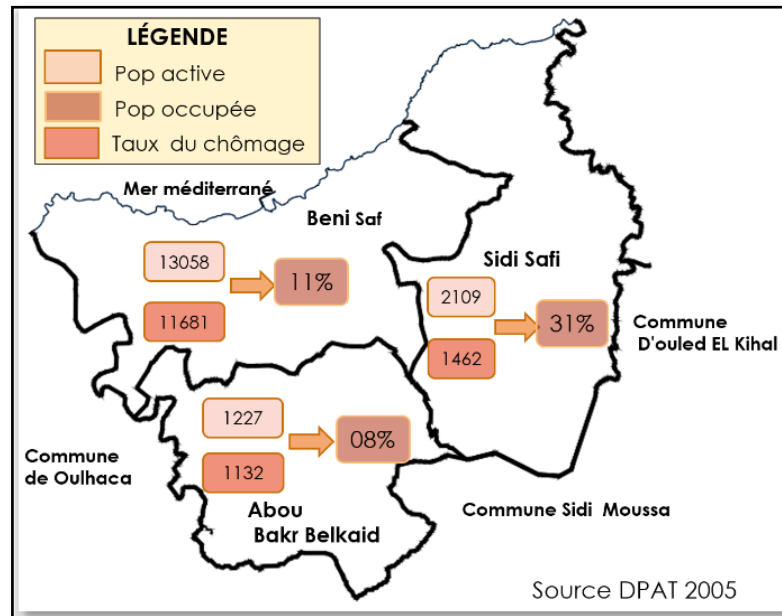


Figure 65: taux de chômage aux niveau de groupement de beni saf

- Pour diminuer le taux de chômage il faut augmenter la population occupée.

2.4.3.ACTIVITES

Evolution de la structure de l'emploi par branche d'activité

- **L'agriculture** : Le secteur économique qui crée le moins d'emplois au niveau du trois commune il ne représente que 17.91 % du total des emplois.
- **Industrie** : D'après les données DPAT 2005 l'industrie a été sévèrement affectée par la récession, ce qui s'est traduit par la baisse de sa part dans l'emploi global
- **Le tertiaire** : Contrairement aux autres secteurs d'activité a connu un essor important durant la décennie 1987 /1998.

a. AGRICULTURE

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

L'industrie a été sévèrement affectée par la récession, ce qui s'est traduit par la baisse de sa production qui est due à l'épuisement des gisements.

Le secteur tertiaire a connu un essor important avec ses différents équipements.

Fôret dense domine en avec 2210ha pour 500 ha de forêt claire et 151ha de maquis et débroussaillies



Figure 67: carte présente les terres agricoles à Beni Saf

On a remarqué que la majorité des terres agricoles utiles se trouve dans la commune de Emir AEK.

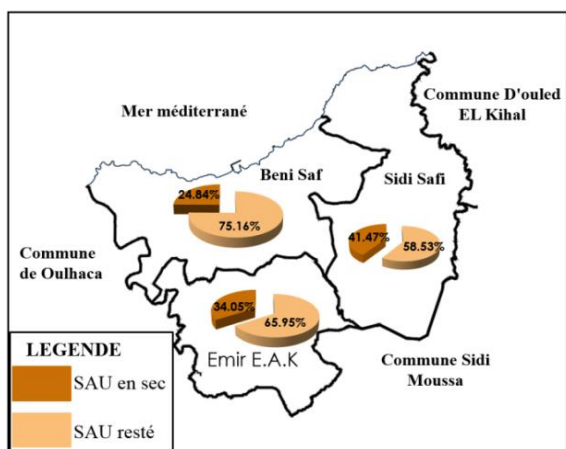


Figure 68 : les terres agricoles utiles en sec dans le groupement de Beni Saf

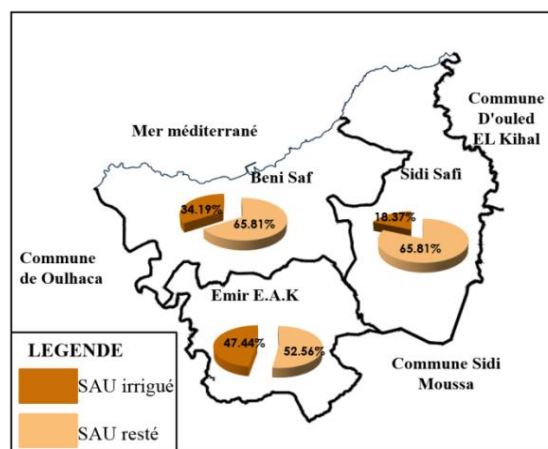


Figure 66 : représentation des terres agricoles irriguées dans le groupement de Beni Saf

la majorité des surfaces agricoles en sec se trouve dans la commune de Sidi Safi contrairement à la commune de Emir Abd El Kader avec des surfaces agricoles irriguées.

le potentiel agricole de Beni Saf est moins par rapport aux autres communes, il est concentré au sud et sud-ouest.

Dans le groupement de BENI SAF -EMIR AEK SIDI SAFI, le potentiel en terres constituant le support nécessaire à la production agricole végétale et animale s'étend sur 10.490 hectares de surface agricole utile, représente 6 % de la SAU de la wilaya.

b.INDUSTRIE

entreprise	principaux produits	capacite de production	production	emploi
FERPHOS Bouhmedi	Pozzolane	350.000 T/jour	301.897 T	63
FERPHOS RokbatHassi	Pozzolane	5.000 T/an	7.000 T	
SCIBS Beni saf	calcaire	1.050.000 T/ an	1.377.561 T	31
SCIBS Beni saf	argile	350.000 T/jour	337.926 T	
SCIBS Benisaf	Pouzzolane	240 .000 T/jour	95.179 T	

Tableau 9: la production minière 2013

	Société des ciments de Beni saf (SCIBS)	société menuiserie d'ouvrage de Beni saf (SIMOB)
Nature de la société	Cimenterie	Menuiserie
Statut juridique	public	Public
Superficie de l'unité	42 h	12 Ha
Capacité de production	Un million de tonnes	750 000 m2 /15000 logen /an
entrants	Pouzzolane –calcaire - argile	Menuiserie générale et ouvrage bois
sortants	Ciment CPA	Portes -fenêtre
Production 2013	1.205.650 T	65 320 m2
Nombre d'emplois	566	135
Nature des rejets	Rejets atmosphérique sous formes de poussières	Sciure de menuiserie

Tableau 10: production industrielle

c. TOURISME

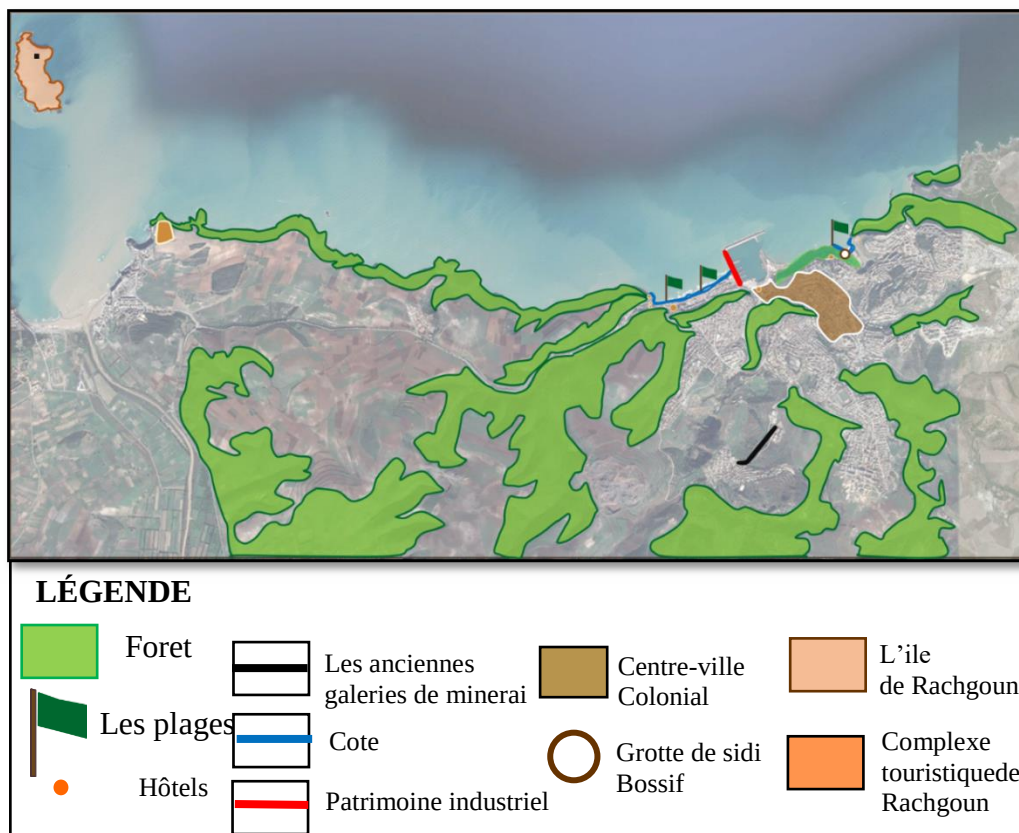


Figure 69: potentialité touristique dans la ville de Beni Saf

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

d. LA PECHE :

- Le port offre de multiples services à la population puisqu'il emploie plus de 2000 personnes à plein temps et absorbe une main d'œuvre artisanale considérable à la laquelle s'ajoutent les 120 stagiaires que l'école de pêche forme annuellement.
- De même il contribue à l'essor économique de la région avec la commercialisation d'une quantité relativement importante environ 1500 tonnes de poissons par mois.
- Toutes espaces confondues alimentant ainsi les conserveries de la région ainsi que plusieurs points de vente au détail à travers les villes de l'ouest de sud
- **Situation de la production :**

La production de la pêche enregistrée au niveau du port de BeniSaf a stagné voir baissés passant de 7500 à 7000 tonnes entre 1990-2013, cette baisse a touché principalement le poisson blancs, les Crustaties et les grand pélagique

2.4.4. LES CONTRAINTES ET LES POTENTIALITES :

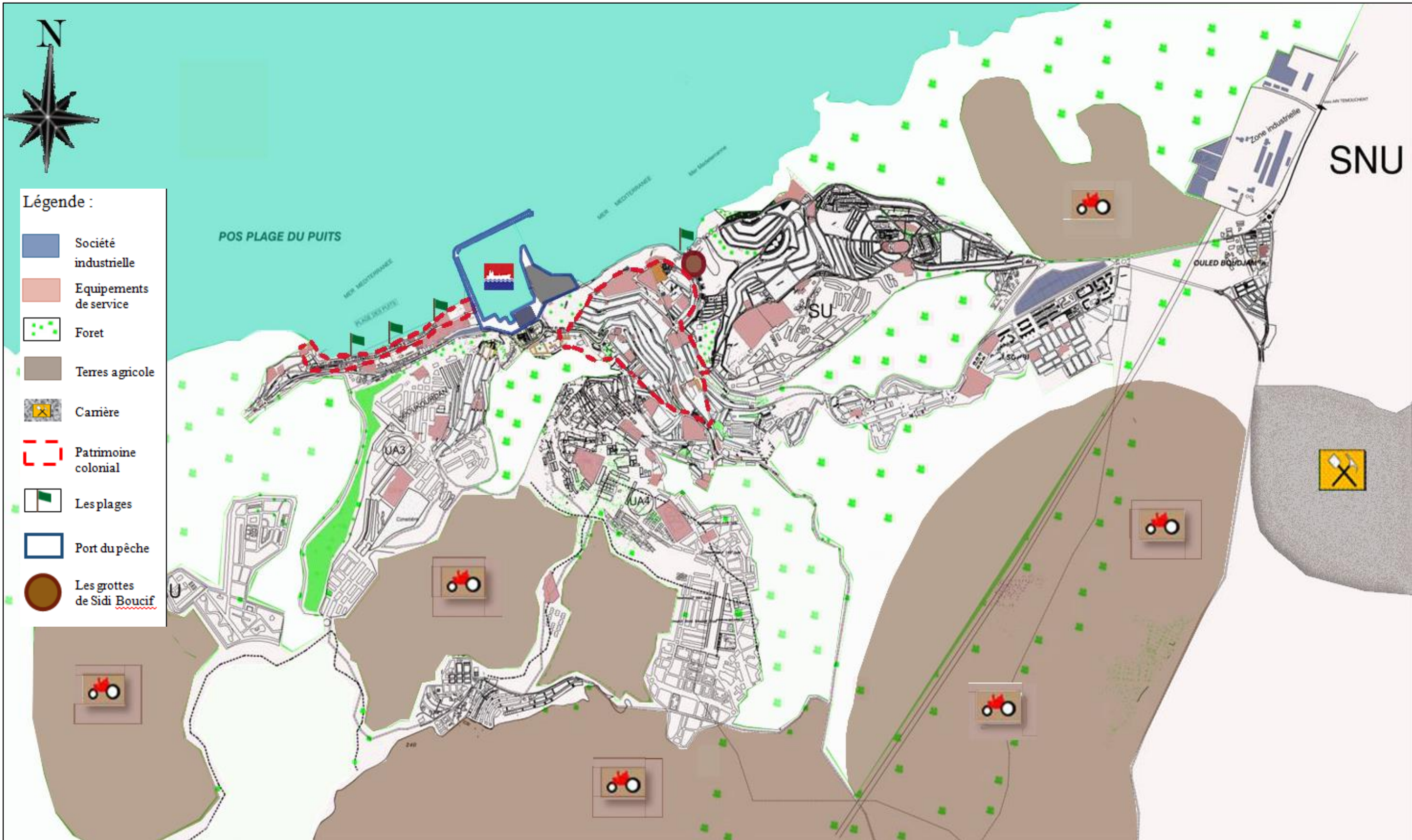


Planche 6: CARTE DE L'économie urbaine à Beni Saf⁷²

72 Auteur

2.4.4. LES CONTRAINTES ET LES POTENTIALITES :⁷³

LA PECHE :

Contraintes	Sur plan économique	Sur plan sociale	Sur plan environnemental	Contraintes	Sur plan économique	Sur plan sociale	Sur plan environnemental
La faiblesse de flottille Exiguïté du site d'accostage et de la saturation des postes existants (surface insuffisante)	Baisse production halieutique diminue le profil économique de la ville.	Mauvaise condition de travail du pêcheur		Dégradation et envasement de fond marin due a la pollution causée par les différents rejets		Contamination de la chaine des halieutique jusqu'à l'être humain.	Emboisement des pêches.
Surpêche pratiquée par les pays riverain	/	Percussion sur la vie économique et sociale des pêcheurs	Disparition des espèces halieutique surtout les poisson blancs, les crustacés, et les grands pélagiques.				

Potentialités	Sur plan économique	Sur plan sociale	Sur plan environnemental	Potentialités	Sur plan économique	Sur plan sociale	Sur plan environnemental
Existence de port de pêche par ces différents infrastructure (Le chantier navale, Ecole de pêche, Dépôt de pêcherie) peut confier a la ville	Le port est considéré l'un des premier port en Algérie en production halieutique et en matière de flottille appelée a se développer par l'exportationa l'étranger.	Création des postes de travail. Assurer une bio-alimentation Ville agréable pour les habitants par les espaces de détente et de soulagement.	Protection des espèce marins contre la pêche illégale (surpêche ou la pêche pendant les le frai des poisson.	L'Aquarium un centre complémentaire au port situe au niveau de la plage des puits.	L'Existence particulière de ce genre de centre permet de développer la pêche , l'une des ressources renouvelable les plus important sur le profil économique	Formation des future pêcheurs. Musée, un espace de détente et de loisir.	Préservation de la richesse marine

⁷³ Auteur

L'AGRICULTURE :⁷⁴

Contraintes	Sur plan économique	Sur plan sociale	Sur plan environnemental	Contraintes	Sur plan économique	Sur plan sociale	Sur plan environnemental
la dégradationdes sols par l’ensablement, et l’érosion ducoté ouest,	La destruction des terre agricole influe sur la production et diminue les chance d’avoir une auto alimentation	Empêchement d’avoir des produit sein, frais, et bio.	l’écosystème sensible risque d’être détruis.	L’occupation agricole est dominée par les cultures herbacées et la jachère	Baisse production agricole et in variété cause un faible rendement économique.	Pris des produits importé élevé dépasse le profil économique de citoyen.	Terrains agricole menacé par phénomène naturel comme l’ensablement, érosion.

Potentialités	Sur plan économique	Sur plan sociale	Surplan environnemental	Potentialités	Sur économique plan	Sur plan sociale	Surplan environnemental
Disponibilité des terres agricole non exploités.	Un potentiel agricole peut aider le développement économique de la ville s’il serait exploitée par des cultures pérennes.	Nourriture de la population par une agriculture sain et bio. La vente directe peu améliorer le qualité de vie de citoyen par la diminution des importation.	Préservation de la nature par la production d’une agriculture respectueuse a l’environnement et la lutttes contre les risque naturel (érosion, ensablement, et la dégradation des sols)				

L' INDUSTRIE:

Contraintes	Sur plan économique	Sur plan sociale	Sur plan environnemental	Contraintes	Sur plan économique	Sur plan sociale	Surplan environnemental
L’épuisement des gisements de minerie Baisse de la production et des effectifs	Le risque de la disparition des carrières de minerie peut évoquer une chute de profil économique.	Diminution des chances d’avoir de travail	Destruction de milieu naturel et de l’écosystème.	l’insuffisance de l’espace et l’absence de la technique moderne au niveau de la zone industrielle	La réduction de la production de cimenterie ralentit le développement économique	Mauvaisecondition de travail pour les employer.	

⁷⁴ Auteur

Potentialités	Sur plan économique	Sur plan sociale	Sur plan environnemental	Potentialités	Sur plan économique	Sur plan sociale	Sur plan environnemental
Beni Saf bénéficie de l'existence des deux sociétés de fabrication des matériaux de construction comme la société de cimenterie ,la menuiserie,	Ce potentiel industriel pourrait aide le développement économique de la ville par le renforcement de la production et la création des autres activités complémentaire.	Diminution du taux de chaumage permet a la ville d'améliorer le cadre de vie des citoyen par la lutte contre les fléaux sociaux et rendre la population plus cultivée et sensibilisée.		Activité minière Extraction de Pouzzolane sur le site de bouhmidi au sud de benikhaled et ghar el baroud sur le plateau de sidi safi par l'unité de PHERPHOS. Les carrières de calcaire et d'argile situées sur le plateau de Sidi Safi Se trouve acoté des terrain vierge(possibilité d'extensi	Activité minière est considéré comme un potentiel particulier de cette ville, et participe dans le développement économique de la ville.	Création des postes de travail. Amélioration des condition de vie	
Existence d'une zone d'activité occupés par des parking et deux unités de menuiserie.	Sa localisation a Proximité de la nouvelle gare participe à augmenter les chance de la zone de développer son travail	Création de l'emplois					

LE TOURISME :⁷⁵

Contraintes	Sur plan économique	Sur plan sociale	Sur plan environnemental	Contraintes	Sur plan économique	Sur plan sociale	Sur plan environnemental
les paysage et les potentialités sont encore faiblement valorisées au vu de l'aménagement des sites et des structures d'accueil	Mauvaise exploitation des ressources ralentisse le développement de la ville.	Manque d'espace de détente. Mauvaises condition d'accueil.	Mauvaise maintenance de l'environnement Patrimoine naturel déliissés.	Plages surveillée saturé suite aux constructions pied dans l'eau entamée depuis l'époque coloniale.	Manqued'espace a un impact négatif sur l'attractivité de la ville.	Sensation de mal a l'aise.	
Une partie du bâti est vétuste et dégrader (plage de puit, Sidi Boucif)	Le cadre bâti dégradé dans la zone des plages décourage les touristes de passer leurs vacance abenisaf.	Les habitations humides causent des problèmes de santé.					

⁷⁵ Auteur

2.4.5.SYNTHESE :

Beni Saf est dès sa création était toujours une ville qui repose sur l'économie minière ou l'exploitation de ces gisement ne cessé a être délicat ce qui nous conduit à développer d'autres ressources pour les utiliser à bousculer l'économie (le tourisme, l'agriculture, et les énergies renouvelable).

- ✓ En dépit de la variété des activités économiques de ville de Beni Saf constitué de l'agriculture, la pêche, l'industrie, le tourisme, ou de service, qui peuvent confier a la ville le rôle d'un moteur de développement économique pour la région nord ouest, Beni saf est confrontée à nombreux problèmes handicapent son progrès et la met en face a une crise redoutable telles que les pollution, saturation de l'infrastructure portuaire, la présence des risques majeurs: inondation, érosion, glissement, et l'épuisement de minerai ..., cette situation nous conduit à renforcer ses secteurs par une meilleure exploitation des ressources en pensant aux énergies renouvelable et l'encouragement des investisseurs a venir s'installer au sein de territoire afin de bousculer l'économie de la ville pour qu'elle soit compétitive.

2.5. PAYSAGE NATUREL :

2.5.1 TOPOGRAPHIE

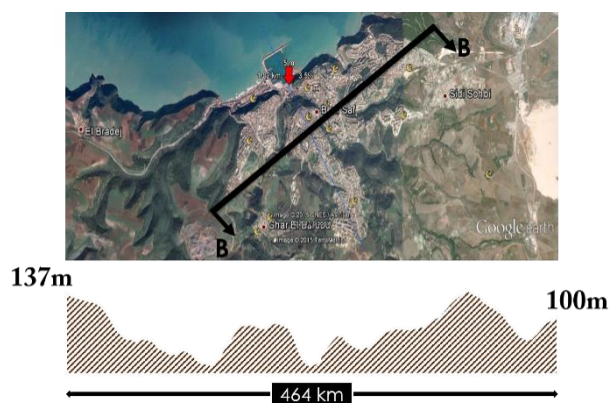


Figure 70: coupe transversale de Beni saf.

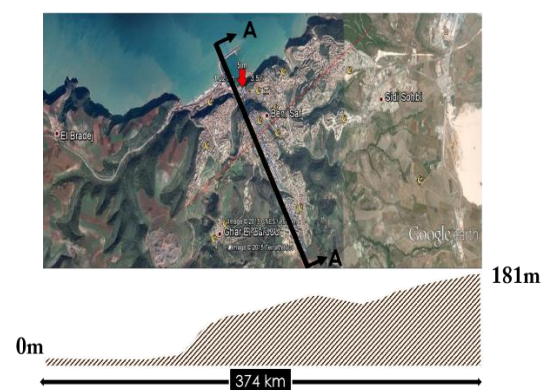


Figure 71: coupe longitudinale de Beni

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

2.5.2. CLIMAT :

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

a.TEMPERATURE

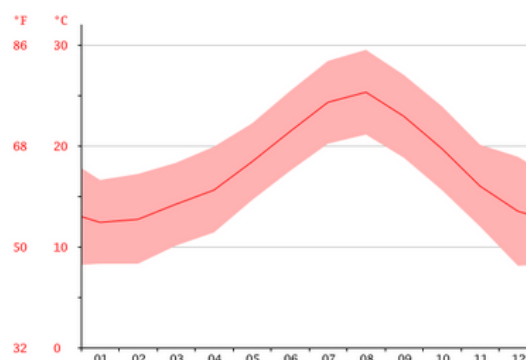
Mois	S	O	N	D	J	F	M	A	M	JU	JT	A
Tc°mx	26.6	22.9	19.6	17.4	16.3	16.9	18.1	20.2	22.3	25.3	27.7	28.9
Tc°mn	20.9	017.2	13.9	11.6	10.2	10.7	12.0	13.5	10.2	19.4	21.8	23.2
T°cmoy	23.4	19.8	16.4	14.2	13.0	13.6	14.8	16.5	19.0	21.9	24.5	25.7

Tableau 11: Température moyenne mensuelles

Les températures du fait de l'influence

Maritimes sont douces(amplitude thermique annuelle 8,4°)

Figure 72: graphe présente la température par rapport aux mois de l'année.



b.VENT

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

Tableau 12: Fréquence et vitesse de vent (m/s)

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

c. PRECIPITATION MOYENNE MENSUELLES

Mois	S	O	N	D	J	F	M	A	M	Ju	Jt	A	Année
Pmm	15.8	30.	70.9	25.0	47.3	45.3	40.2	2906	20.6	4.0	0.4	5.1	334.8
Mm	117.2			117.6			90.4			9.5			
%	35			35.12			27			2.84			100

Tableau 5: précipitation de pluie en fonction des mois de l'année

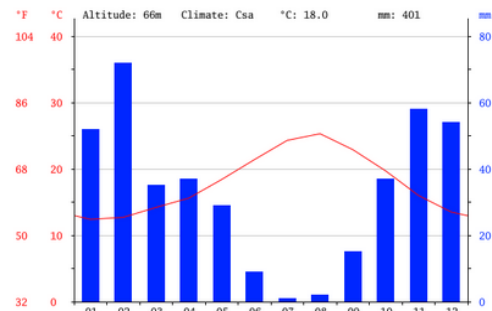
On remarque que l'hiver et l'automne sont les saisons les plus pluvieuses, et que l'été correspond à la saison la plus sèche, le printemps présente un maximum secondaire.⁷⁶ Avec 1 mm, le mois de Juillet est le plus sec.

Une moyenne de 72 mm fait du mois de Février le mois ayant le plus haut taux de précipitations

⁷⁶Source : ONM- Station

d. LE GELEES

Figure 73: graphe présente les précipitation de pluies.



Mois	S	O	N	D	J	F	M	A	M	JU	JT	A	ANNEE
JOURS	0	0	0	0	0	0	0.1	0	0	0	0	0	0

Tableau 14: occurrence des gelées en année moyenne

La fréquence de gelées est nulle, de ce fait ce phénomène ne constitue pas une contrainte pour la mise en valeur agricole, et le choix des cultures à introduire.

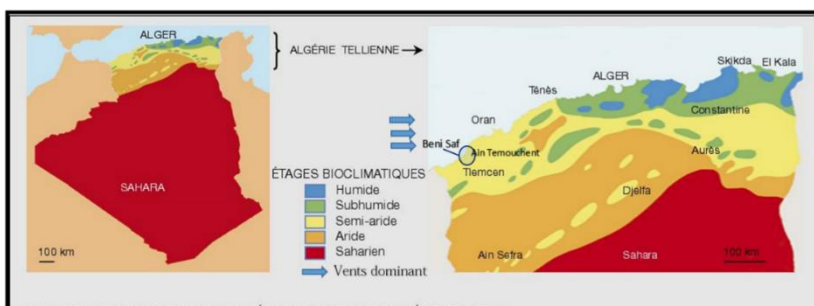


Figure 74: carte présente les niveaux de sismicité dans l'Algérie

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

2.5.3. SISMICITE

La ville de Beni Saf est classée en zone II dite moyenne sismicité d'après le RPA99/ version 2003.

Depuis plusieurs autre secousses sismiques ont été signalées avec une intensité plus faible mais

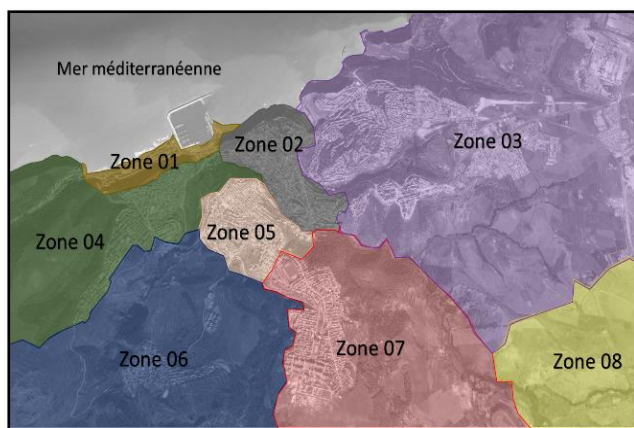
2.5.4.GEOLOGIE

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

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

Annee	Endroit	Secousse
1964	Beni saf	5,2
1967	Hammam bouhadjar	3,2
1985	Bouzedjar	4,1
1992	Ain T'émouchent	4,8
1999	Ain T'émouchent	5,8

Tableau 15 :la fréquence des derniers siesmes à Ain t'émouchent



**Figure 75: carte de la ville
représente
les différentes zone géologique**

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

2.5.5 .HYDROGRAPHIE

Sur le plan hydrographique Beni Saf est caractérisée par Oued Tafna qui se trouve dans la partie ouest et des autres oued tel que oued Segla et oued Boudali...

Commune	Château d'eau et réserve	
	Nombre	Capacité m ³
Beni Saf	22	12400
Sidi Safi	07	2145
Emir AEK	06	2100
Totale	35	16645



Figure 76: les ressources en eau dans la région nord-ouest⁷⁷

Tableau16 :réserve en matière d'eau de groupement de Beni Saf

Au vue des faiblesse des ressource en eau la commune de Beni Saf bénéficie de plusieurs apport pour l'alimentation en eau potable ; l'apport principal est assuré a partir de la station de décèlement de Chet el Hilal avec ses ressources local (2 forages de Sid Djalloul et Sidi Ali)

- Les puits : plage des puits par 2l/s

Elle utilise pour ce besoin un stockage de 22 réservoirs

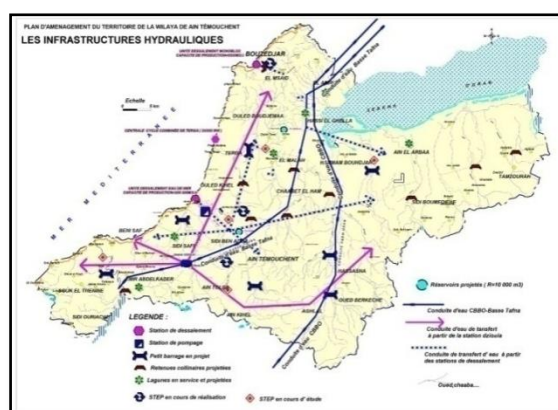


Figure 77: Alimentation de Beni Saf en eaux⁷⁸

La capacité de stockage de la commune de BENI SAF est de 12400 m³

le phénomène est présent et constitue un des risques majeurs qu'il doit être pris en considération.

⁷⁷ le document de SEPT de la région nord-ouest, ANAT,2009

⁷⁸ le document de PAWT de la wilaya de Ain T'émouchent, ANAT,2009

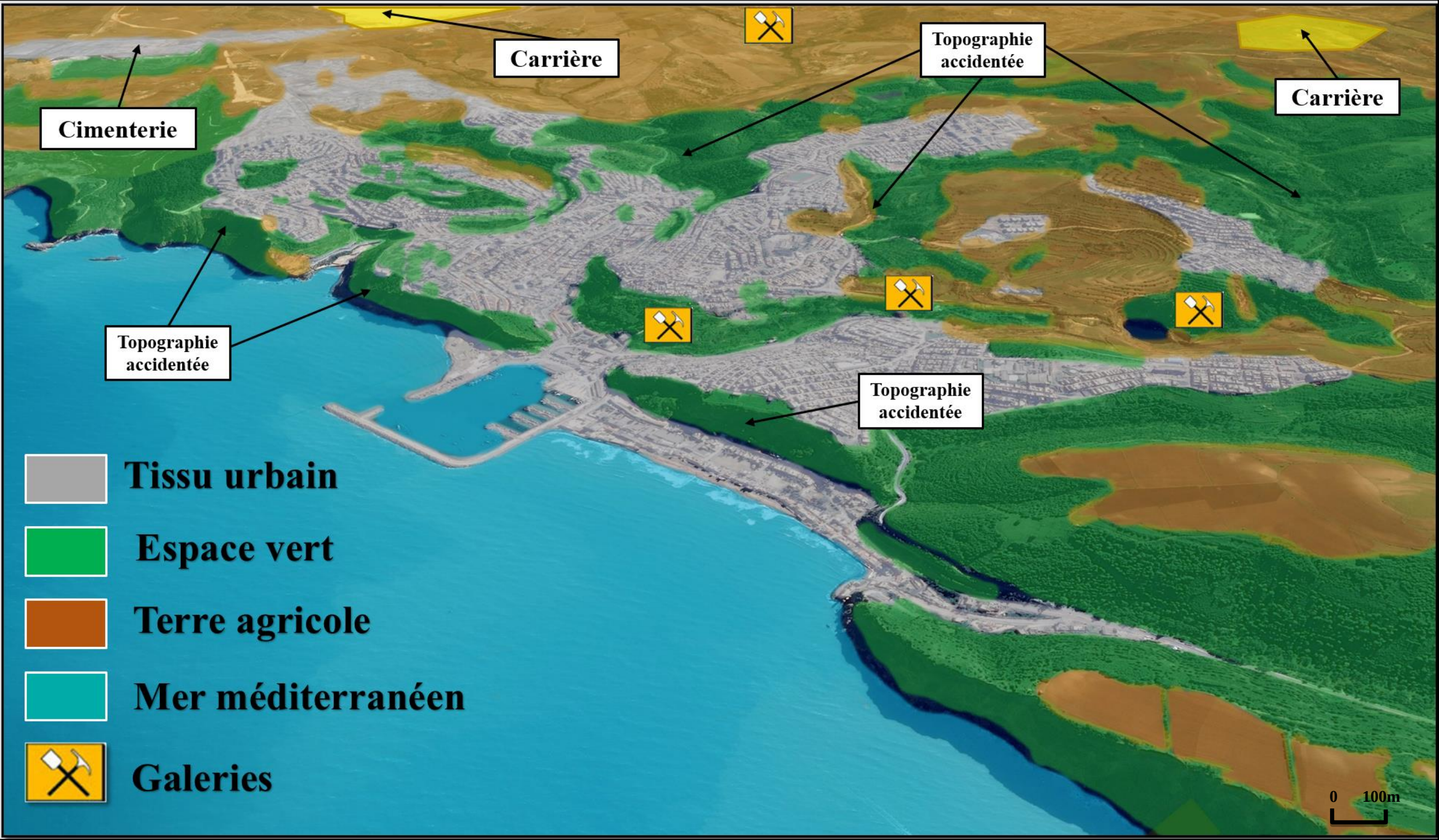


Planche 07: carte de paysage naturel dans la ville de Beni Saf⁷⁹

⁷⁹ Auteur

2.5.9.CONTRAINTES ET SERVITUDES :

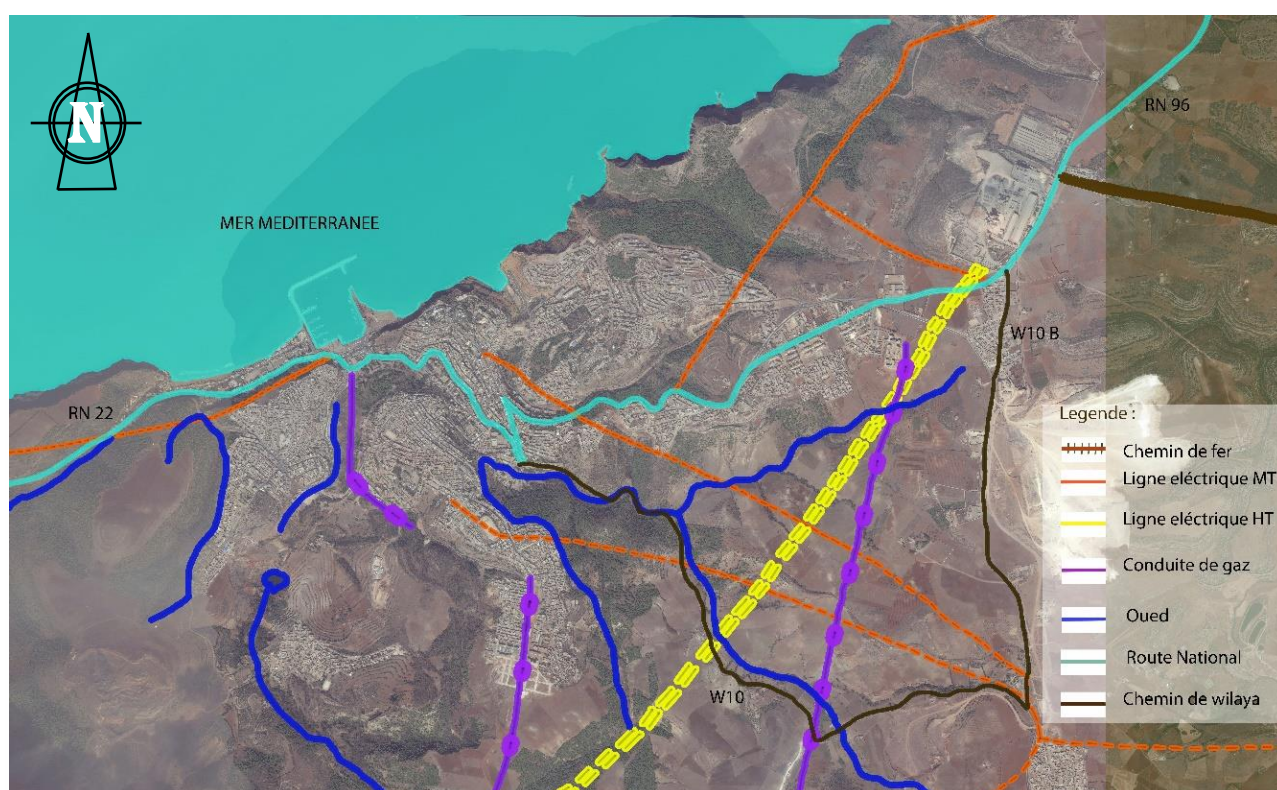


Figure 78: carte des contraintes et servitude dans la ville de Beni Saf

- La ville de Beni Saf est alimentée en électricité à partir de trois lignes qui traversant l'agglomération du sud vers le nord entre Sidi Sahbi et Ouled Boudjamma.
 - Une moyenne (30KV) passant non loin de Sid Sahbi dessert la ville.
 - Deux lignes de haute tentions (60KV) alimentant la cimenterie.
 - Une ligne de très haute tentions de (200KV) pour combler les besoins urbains et industrielle.
- La ville de Beni Saf est alimenté en gaz, le taux de raccordement communal est de 80% avec 8961 raccordés contre 46% a l'échelle de wilaya selon les statistique annuelle de 2014.⁸⁰

⁸⁰ PDAU de groupement de Beni Saf

Contraintes	Surle plan économique	Sur le plan sociale	Sur le plan environnemental	Contraintes	Surle plan économique	Sur le plan sociale	Sur le plan environnemental
Milieu physique très fragile et galeries de mineries (du ghar el baroud jusqu'à boukourdan et entre sidi boucif et sidi sohbi)	Utilisation des fondations spéciales face a la nature géologique du sol, peut rendre le financement des projets plus en plus important	Développement d'une mentalité de risque face au catastrophe naturelle	Risque d'effondrement liée au galeries destruction du paysage	Topographie à forte dénivelé (au niveau de la zone littoral ,entre benikhaled et sidi sohbi)	Difficulté de planification et d'urbanisation (augmentation du cout) Difficulté des traitement des terres agricoles (moyens matérielles),	Conduit à un discontinuité spatial en tissu urbain, ce qui nous donne une rupture socio-culturel entre la population des différents quartiers (Boukourdan-Ghar El Baroud)	Risque d'inondation dans les parties basses de tissu urbain, soit d'érosion dans les parties hautes
L'existence des masses rocheuses instables (la falaise de sidi boucif)	Dégradation des infrastructures	L'insécurité des populations	Peu causée des éboulements et des effondrements et destruction du paysage				

Potentialités	Sur le plan économique	Surle plan sociale	Sur plan environnemental	Potentialités	Sur le plan économique	Sur le plan sociale	Sur plan environnemental
Topographie accidentée (au niveau de la zone littoral ,entre benikhaled et sidi sohbi)	Permet un développement amphithéâtrale qui donne une possibilité de dégager des vues panoramique, qui attire les investisseurs et les touristes	Le contact de la population avec la mer, les forêts, l'agriculteur permet de développer des mentalités liées avec cet entourage diversifiée.	Peut donner une identité particulière à la ville qui permet de la distinguer des autres villes. Protéger les partie planes des vents dominants	climat	Le soleil, les vents violent venant de nord-ouest peut donner des orientations concernant l'utilisation d'éoliens panneau photovoltaïque Commed'énergies renouvelables. Climat méditerranéen (semi aride) peu agressif, permet un développent agraire spécifique à cet emplacement, et un tourisme dans les quatre saisons	La fraicheur en été Aide a amélioré l'état psychique des populations	L'utilisation des énergies renouvelable pour réduire la pollution de l'air
La richesse écologique par la diversification dans le milieu naturel que ce soit la mer, les forêts, terre agricole (cotéouest ,cote sud) ,	Le potentiel naturel peut engendré des activités liées au tourisme ce qui permet le développement économique de la ville, et peut présenter un accueil	La fraicheur en été Culture liée au activités balnéaire d'un coté et agraire d'un autre coté.	Tous ces richesses aidea améliorer le climat de la ville Absorber la pollution de l'air	l'ile de Leila qui vient d'être classé tous récemment en réserve marine	aux investisseurs et une diversification des activités. La mer pour la production de la pêche , construction des bateaux , industrie de la pêche en plus du transport portuaire qui peut améliorer les échanges avec les villes du bassin méditerranée . améliorer la production agricole avec ces terres fertiles	La richesse écologique permet la facilité d'adapter la population avec une ville durable. Conduit à la métissage culturel entre les habitants et des touristes.	Le transport portuaire pour réduire le transport routière et ferroviaire et donc réduire la pollution

2.5.8.Synthèse:

La ville de Beni Saf est de part son emplacement stratégique au bord de la mer avec son milieu aquatique riche; son climat méditerranéen; sa bonne qualité de milieu écologique par la fortune forestière et les terres agricoles; sa topographie accidentée qui donne une identité particulière à cette ville, par le développement amphithéâtrale du tissu urbain mais qui conduit en partenariat avec le milieu physique fragile et les zones à risque, à une discontinuité spatiale de ce tissu; ainsi que la pollution... tous ces facteurs nous orientent à la foie d'utiliser ces potentialités dans le développement économique , environnementale et dans l'amélioration de la qualité de vie d'une part ... et d'essayer de résoudre les problèmes qui les empêchent d'autre part.

2.6. SYNTHÈSE GÉNÉRALE
LES PROBLÈMES MAJORS DE LA VILLE DE BENI SAF

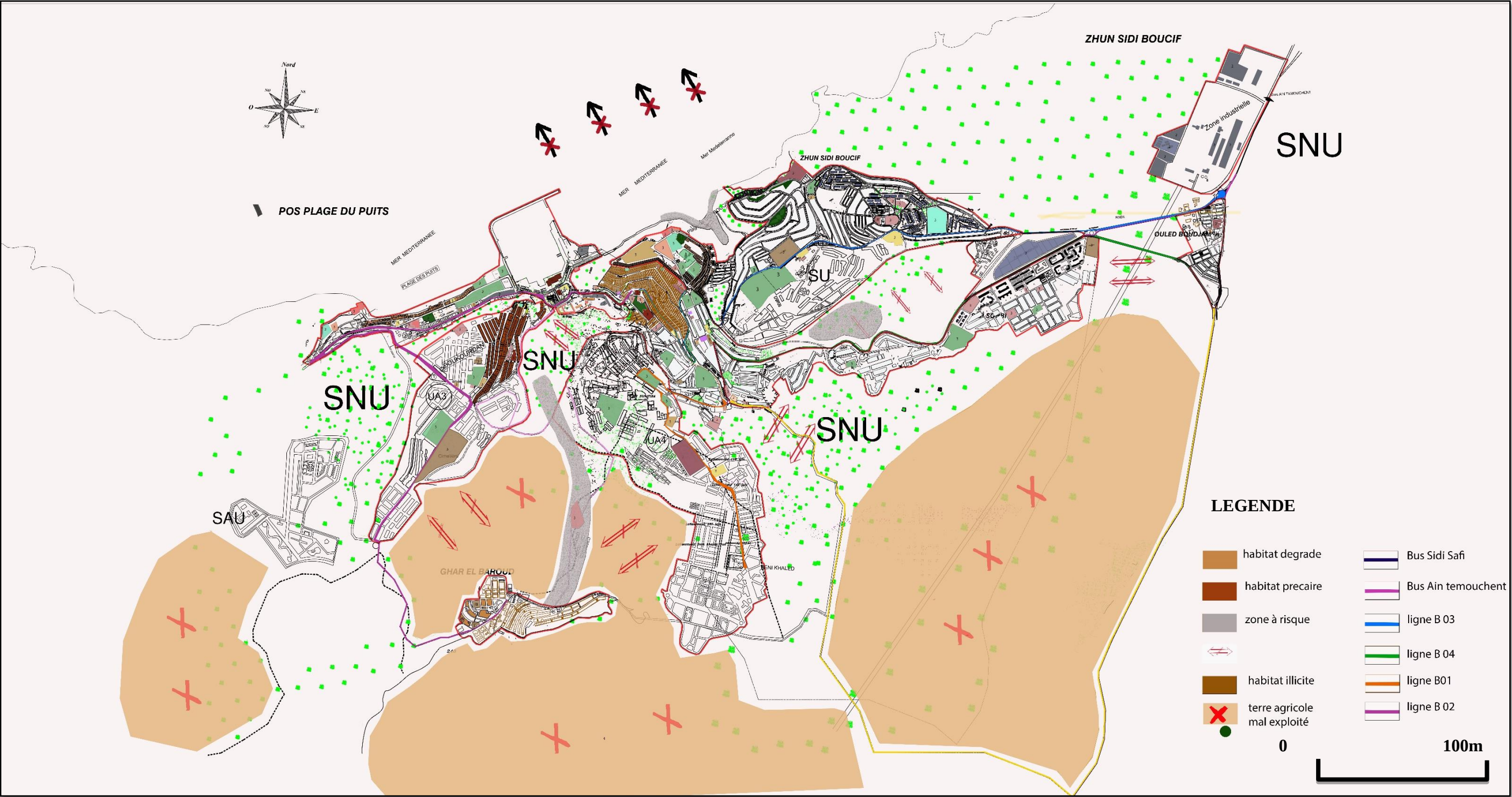


Planche 08: carte synthétique des problèmes de la ville de Beni Saf⁸¹

⁸¹ Auteur

2.6.1. PROBLEMATIQUE GENERALE :

Vu des multiples atouts de la ville de Beni Saf concrétisés par la diversité des équipements d'importance régionale voire nationale (balnéaire, touristique, commerciale, industrielle, de la pêche et de service), la bonne accessibilité de la ville par son réseau d'infrastructures routière ou ferroviaire appelé à se développer par une infrastructure portuaire, ainsi que la diversité du milieu naturel qui donne un paysage panoramique composé de la forêt forestière, la mer, milieux écologiques comme le cas de l'île de Leila et des terres agricoles peu exploitées. Toutes ces différentes potentialités peuvent offrir un développement durable à la ville de Beni Saf qui lui permet d'atteindre une attractivité suffisante pour qu'elle soit compétitive.

Alors que ce déficit est obstrué par les différentes contraintes telle que la discontinuité entre les différents fragments, la mauvaise connexion interurbain, et la nature géotechnique constituée des zones à risque liées à l'existence des galeries et des foudroyages, la rupture socioculturelle entre les différents quartiers, en plus le manque des réserves foncières ce qui ferme la porte aux investisseurs à s'installer et pousse l'expansion urbaine vers les terres agricoles, ainsi que le problème de pollution de l'air, des terres et /ou de la mer. Donc il faut chercher des solutions convenables aux problèmes en particulier en tenant compte de la complémentarité entre paysage urbain, mobilité et infrastructure, économie urbaine et paysage naturel pour réussir à atteindre l'objectif voulu.

2.6.2. LES HYPOTHESES:

a. Hypothèse spécifique au paysage urbain :

- ✓ Assurer un bon fonctionnement des différentes agglomérations secondaires, tout en veillant à leur intégration au reste des communes et cela par leur renforcement en infrastructures et services
- ✓ La densification du tissu urbain par la rationalisation de l'occupation des espaces libres d'un côté ou la réorientation de l'urbanisation vers Sidi Safi d'un autre côté qui présente un potentiel foncier plus élevé à fin d'éviter la surconsommation des terres caractérisées dans leur majorité d'une haute valeur agricole,
- ✓ La réhabilitation de cadre bâti que se soit en matière du logement ou du patrimoine colonial et l'amélioration de l'aspect générale de la ville afin qu'il soit plus adapté à son statut

b. Hypothèse spécifique à l'infrastructure :

L'amélioration des infrastructures de transport contribue à la fois à la connectivité des populations aux services sociaux de base et favorisent les échanges régionaux

- ✓ L'augmentation de la possibilité de se déplacer entraîne forcément l'augmentation de la taille du marché et cela bénéficie pour les entreprises, le tourisme.
- ✓ Désenclaver certains quartiers de la ville pour promouvoir le développement socio-économique, soutenir la croissance globale et permettre la redistribution des avantages.

- ✓ l'analyse de l'impact des infrastructures sur le développement locale de la ville permet de rendre les services des infrastructure plus fiable plus efficaces et facilité la mobilité urbaine.

c. Hypothèse spécifique à l'économie urbaine :

- ✓ Développement de l'activité agricole et de l'élevage surtout à coté de l'agglomération d' El Bordj par les céréaliculture et le maraichage.
- ✓ Projection des infrastructure d' accueil attractifs et le développement des différents types de tourisme qui caractérise la ville comme le tourisme balnéaire, culturel et de nature.
- ✓ Renforcement de port de pêche et revivification de port commercial afin de favoriser les échange économique et d'attirer les investisseurs et les touristes.

d. Hypothèse spécifique au paysage naturel

- ✓ En analysant le climat à Beni Saf ; climat méditerranéen semi-aride; vents violent venant de nord-ouest, potentiel solaire...on peut constater que l'utilisation d'énergies renouvelables est très favorable en allant vers une production énergétique durable.
- ✓ La discontinuité spatiale du tissu urbain introduit par la topographie accidentée, milieu physique fragile et les zones à risque, peut jouer le rôle inverse qui est la mise en relation des entités discontinuées et peut présenter des espaces de rencontre en faveur de lien social qui est un élément important de la planification stratégique.
- ✓ Vue les potentialités liées au paysage naturel, il nous paraît évident de donner une importance au tourisme naturel en rapport avec la fortune forestier et balnéaire, au patrimoine industriel, à la conservation des terres agricoles et la minimalisation de la pollution, tout en participant au développement économique et à la qualité environnementale de la ville .

3.PROPOSITIONS ET INTERVENTION GENERALE:

3.1. SCENARIO 01 : BENI SAF, UN NOUVEAU POLE COMPETITIF MULTIFONCTIONNEL DANS LE BASSIN MEDITERRANEE.

3.1.1. Intitule :Valoriser et réintégrer le potentiel environnemental dans la démarche de développement durable ; tout en participants à l'économie urbain de la ville, afin d'atteindre une compétitivité avec les villes nationales et méditerranéennes, à travers un tourisme balnéaire, naturel, culturels, ...tout en équilibre avec le tissu urbain.

3.1.2. Les orientations par zones :

✓ **La zone du port :**

Extensions de la zone du port du coté Est avec le renforcement :

Du chantier naval ,Industrie de la pêche (transformation des produits marin : congélation , salaison , cuisson , emballage) ,la Création d'une gare maritime et des lignes de transport maritime de plaisance vers le port de GHAZAOUET,ORAN.

✓ **La zone de plage de puits :**

Accorder la plage de puits par un réseau unitaire.

Réhabilitation des constructions aux bord de la mer afin de limiter les risques d'inondation.
délocalisation des activités incompatibles et la projection des activités touristiques et de loisirs .

✓ **Zone de liaison entre le port et le centre ville :**

Garder le savoir faire par la création des instituts de formation : formation de la pêche ,
de chantier naval , de formation de minerie .

direction du gestion des foret ,direction de tourisme et l'agence de voyage.

Préservation du patrimoine industriel de PHERFOS et la colonie de vacance avec
la création d'un institut de formation de minerie .

✓ **La zone de centre ville :**

Restauration du patrimoine colonial (company town)

Traitement des voies par des l'alignements boisée et aménagement des placettes

Changement de direction de ligne de bus .

Création d'une ligne de téléphérique afin de relier le centre avec les autres quartiers

Renforcer l'hôpital par des fonctions complémentaire (centre de recherche
pharmaceutique)

✓ **La port Ouest de la ville de Beni Saf :**

Création d'une micro-centralité de transite avec l'injection des activités de service ,loisir ,
de détente , de commerce , restauration et de commerce autour de la station de taxi et de
téléphérique.

✓ **La zone de plan II:**

Extensions vers Beni khaled coté sud avec la création des équipements de proximité
,Revêtement des voies

Restructuration du coté Sud de Beni-khaled

Création d'une micro –centralité avec la projection des activités de commerce
et de service à coté de la nouveau station de téléphérique

✓ **La zone de GHAR EL BAROUD :**

Restructuration de l'ancien tissu de Ghar El Baroud avec la revêtement des voies

Création d'une micro-centralité avec l'injection d'une station de téléphérique tout on
les animer par des activités de service et de commerce .

Création d'un pole de développement agricole qui étudie la productivité, et la santé des
agro systèmes en fonction des changement climatique et de la nature de terrain,
une production agricole (élevage animal + produit végétale) coté sud de Ghar el baroud

✓ **La zone de la porte Est de la ville :**

Délocalisation de la zone industrielle et la zone d'activité vers Sidi Safi avec le renforcement de ses activités afin d'améliorer la production et d'augmenter l'emploi par des activités en relation avec le domaine de construction telle que l'aluminium, le marbre, la charpente en bois

La création d'un éco quartier à l'entrée de la ville avec une mixité fonctionnelle et sociale.

Une centralité assurée par une gare multimodale, un parc relais équipé par des panneaux photovoltaïques, l'injection des équipements complémentaires telle que les restaurants, un centre financier, des hypermarchés....

Un village touristique ou résidence de vacances donne sur la mer aménager l'emplacement de la ligne de haute tension au nord de Sidi Safi afin de recevoir une source d'énergie électrique à la base d'une station de l'énergie mécanique hydraulique.

✓ **La zone entre Sidi Sohbi et plan II :**

Un parc éolien à proximité de ligne électrique exposé au vent dominant

Délocalisation de la ligne électrique de haute tension vers Sidi Safi.

Extension urbaine au sud de Sidi Sohbi afin de répondre au besoin de population en matière de logement et d'équipement.

✓ **La zone de Boukourdan :**

Réorganisation urbaine de quartier de Boukourdan :

Décongestion de l'ancien tissu du Boukourdan par la création d'une placette comme moyen de respiration avec le tracé des cheminements piétons et le traitement de la façade, Création d'une micro-centralité avec la projection des activités de commerce et de service, Revêtement des voies.

✓ **La zone de plateau touristique et de tourisme écologique :**

Promenade, bicyclettes, baignade, pique-nique, ... l'accessibilité et l'aménagement des zones naturelles permettent au public et aux touristes de profiter d'un usage récréatif varié des plus belles tranches du territoire.

Créer des zones de respiration éloignées de la pollution de la ville avec des piétons pour assurer l'accessibilité.

3.2 .SCENARIO RETENUE : BENI SAF VERS UN URBANISME DE COMMUNICATION ET UN MARKETING URBAIN :

3.2.1.intitulé: Il consiste à améliorer l'image urbaine de la ville de Beni Saf avec une bonne gestion de ressources que ce soit naturelles ou culturelles afin de rendre la ville attractive pour les investisseurs créateurs d'emploi et les touristes porteurs de richesse .

3.2.2. Les orientations par zones

✓ la zone d'extension du port:

- Reconversion du port vers un port commercial de pêche et d'échange
- Renforcement de travail de chantier naval.
- Port du pêche avec marchandise.
- Marché de produits halieutiques.
- Industrie de la pêche et transformation des produits marins (congélation, salaison, cuisson, emballage).
- Traitement et mise en conserve des petits pélagiques (essentiellement sardine).

✓ zone de liaison du port avec le centre ville :

Renforcer l'activité touristique, commerciale et de loisir (Projection d'un palais d'exposition , Reconversion de site de la société **FERFOS** vers un club de loisir, commerce d'artisanat marin ouvert au public, des parcs, jardins et des restaurants)

Délocalisation des activités incompatibles.

✓ La zone de centre ville :

Relier le centre ville avec la plage de puits avec le tramway .

Délocalisation des activités incompatibles

Restauration du patrimoine colonial de company town.

Traitement des voies par des alignements boisés et aménagement des placettes

Changement de direction de ligne de bus.

Renforcer l'hôpital par des fonctions complémentaires

Délocalisation des activités incompatibles et l'aménagement des espaces verts

✓ La zone de Boukardan :

Réorganisation urbaine par :

La création de petite centralité avec injection de l'équipement d'accompagnement et de commerce afin de créer une animation urbaine.

Restructuration de la trame viaire et l'élargissement des deux voies principales du bus

Renforcement de l'équipement éducatif et de santé.

Changement de trajectoire de ligne de bus.

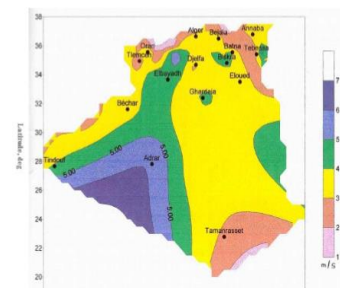


Figure 79:carte préliminaire des vents de l'Algérie

La mise en relation de Boukardan avec la plage des puits (par une ligne de téléphérique).

Décongestion de l'ancien tissu du Boukourdan par la création d'une placette comme moyen de respiration et des cheminements piétonnes

Traitement et unification des façades

✓ **La zone de Plan II avec Beni khaled :**

La création d'une micro- centralité par l'injection de station de téléphérique.

Changement de trajectoire de bus

Revêtement des voies

Extension urbaine du coté sud- est afin de relier Beni khaled avec Sidi Sohbi

Projection d'une voie et d'un pont qui relie Beni Khaled avec Sidi Sohbi.

L'injection d'un parc éolien au sud de la ville ; (en général, un lieu en hauteur et éloigné des habitations est privilégié pour la mise en place de l'éolienne car son efficacité dépend grandement de son emplacement, les éoliennes sont utilisables quand la vitesse est supérieurs à 10 km/h).

La zone de Plan II :

il est donc primordial que l'éolienne soit installée relativement près d'une ligne électrique de 10 à 30 kilovolts (kV) afin d'éviter que les coûts de pose de nouveaux câbles ne soient exorbitants.

En Algérie on trouve 7 zones en matière de la vitesse de vent et Beni saf est classée dans la 2 ème zones (2 et 3 m/s) 10.8 km/h

Donc on peut bénéficier de l'énergie éolienne dans la ville de beni saf .

On a proposer de placer le parc éolienne dans la partie sud - est en raison de sa proximité de la ligne électrique de moyenne tension , une zone dégager et accidenté éloigner des obstacle tell que les habitations et les arbres . Placé sur une seule ligne de crête en direction nord -ouest .

✓ **La zone de Ghar El Baroud :**

Renforcement des équipements éducatifs, culture et de sécurité et de commerce. Création d'un pole de développement agricole(qui étudie la productivité et la santé des agro systèmes en fonction des changement climatique et la nature de terrain de même que les effets des cultures agricoles sur la qualité de l'environnement, y compris les ressources en terres, en eau et en air avec une recherches axées sur des méthodes de gestion des cultures qui réduisent au minimum les effets néfastes des maladies des cultures) avec des terrains réservé à la production végétale au nord et sud de Ghar El Baroud et l'élevage animale à l' ouest .

✓ **La zone de la porte est de la ville :**

La création d'une centralité (2^{ème} pole de la ville) par:

un gare multimodale avec un parc relais, centre de financement avec divers service (banque, administration) Des hôtels, centre d'affaire ,les habitats intégré ,restaurants / cafètes,

Renforcer les activités de la zone industriel par l'injection des usine en relation avec la cimenterie : la préfabrication des matériaux de construction, avec la menuiserie et la fabrication des charpente en bois, développement de travail de cimenterie par l'utilisation des techniques moderne afin d'augmenter la production et minimiser les émission de CO₂(l'injection d'un filtre afin de minimiser les poussières).

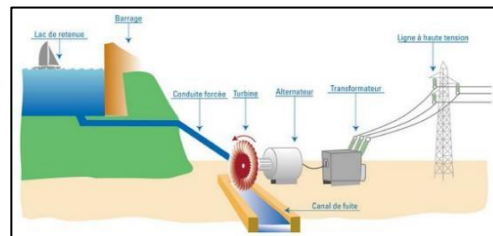


Figure80: transformation de l'énergie hydraulique

▪ **Zone de tourisme écologique :**

Culture créés des parcours traversant les forets pour un tourisme a pieds.

Réaliser des petites auberges et des kiosques en bois dans la forêt pour le repos, créer un zoo et aussi une zone protéger pour les animaux (parc animalier).

✓ **Zone de tourisme de bien être :**

L'aire de bien-être avec des terrains de jeux, lieu de repos en bord de mer, promenade côtière avec un complexe touristique de bien-être qui offrira aux touristes nationaux et étrangers des activités de détente, des services de santé .

Une ligne de haut tension au nord de Sid Safi afin de recevoir une source d'énergie électrique a la

basse d'une station de l'énergie mécanique hydraulique.

Un village touristique où résidence de vacance donne sur la mer aménager avec des piscines d'hiver, des terrasse qui donne sur la mer afin de profiter de vue panoramique

✓ **La zone entre Sidi Sohbi et plan II :**

Extension urbaine entre Sidi Sahbi et le Plan II pour répondre au besoin en logement et équipements et assurer la continuité urbaine avec la création d'un parc naturel.

un parc éolienne au Sud-est et des terres agricoles à l'élevage pastorale. Préservation

✓ **La zone de la porte ouest de la ville :**

Réhabilitation du tissu existant et la délocalisation des activités incompatible.

Revalorisation de la RN22 venant de Tlemcen avec le commerce projection d'une gare routière, libérer et traiter la façade avec le renforcement des activités touristique et la projection d'une village touristique ,Renforcer la production halieutique par l'aquaculture.

Beni Saf vers un urbanisme de communication et un marketing urbain



Centralité

Centralité

- Ligne de Tramway
- Cemin de fer
- Ligne de téléphérique
- Ligne de bus B03
- Ligne de bus B02
- Ligne de bus B04
- Ligne de bus B01
- Voie projetée
- Ligne de phénicienne
- Ligne de gaz
- Haut tension
- Bas tension
- Plante urbaine
- Palais d'exposition
- Apart-hotel
- Club de loisir
- Gar maritime
- Equipement éducatif
- Centre d'observation de la méditerranée
- Marché halieutique
- Industrie de pêche
- Centre d'affaire
- Marina
- Chantier naval
- Gare routière
- Hôtellerie
- Commerce
- Parking
- Loisir
- Equipement culturel
- Administration
- Habitat intégré
- Renforcement d'activité sanitaire de l'Hopital
- Equipement militaire
- Musée océanographique
- Renforcement des activités d'aquarium

3.3. COMPARAISON ENTRE LES DEUX SCENARIOS:

SCÉNARIO 1	SCÉNARIO 2 (retenue)
Création d'un éco quartier au lieu de la cimenterie après sa localisation afin d'assurer une vie saine et agréable aux habitants et d'assurer une mixité fonctionnelle	Le renforcement de travail de la cimenterie par le développement des technique de production moins polluante la création des activité complémentaire augmente le nombre d'emplois ce qui assure une vie stable et équitable aux citoyens
Afin de développer le tourisme se scénario propose l'injection d'un village touristique au dessous de la mer connecté avec la ville par la voie côtière a coté de l'éco quartier et de la foret est de Beni Saf	La projection d'un plateau touristique, un zone de bien être séparé de la cimenterie par une zone de transition , un foret aménager pour profiter de la façade maritime de coté est de la ville.
Le renforcement des activité de l'Aquarium et de l'industrie de pêche.	Le développement de la production halieutique par la projection de l'élevage marin avec des services convenable, et le développement de l'industrie de pêche dans le port commercial.
La localisation de la caserne et la récupération de terrain par la ion projection des activité culturel qui permet à la ville de garder le savoir faire que ce soit la mine ou la pêche, par des centre de formation spécialisé. La reconvention de site de PHERPHOS à un musée urbain.	Articulation entre le port et la ville par l'injection des activité de loisir, commerce, et de détente en relation avec le port de plaisance, avec une reconversion des Ateliers de PHERPHOS a des boutiques.

Tableau n° 17 : Analyse comparative des deux scénario d'aménagement de la ville de Beni Saf

3.4 . CHOIX DU SCENARIO RETENU :

- la zone industrielle : conservation et le renforcement afin de garder et de créer des nouveaux postes d'emplois, participation de la zone au développement économique et social de la ville.
- mobilité urbaine: la variété des modes de transport (transport doux) et le changement des trajectoire de transport public assure la bonne relation entre les différents quartiers de la ville, et de mieux desservir et améliorer la qualité de vie des citoyens.
- un développement de la richesse halieutique par la création de nouvelles activité convenable.
- Une extension urbaine met en considération la continuité urbaine , et le besoin de la population en matière de logements et de services.
- Mise en relation de port avec le centre ville, afin de l'intégrer dans la ville.

3.5 . CHOIX DU LA ZONE D'INTERVENTION :

Notre choix de périmètre d'intervention est dirigé vers la zone littorale qui englobe l'entrée Ouest de la ville avec la plage des puits, afin de réfléchir aux voies et moyens à déployer pour répondre aux défis de « **la délicate rencontre de la Terre et de la Mer** ». qui était toujours considéré comme lieu de la charnière, lieu de tous les dangers, de toutes les fragilités et de toutes les pressions, par contre cette zone présente une grande potentialités économique que ce soit en matière de tourisme balnéaire, naturel ou culturel, ainsi que la bande côtière qui peuvent conduire a une meilleurs exploitation de la richesse halieutique de la ville, notre but est de réconcilier entre ces différents facteurs pour améliorer l'image de la ville.

Chapitre III:
programmation de projet urbain (86p/149)

INTRODUCTION :

Après l'analyse de l'aire urbaine de la ville de Béni Saf et le choix de la zone d'étude ce chapitre sera consacré en premier lieu à l'analyse typomorphologique de cette zone pour définir ces différentes potentialités et contraintes, après une analyse des exemples thématiques afin de bien maîtriser notre intervention urbaine et enfin on arrive à notre projet urbain qui sera traité selon deux échelles le plan 1/2000 et le plan de 1/500.

1. ANALYSE TYPO MORPHOLOGIQUE DE LA ZONE D'ETUDE:

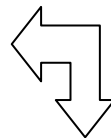
1.1. PRESENTATION DU FRAGMENT D'ETUDE:



Figure 81 : la position de la zone d'étude dans le territoire de la ville de Béni Saf

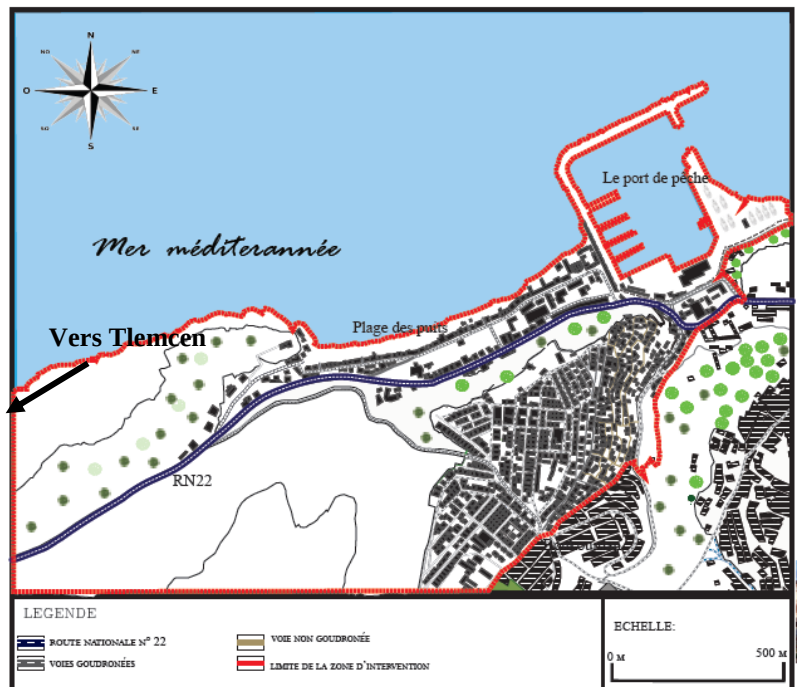
1.1.1. Situation :

zone portuaire située au nord-ouest de la ville de Beni Saf, il est délimité de côté nord par la mer méditerranée, à l'est par le port de pêche et le centre-ville, et Plan II et au sud par Beni Khaled



elle draine un flux considérable d'estivants, cet espace a aussi la particularité de servir de pied dans l'eau de la ville qui puise une grande partie de ses ressources de l'exploitation de milieu marin (station balnéaire régionale)

Figure 82 : la délimitation de la zone d'étude.⁸²



⁸² Auteur

1. 2. ANALYSE DE LA TYPOLOGIE URBAINE :

1.2.1. Infrastructure et mobilité urbaine :

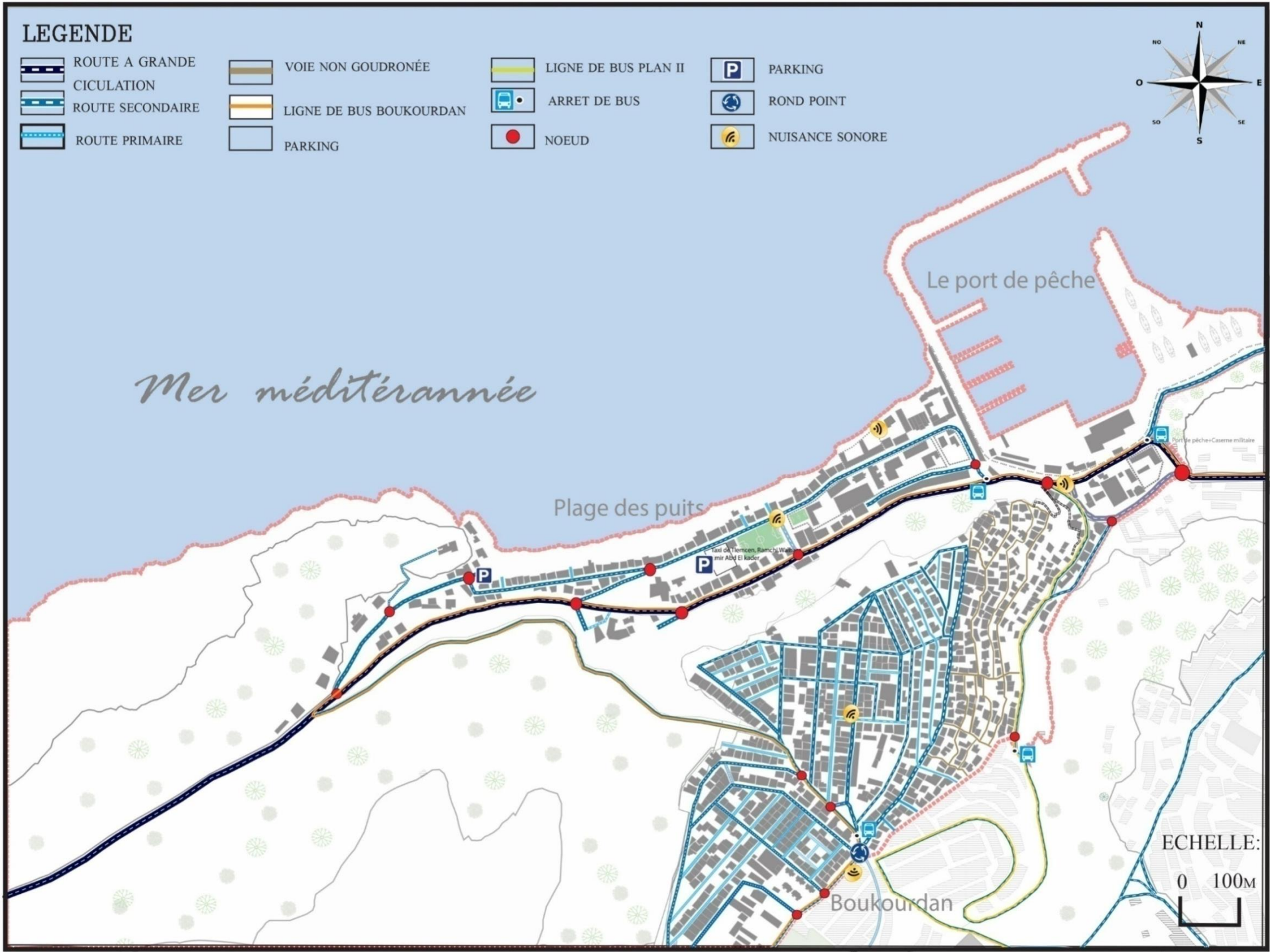


Planche 11 : carte des Infrastructures et de la mobilité urbaine⁸³

Potentialité

notre zone d'étude est bien accessible à partir de différentes voies que ce soit (principale, secondaire, ou tertiaire)

La circulation est dominée par la route nationale n°22 qui passe au milieu de champ d'étude.

Les voies secondaires débouchent à partir de la précédente. Elles servent à la circulation interne principale du tissu.

Les voies tertiaires servant à la circulation et la déserte interne des quartiers.

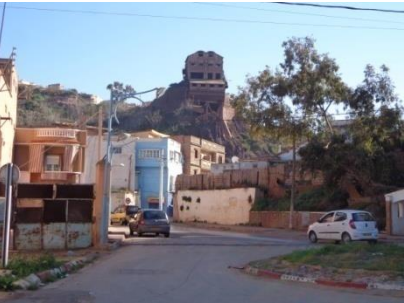
L'existence d'une station de taxi dans la plage des puits (entrée ouest de la ville).

Les voies jouent un rôle important pour le commerce qui loge surtout le boulevard de front de mer.

Pour la mobilité urbaine, elle est assurée par le passage d'une ligne de transport public B 02 avec ces deux trajectoires afin de connecter

Contrainte

la majorité des voies sont mal entretenues, et étroites ce qui influence négativement sur l'image de la ville de Beni Saf.



Des voies mal structurées (discontinues), dues à la mauvaise gestion et à l'absence de contrôle technique.

des voies non goudronnées surtout au niveau de l'ancien noyau de Boukourdan (Segla) rend la circulation insupportable.



La plupart des trottoirs sont non revêtus avec l'absence des mobiliers urbains.

Manque des espaces de stationnement.

Figure 83 et 84: voies et trottoirs mal entretenus

⁸³ Auteur

1.2. ANALYSE DE LA TYPOLOGIE URBAINE :

1.2.2. Typologie des ilots :

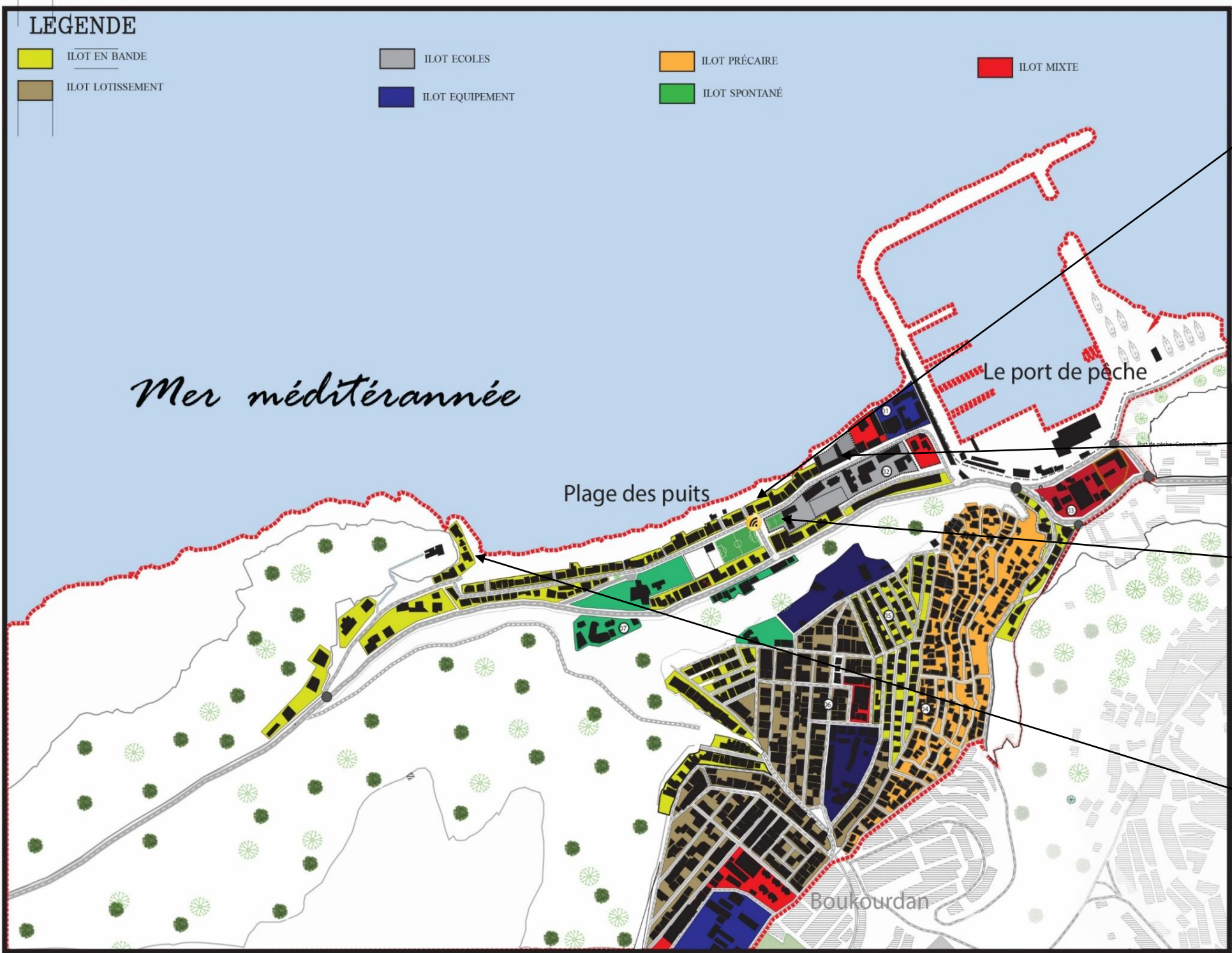


figure 85: ilots des maisons individuelles en bandes⁸⁴



Figure 86: ilot équipements⁸⁵



figure 87: ilot ouvert



Figure 88: ilot mixte en bande⁸⁶

Planche 12 : carte des Typologies des ilots ⁸⁷

⁸⁴ Auteur
⁸⁵ Auteur
⁸⁶ Auteur

1.2. ANALYSE DE LA TYPOLOGIE URBAINE :

1.2. 2. Typologie des ilots :

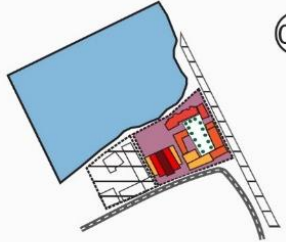
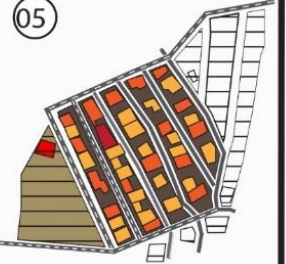
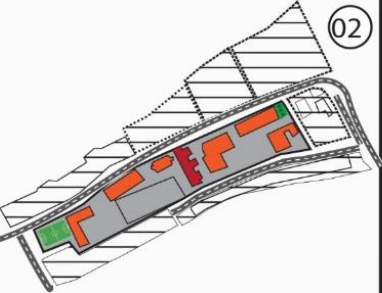
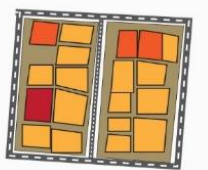
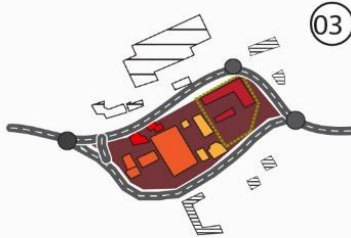
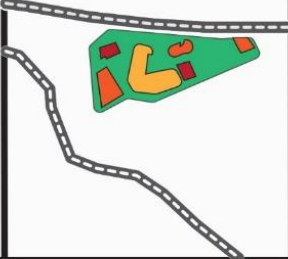
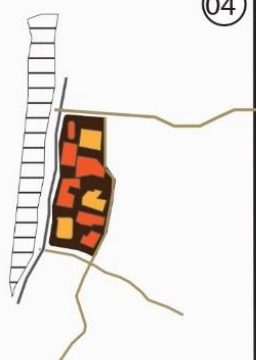
TYPES	FORME	DENSITE	CARACTERISTIQUE	TYPES	FORME	DENSITE	CARACTERISTIQUE
ILOT EQUIPEMENT		MOYENNE	c'est un ilot ouvert aux publics, il est limité par la voies et le mur de port et la mer.	ILOT EN BANDE		FORTE	c'e sont des ilot dense avec de l'habitat individuelle pavonnaire ou des lotissement qui se trouve en bande linéairte avec les voieux qui lui donne une homogéité aux tissu urbain.
ILOT ECOLE		FAIBLE	c'est un ilot fermé, caractirisé par des espaces semi privé (cours+ stade) a la porté des usagers de cette éta-bblissement seulement.	ILOT LOTISSEMENT		FORTE	dans ce types les habitations se trouve alignées avec les voies et entre eux (lotissement) , il est caract»érisé par sa forme régulière dans les habitations ont pratique-ment la mème surface.
ILOT MIXTE		MOYENNE	ilot mixtes regroupe de l'habitat de différents types avec des équipe-ments soit educatifs ou cultuel et meme militaire tel est le cas de cet ilot.	ILOT SPONTANE		FAIBLE	c'est un ilot ouvert non organisé regroupe quelque habitations individuelles construite d'une façon illé-gale..
ILOT PRECAIRE		FORTE	ilots limité par des voieux non goudronnée dans l'espace interieur est un espace pietonnier avec une verdure sauvage non traité .	EN SYNTHETISANT ON REMARQUE UNE VARIETES DANS LES TYPES DES ILOTS EXISTANT , CETTE DIFFERENCE MONTRE QU'IL N Y'A PAS UNE HOMOGIETE CE QUI DONNE UN MAUVAIS ASPECT A L'ENTITE ETUDIER. CE DISFONCTIONNEMENT PEUT ETRE JUSTIFIER PAR L' ABSENCE D'UNE POLITIQUE DE PLANIFICATION URBAINE GLOBALE AINSI LE MANQUE DE CONTROLE ET DE LA GESTION URBAINE AU NIVEAU DES SERVICE D'URBAISME TELLE EST LE CAS DE TOUTES LES VILLES ALGERIENNE.			

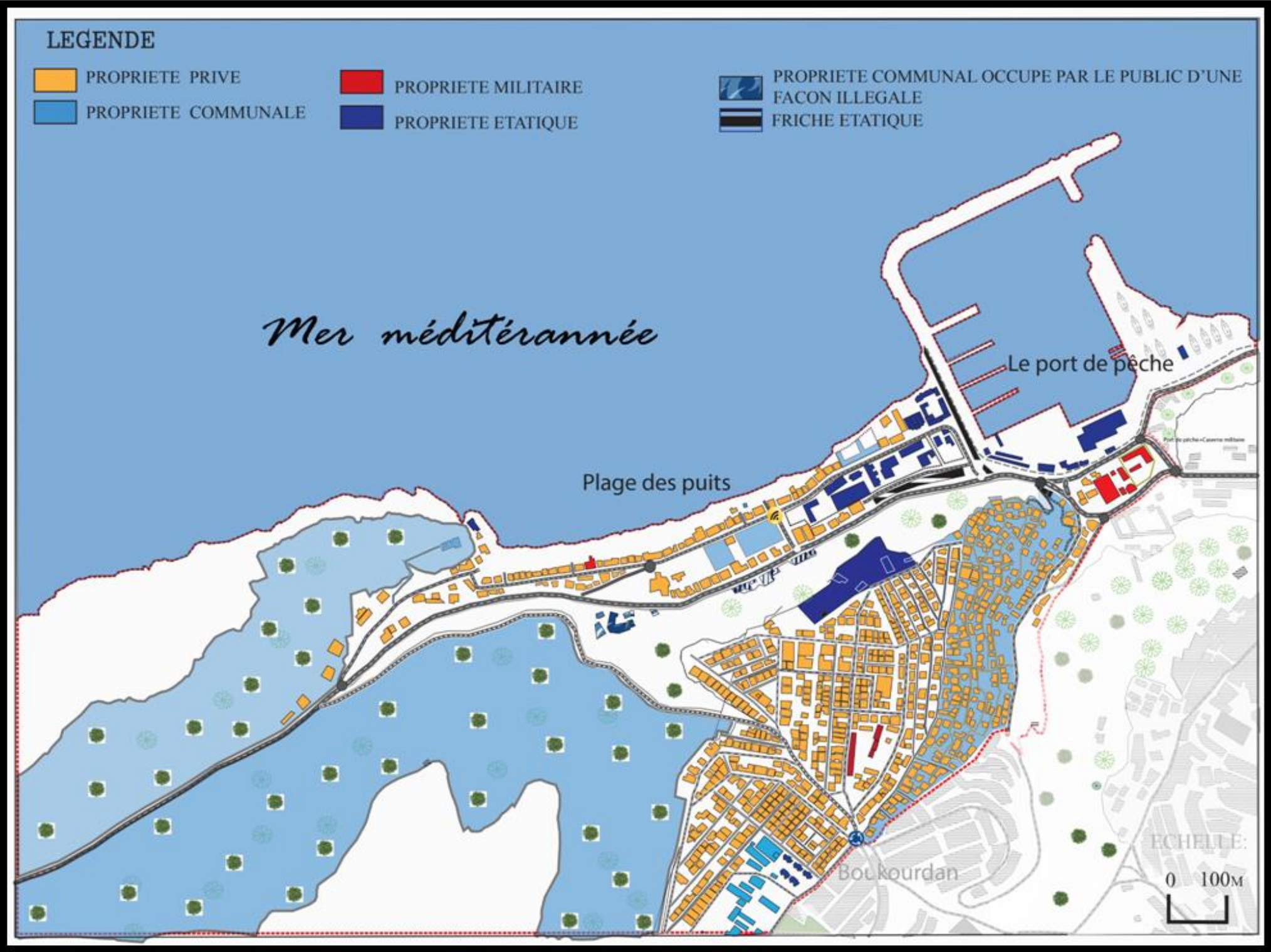
Planche 13: Typologies des ilots ⁸⁸

⁸⁷ Auteur

⁸⁸ Auteur

1.2. ANALYSE DE LA TYPOLOGIE URBAINE :

1.2. 3. CADRE JURIDIQUE :



a. Potentialités :

Une forte dominance des terrain qui appartiens a la commune ,une des caractéristique particulière qui marque la ville de beni saf, une capacité d’ accueillir des projet qui peuvent améliorer l’image de la ville.

Le cadre bâti appartiens généralement aux habitants qui ont achetés leurs abri de la commune avec un faible pourcentage de l’état se présente par quelque équipements ou on trouve certains qui sont inexploitables

b. Contraintes :

Existence de certaines friches étatique incompatible avec le caractère architectural de la zone.

La propriété prive et la réalisation des bâtiment par les habitants dans la zone participe a l’absence d’ homogénéité des construction surtout au niveau de noyau primitive de boukourdan

Manque d’entretien et de gestion des terrains vagues de la commune a un impact négative sur l’aspect général de la zone.



figure 89: terrain en friche à la plage des puits⁸⁹

puits⁸⁹



figure 90: friche industrielle (la minoterie de la plage des puits)

Planche 14: carte de fonciers de la zone d’étude⁹⁰

⁸⁹ Auteur

1.2. ANALYSE DE LA TYPOLOGIE URBAINE :

1.2. 4. Fonction urbaines :

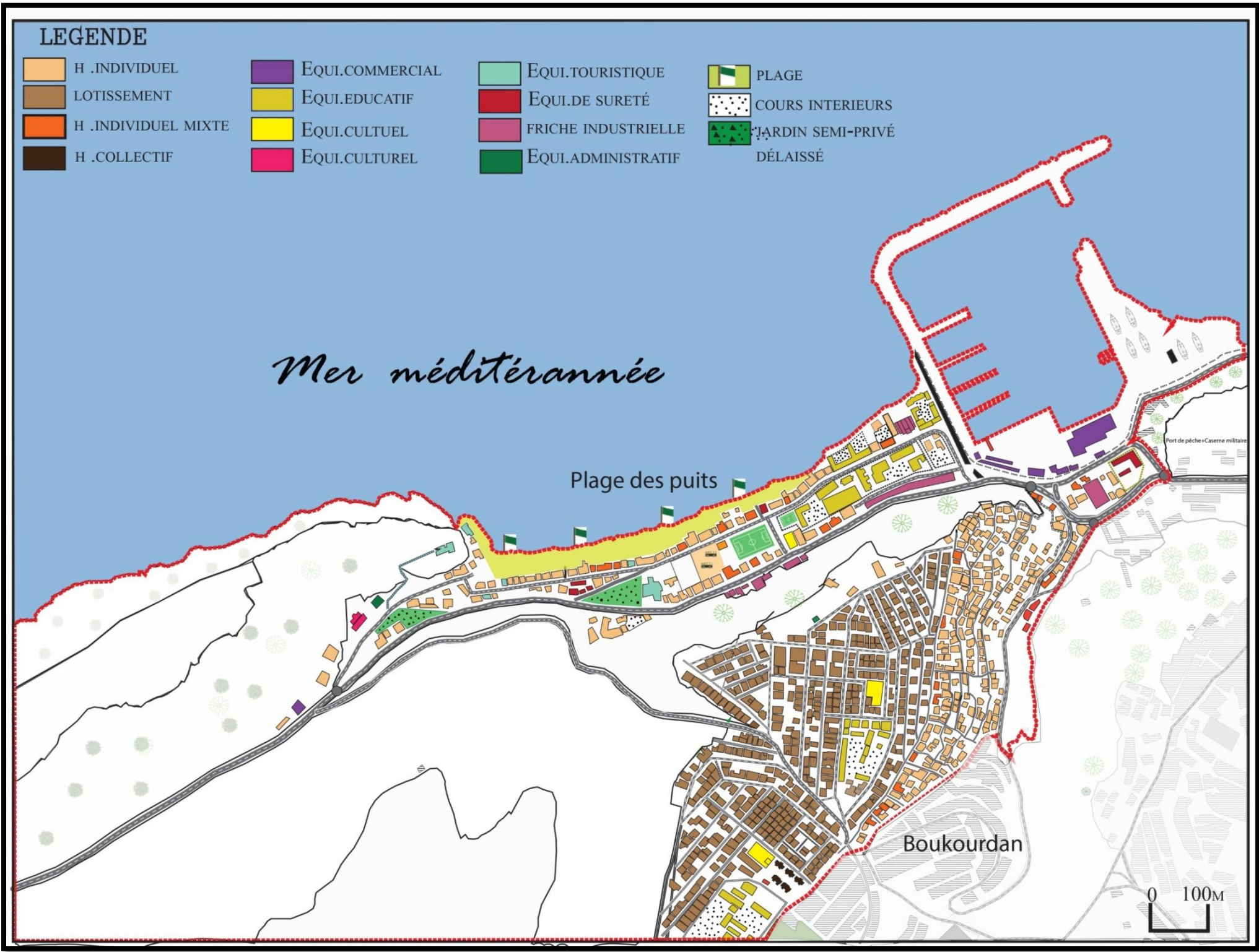


Planche 15 : Fonctions urbaines 91

a. Potentialités :

diversité des équipements touristique au niveau de la plage des puits qui peuvent améliorer l'économie et l'image touristique du quartier et donner un certains confort aux visiteurs malgré qu'il reste un manque par rapport aux différentes potentialités existant .

la plage comme un espace de détente et de respiration pour les habitants du quartiers.



Figure 91, et 92 : équipement publics

b. Contraintes :

manque des équipements surtout au niveau de Boukourdan qui peuvent bloquer le développement économiques du quartier en plus de l'inconfort des habitants .

domination de l'habitat individuel par rapport à l'habitat collectif qui due à l'étalement urbaine et l'absence de mixité sociale entre les habitants .

manque des espaces publiques(espace vert ,aire de jeux ,placettes) comme des espaces de respiration du quartier et même les espaces exister ne sont pas traité ou il sont occupée par d'autres fonctions se qu'il il cause une absence de mixité sociale .

⁹⁰ Auteur
⁹¹ Auteur

1.2. ANALYSE DE LA TYPOLOGIE URBAINE :

1.2. 4. Fonction urbaines :

C'est un ensemble de construction datent de la période coloniale caractérisé par leur précarité, bien que le caractère administrative privé au niveau de ce secteurs, la vocation touristique devrait s'affirmer dans le but de la revaloriser.

a. Caractéristique de tissu urbain :

Le périmètre couvre une superficie totale de 32Ha dont un ha sont occupé par l'habitat soit 40%, la densité moyenne brute est de : 10 ha /ha

Designation	Habitation	EQUIPEMENT	T LIBRE	VOIRIE	TOT
SUP / HA	11HA	1.43HA	8.58HA	6.39HA	32
%	40	5.2	31.3	23.5	100

Tableau n °18 : occupation de sol⁹²

- Evolution de parc log

L'habitat individuel appelé colonial contigu est de caractère dominant dans le quartier, l'état physique de ses habitants est moyen

ANNEE	2009	2015	2021	2027
Nombre de log	97	118	144	175

Tableau n° 19 : besoin en logement a long terme⁹³

Vu sa vocation tous la population de notre secteur a tendance de s'accroître pendant la période estivale vu le nombre important des estivants.

- Occupation en logements : taux d'occupation par logements

Ce nombre varie entre 1 et 5 par logement

Dispersion le taille moy	Pop	Logts	Tol
Aout 2009	401	97	4.13

Tableau n °20 : taux d'occupation par logement au niveau du périmètre d'étude⁹⁴

⁹² source PDAU Beni Saf

⁹³ source URBAT 2009

⁹⁴ source URBAT 2009

1.3. ANALYSE DE LA TYPOLOGIE ARCHITECTURALE :



Planche 16 : Etat de bâtis⁹⁶

1.3. 1. Etat de bâtis :

Potentialité

on remarque l'existence des friche industrielle vétuste dans la zone de plage des puits qui peuvent offrir des plate forme pour accueillir les besoins du quartier vue le manque de foncier

la majorité des habitations sont dans un état moyenne qui peuvent être dans un état bonne avec une réhabilitation afin d'améliorer les conditions de vie des habitants et de traiter l'entrée de la ville

contrainte

le risque d'effondrement des habitations vétuste et précaire au niveau de la plage de puits et dans l'ancien noyau de Boukourdan influe négativement sur la sécurité des citoyens .



une véritable richesse non exploiter (un patrimoine coloniale et des friches industrielle) influe négativement sur l'image du quartier et la façade maritimes.

figure 93, 94 et 95: façades actuelles de la plage des puits⁹⁵



⁹⁵ Auteur
⁹⁶ Auteur

1.3. ANALYSE DE LA TYPOLOGIE ARCHITECTURALE :

1.3. 2. Analyse des façade :

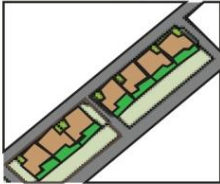
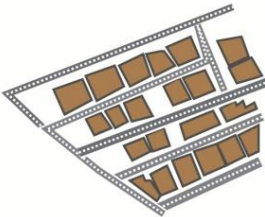
TYPES	FORME	DENSITE	CARACTERISTIQUES	ELEMENT ARCHITECTURALES
habitat pavillonnaire «style coloniale »		FAIBLE	Habitation prolongé par des espaces extérieurs (jardin , terrasse) avec des toitures incliné . Le traitement des façades avec des symboles et des motifs . des longue fenetres avec des balcons courtes .	
habitat individuelle «style post-coloniale		FORTE	Des habitations avec des balcons qui longe toute la façade . le commerce au rez de chaussé . des fenetres plus large que longue .	
Lottissement		FORTE	Les balcons qui longe toute la façade . le commerce au rez de chaussé . presque de meme style et de meme taille . habitation de faible hauteur avec des toitures plates	
Equipement		FAIBLE	Des équipements de style coloniale avec des fenetres longue et des façades horizontale. Des équipements de style post-coloniale avec des façades vitrées et des toitures plate .	

Planche 17 : Analyse des façades⁹⁷

⁹⁷ Auteur

1.3.3. ETAT DE GABARIT:

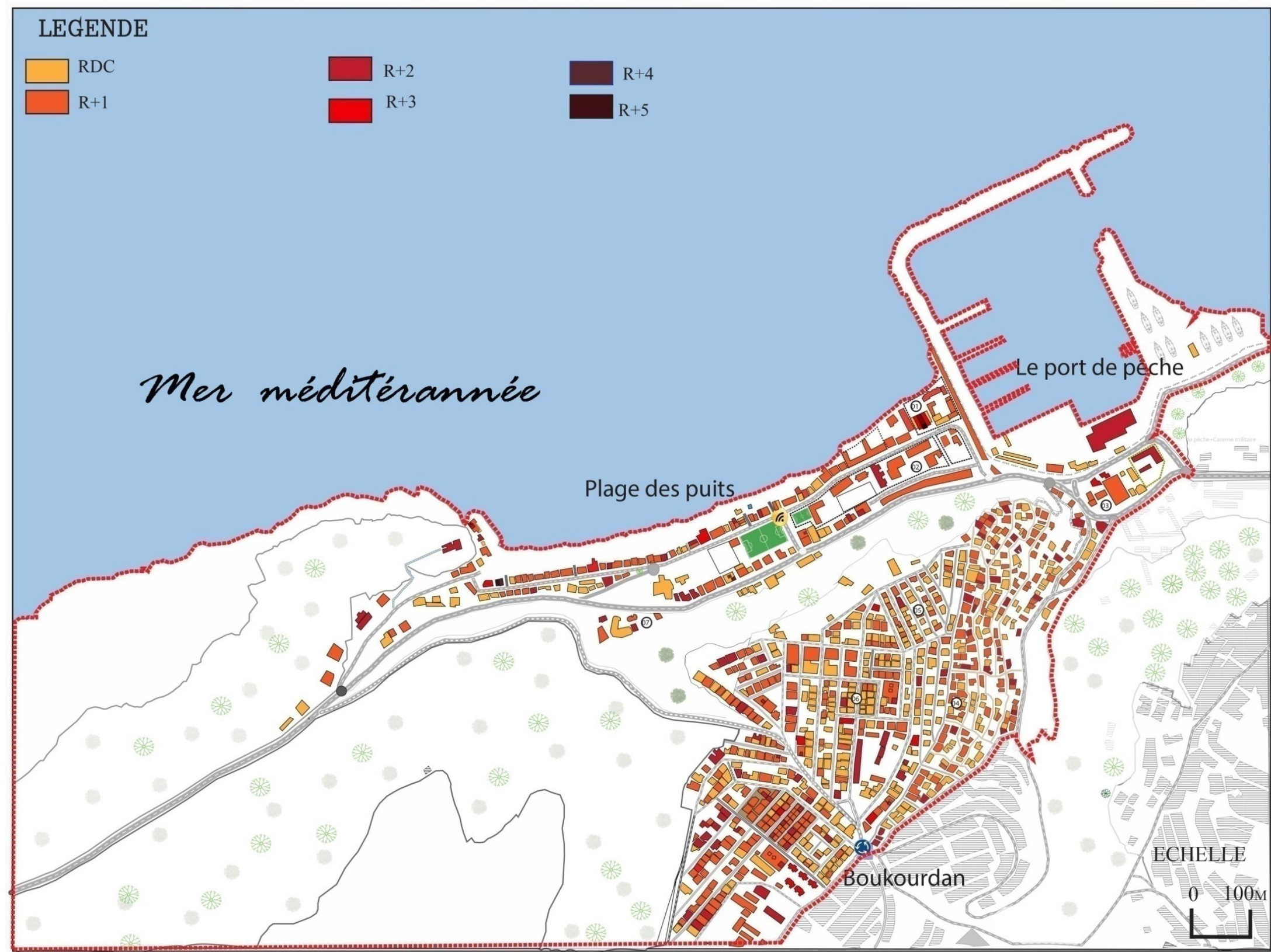


planche 18: carte de gabarits des la zone d'étude⁹⁸

a. POTENTIALITE:

Une variété dans les gabarits de la zone d'étude dont le gabarit varie entre RDC et R+4 surtout au niveau de la plage des puits, dans la majorité des équipements ont un gabarit de R+1 et R+2

A Boukourdan les gabarits varient entre R et R+3, les équipements éducatifs et culturels sont de R+1 à R+2, avec l'existence de l'habitat collectif (CNEP) de R+4.

b. Contraintes:

Les gabarits ne sont pas homogènes dans la zone d'étude, ainsi que les habitants ne respectent pas la réglementation lors de la construction ce qui détruit le cadre architectural balnéaire de la zone.

figure 96: gabarit des maisons de boulevard de



front de mer sont généralement R+1



figure 97: les gabarits de boulevard de l'entrée varient de R+1 à R+4

⁹⁸ Auteur

1.4. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE :

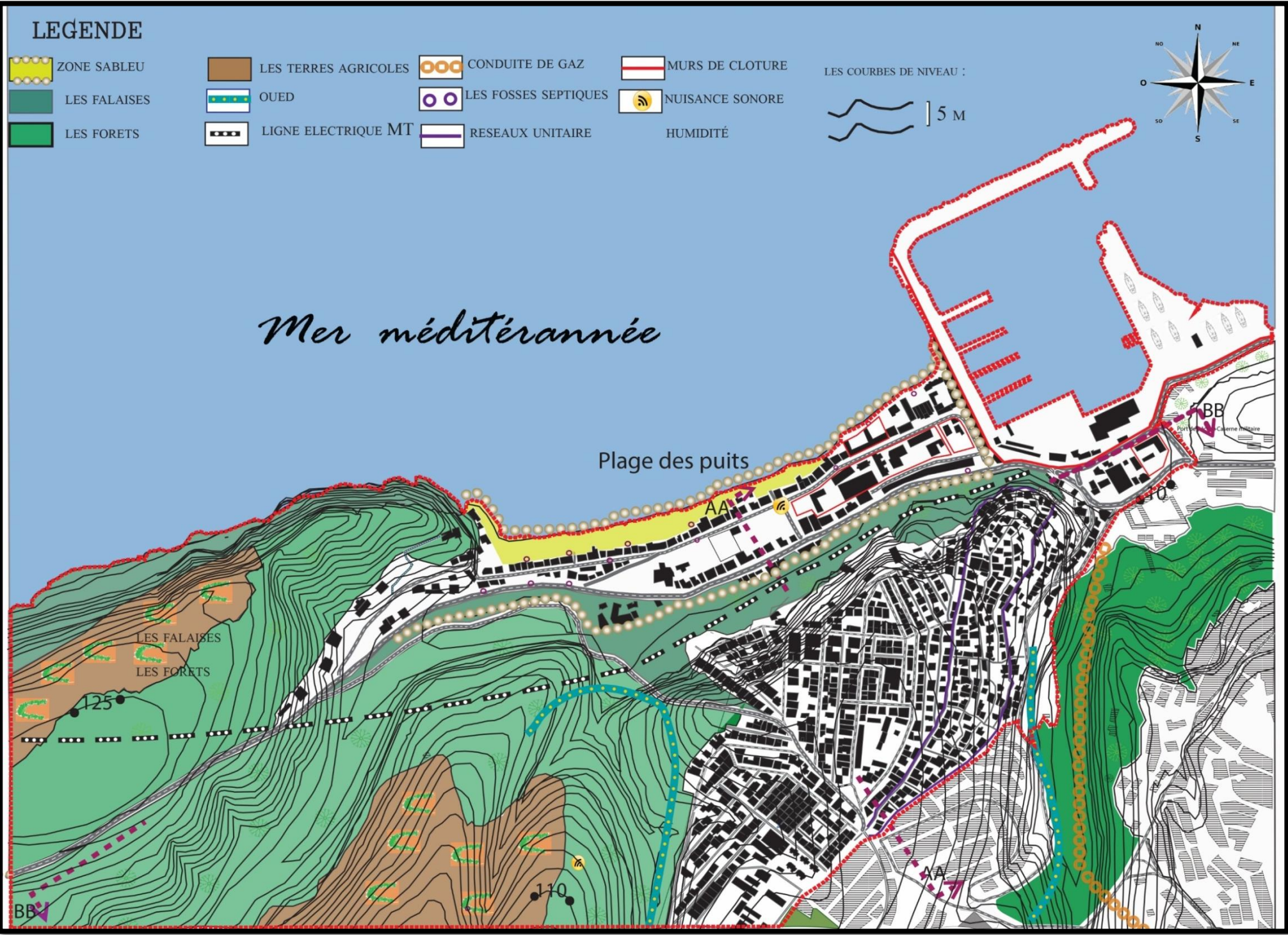


Planche 19 : Contraintes et servitudes

99

Figure 99 et 100: rupture urbaine causé par les falaises

1.4. 1. Contraintes et potentialités :

a. Potentialités :

Topographie accidenté et diversité de milieu physique(forets , mer ,terre agricole ...) qui donne une identité à la zone et encourage les investisseurs et les touristes.

Climat méditerranéenne semi aride qui permet le développement agraire et le tourisme dans les quatre saisons .

zone alimenté par les réseaux de gaz et les ligne électriques qui assure le confort des habitants et facilite l'urbanisation aux zones de périphérie

b. Contraintes :

Le problème de l'humidité qui peut causé la dégradation et la fissuration des construction



Figure 98: zone inondable, pollue et dégradé, plage non entretenue

La pollution de la mer causé par les eaux usée non traité (fosse septique de plage de puit et les réseaux unitaire de la ville de beni saf).

zone sableuse fragile au niveau de la plage des puits qui oblige l'utilisation des fosses septiques.

Topographie a forte dénivelé se qui rende l'urbanisation difficile , ces limites naturel conduit a une rupture spatiale entre la plage des puits et boukourdan et le risque d'inondation dans les parties basse. .



1.5. FAÇADES ET COUPES URBAINES :

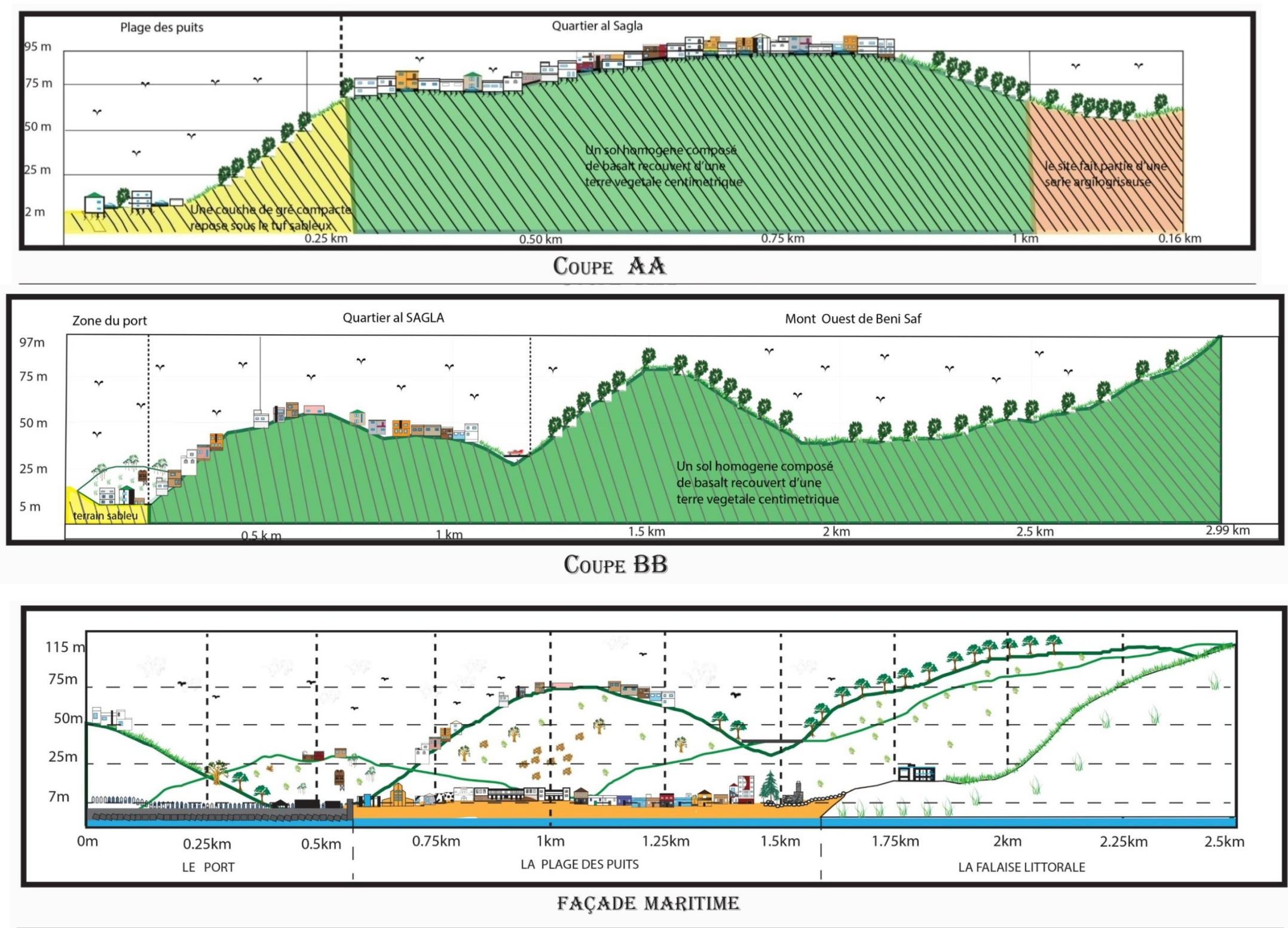


Planche 20 : Façades et coupes urbaines¹⁰⁰

¹⁰⁰ Auteur

1.6. DYSFONCTIONNEMENTS URBAINES :

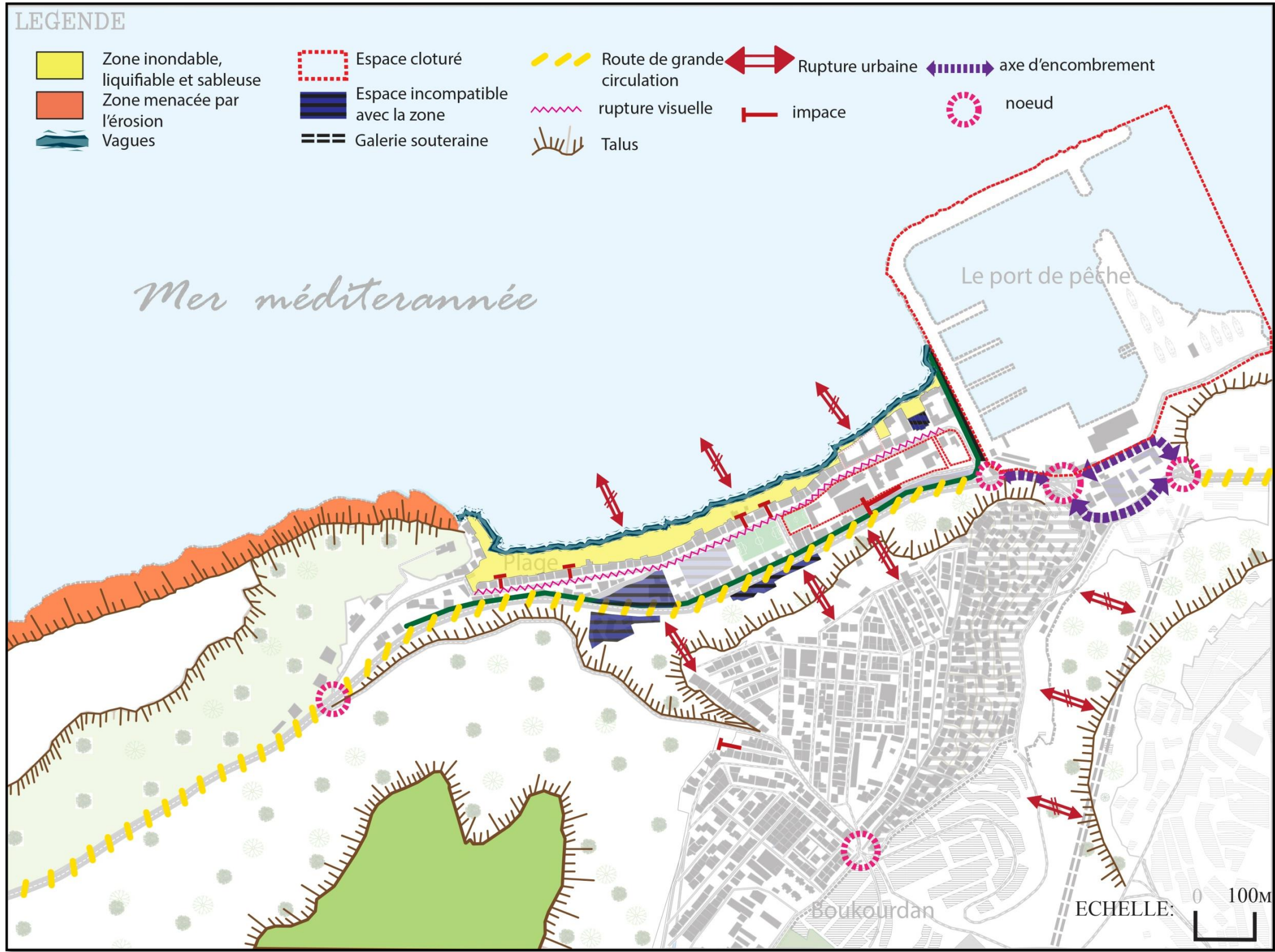


Planche 21 : Carte des problèmes¹⁰¹

¹⁰¹ Auteur

1.6.1. Synthèse de la carte des problèmes de la zone d'étude :

Manque d'espace de détente au niveau de la plage, plage non traitée, une zone exposée aux risques naturels (liquéfaction, humidité, inondation)

Manque d'infrastructure touristiques et de services au niveau de la plage des puits, ce qui a rendu cette zone non aminée surtout hors la période estivale.

Inexistence des espaces publics et de placettes au niveau de la zone d'étude et notamment dans la plage des puits.

Dégradation de la route nationale n°22, une grande circulation, la route est étroite, ainsi qu'elle est non animée et ombrée.

Existence des axes d'encombrement entre les nœuds, concentration de circulation mécanique.

Baisse production de poissons, un port saturé due au manque d'infrastructure, et d'espace et à la mauvaise maintenance et entretien du port (fond marin dégradé)

Existence des espaces clôturés au niveau de la zone d'étude comme le cas de lycée, l'école primaire, et de logement fonctionnaire, le port qui est fermé aux publics.

Rupture urbaine entre la plage des puits et le quartier de Boukourdan, causée par la contrainte de la topographie de site

Entrée de ville, une zone menacée par l'érosion, puisque elle se trouve en contact direct avec l'eau.

Voies ni goudronnées, ni structurées, avec tissu précaire et dégradé au niveau de l'ancien noyau de Boukourdan (Sagla).

La zone d'étude souffre de l'existence des activités incompatibles avec son caractère, en tant que zone balnéaire, composée des friches industrielles, la caserne, la minuterie...etc

Façades des lotissements inachevées au niveau du quartier de Boukourdan et une trame viaire dégradée nécessitent une restructuration

Occupation irrationnelle des espaces, Réparation irrationnelle des équipements et infrastructure.

Absence d'une architecture propre à cette dernière .

Déficit en équipement en infrastructure touristique et de loisir .

Dégradation du cadre bâti au niveau de l'enceinte du port nécessite une rénovation, réhabilitation, extension.

1.6.2. Problématiques spécifiques :

La zone d'intervention occupe une position stratégique dans la ville , porte Ouest de Beni Saf , un fragment riche en matière de potentialités touristiques que soit balnéaire ,naturel ou culturel ,espace de transition entre la ville et la mer ce qui assure sa grande attractivité surtout dans la période estivale renforcé par son climat méditerranéen semi aride , bien qu'elle reste marginalisée vu leur isolation de reste de la commune et l'insuffisance en

matière d'équipements surtout culturel et touristique en plus de la dégradation des habitations et la pollution de la mer par les eaux usées non traitées donc il faut prévoir un aménagement qui découle d'une utilisation rationnelle plus équilibrée et valorisante des ressources et potentialités existantes afin d'aboutir à un aménagement qui permettra l'intégration cohérente d'activités déterminées l'identification de cette zone .

1.7 . Option retenu par le PDAU :

Espace stratégique il relie entre deux espaces ayant des vocations et des fonctions diverses .

Une activité touristique, hôtel, aquarium , siège de colonie de vacances, restaurant ont un rayonnement qui dépasse l'échelle de l'Agglomération

L'Activité de pêche

Le port participe avec une grande part dans l'économie de l'agglomération de Beni Saf

Le port reste isolé et se présente comme une zone dissociée de l'agglomération .La majorité des constructions au niveau et aux alentours du port sont en état de dégradation

Les dépôts, les hangars ainsi que de l'entreprise minière défigurent le paysage urbain

- **Orientation :**

créer un nouveau rapport entre port-ville

renforcer la capacité d'attraction de la zone par des équipements et des services multiples (bureaux, surface commerciale, hôtels ...) :

action d'aménagement : résorption de l'habitat précaire

affectation des enclaves à des nouvelles activités.

Valorisation des espaces publics

- **Objectif PDAU :**

renforcement de rôle de la plage en tant que noyau pouvant jouer le rôle d'animation et d'attraction de la commune de Beni Saf à travers une amélioration de noyau existant et une urbanisation réfléchie pour une meilleure attraction des estivants ainsi que les touristes .

zone de la plage constitue la frange littorale occidentale de l'agglomération de Beni Saf la topographie est totalement plane avec un tissu urbain bien organisé .

deux catégories de problèmes :

intégration du secteur à l'ensemble de la commune dont il constitue une composante indissociable .

Insuffisance des équipements touristiques et de service .

Tissu urbain saturé en matière de logements .

Programme d'intervention : en fonction des objectifs atténuer le maximum des déficits en équipements d'accompagnement et d'attraction au niveau de la zone d'étude .

Réorganiser la voirie tertiaire

l'alignement des façades .

Rentabiliser la fonction existant .

revalorisation et protection des espaces littoraux dans la perspective du développement de la pêche et de tourisme balnéaire et de tirer profit économiquement .

Réhabilité et améliorer l 'accessibilité au port afin de faciliter les activités portuaire , pêche ,commerce .

Amélioration des stations d'accueil et d'entreposage

Modernisation d'atelier de réparation navale .

Renforcement de la flottille qui doit s'accroître et mettre en place des nouvelles structure à savoir : une zone de stockage pour accueillir des activités commercial et abriter les bâtiments de gestion de contrôle et de sécurité du port , service technique entreprise ayant un lien direct avec le port .

un laboratoire d'analyse et de contrôle de qualité des produits halieutique..

l'implication du centre de recherche et de la pêche dans le développement du secteur.

fournir les équipement permettant l' accée à la pêche hauturière et océanique.

une bonne étude d'aménagement doit prévoir dans ces moindre détaille l'ensemble des élément même de garantir à l'estivant la sécurité, le confort et toute les commodités

2. ANALYSE DES EXEMPLES :

Introduction

Dans le but de savoir intervenir dans notre fragment d'étude, et afin de définir les différentes opérations nécessaires pour répondre à la problématique spécifique de notre zone, tout en résoudront les différents problèmes existant, on a choisi trois exemples international qui représentent des problématique semblable à la mienne afin de les analyser, critiquer, et les utilisé comme des référence dans l'élaboration de notre programme urbain

2.1. EXEMPLE N°1 : PROJET DE L'ENTREE EST DE SETE, FRANCE

2.1.1. Critère du choix de l'exemple :

- **L'échelle** : le projet s'étend sur une surface de 75 hectares, sachant que notre zone présente une surface de 115 hectares (32Ha dans la plage des puits et 83 Ha de la falaise)
- **La pertinence** : le projet présente une problématique séminaire a notre cas, dont il aborde la question de renouvellement urbain de l'entrée est de la ville de Sète, ou on trouve une gare routière qui se développe comme notre cas d'intervention. ainsi que la zone de projet contienne une zone a conserver et une autre vide, plate forme accueillante les différentes activité qui répondre au besoin de l'agglomération
- **La crédibilité** : Un projet pilote d'aménagement du littoral pour sauver la plage de Sète (Hérault), le projet s'inscrit dans un contexte de développement durable, et présente une bonne méthodologie dont l'implication des citoyen est présente, une des lignes directrice d'un bon projet urbain.

2.1.2. Présentation de projet :

a. Situation :

Le projet est situe dans l'entrée est de la Ville de Sète, département de **l'Hérault, en France**, sur le bassin méditerranée

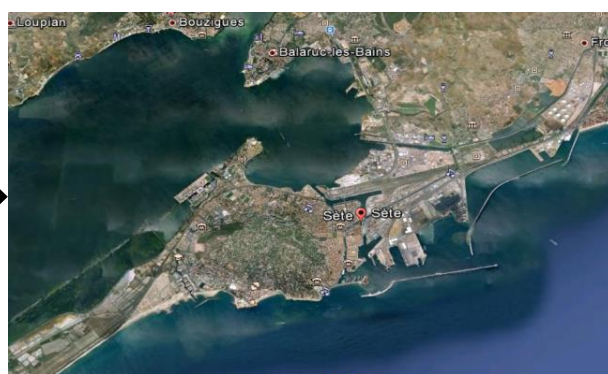
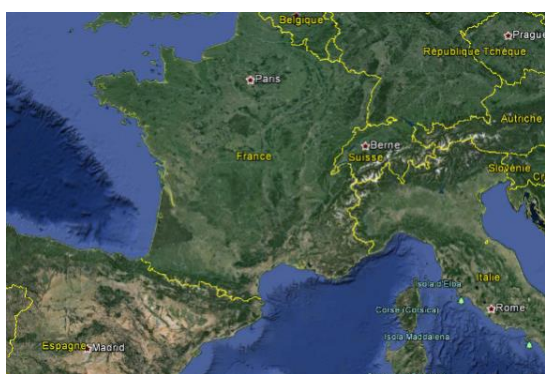


Figure 101 : Emplacement de Sète par rapport a la France et la méditerranée

Figure 102 : vue aérienne de la ville de Sète



Figure 103 : Vue aerienne de la ville de Sète actuellement ¹⁰³

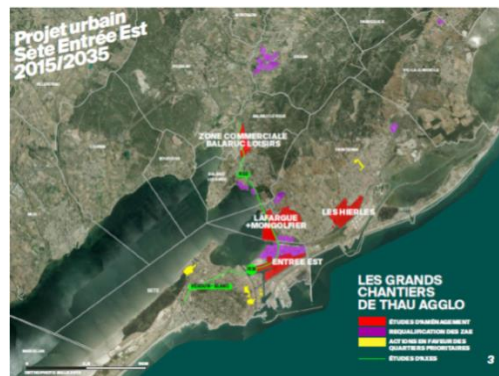


Figure 104: Situation de projet de l'entrée est de Sète dans l'ensemble de territoire de l'agglomération de Thau.

L'Entrée Est de Sète s'inscrit dans la dynamique des projets de territoire de l'agglomération de Thau.

Projet de THAU aggro :

- En 2010, le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) acte le principe d'une maîtrise du développement, étalé jusqu'à présent.
- La requalification de 14 zones d'activités économiques sur les 18 gérées par l'agglomération, participe de cette dynamique de développement.
- Engagement est pris de développer l'investissement autour des friches et zones délaissées, avec notamment l'extension et la requalification de Balaruc, et l'extension de l'embosque à Aigean.

Une partie de ces espaces doit désormais participer au développement urbain de l'agglomération, autour d'une restructuration du quartier de la gare et du développement des transports

Principaux objectifs de projet de renouvellement de l'entrée est de Sète :

Enrayer l'étalement urbain sur le bassin versant, avec notamment la construction de 3 000 logements.

Limiter les déplacements automobiles, et l'intensification des transports en commun sur la RD2, le BD de Verdun ; de la transformation de la RD 612 en boulevard urbain à Frontignan (30 000 m² de surfaces de plancher d'activités créées, près de 300 à 400 emplois générés).

et en se structurant autour de la gare de Sète modernisée annexée de la gare routière ; un projet de développement résidentiel du site des Hierles entre la Peyrade et le centre ville de Frontignan le long de ce boulevard (700 à 800 logements créés) ; d'un projet de développement économique et de loisirs (Palais des Sports) sur le site de Lafarge.

La gare de Sète se transforme :

¹⁰³ www.google-earth.com

un Pôle d'échange Multimodal voit le jour, et devient l'élément structurant du territoire.

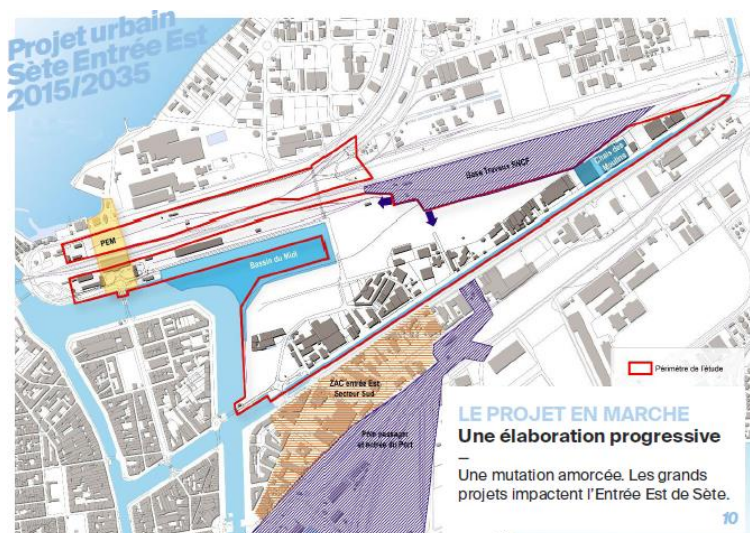
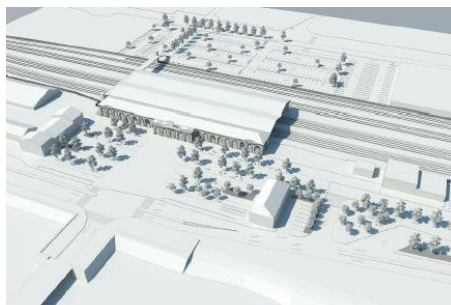


Figure 105 : plan de masse de la zone avant le projet ¹⁰⁴



Figure 106: vue de la gare routière ¹⁰⁵

2.1.3. Les enjeux du projet :

C'est une requalification urbaine de grande envergure qui est proposée. elle s'appuie sur la volonté de créer un cœur d'agglomération ouvert et attractif, de renouveler une ville autour du port. le projet urbain de l'entrée est de Sète entend répondre aux besoins actuels de tous les habitants de THAU agglomération grâce à la revalorisation d'espaces délaissés.

- Construire un quartier connecté au territoire par son PEM (pôle d'échanges multimodal).
- Contribuer à l'amélioration du réseau des déplacements de l'agglomération.
- Poursuivre et développer l'activité économique.
- Conforter l'engagement de l'agglomération en matière d'environnement.
- Développer les énergies renouvelables (boucle d'eau de mer, réseau de chaleur).
- Faire le pari d'une mutation vers l'innovation.
- Limiter l'étalement urbain.

¹⁰⁴ <http://www.thau-agglo.fr/wp-content/uploads/2015/12/Pr--sentation-projet-S--te-entr--e-est.pdf>

¹⁰⁵ <http://www.thau-agglo.fr/wp-content/uploads/2015/12/Pr--sentation-projet-S--te-entr--e-est.pdf>

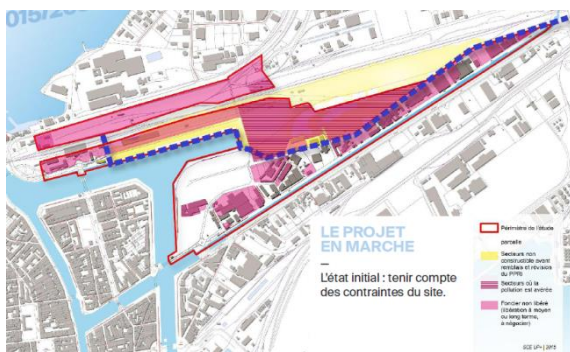


Figure 107 : plan de masse découpage par zone ¹⁰⁶



Figure 108 : Les zones de planification urbaines (projection des activités)¹

2.1.4. Action menées pour renouveler la ville pour tous :

- Un nouveau quartier de la ville aux usages multiples
- Le développement des modes de transport
- Des franchissements pour favoriser le désenclavement
- Des espaces publics divers et de qualité
- Les quais apaisés et ouverts
- Une activité économique maintenue et développée

a. Première action : Un nouveau quartier de la ville aux usages multiples

Autour du port et de l'eau, et à 10 minutes du centre ville, un nouveau cœur de la ville, se crée avec ses logements, ses activités économiques et culturelles, de maintenues et nouvelles, des espaces et équipements publics, des logements créés pour tous avec une part réservée aux logements sociaux et abordables.

Le projet présente une variété des gabarits de R-R+1 (habitat individuelle, gare, équipement de service ; ... à R+4 (les immeuble collectifs)



Figure 109 Plan de masse : les fonctions créées au niveau de la zone de projet

b. Deuxième action : le développement des modes de transport

¹⁰⁶ www.thau-agglo.fr/wp-content/uploads/2015/12/Présentation-projet-Saint-est.pdf

- Un nouvel axe structurant est-ouest permet le désenclavement, l'apaisement du boulevard Martelli, la mise en relation des quartiers et la desserte du PEM par l'est.
- Des franchissements sont également réalisés.

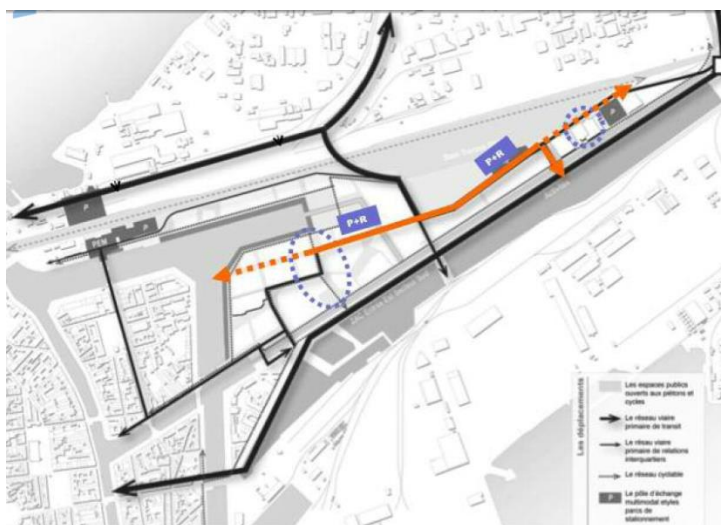


Figure 110: nouvel schéma de circulation¹⁰⁷

Des franchissements sont créés pour désenclaver le quartier et fluidifier le trafic en entrée de ville.

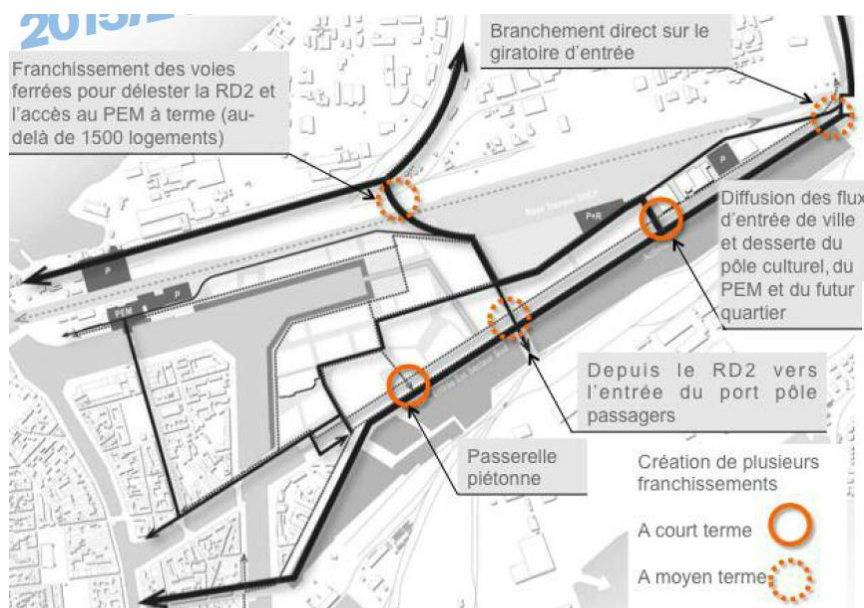


Figure 111: nouvel schéma de circulation, création des franchissements

c. Troisième action : le développement des modes de transport

Une desserte multimodale qui relie les quais au futur conservatoire.

Une coulée verte est créée.

¹⁰⁷ www.thau-agglo.fr/wp-content/uploads/2015/12/Présentation-projet-S--te-entr--e-est.pdf



Figure 112: nouvel aménagement extérieur des quais , La nouvelle route permet d'apaiser le quai des Moulins.¹⁰⁸

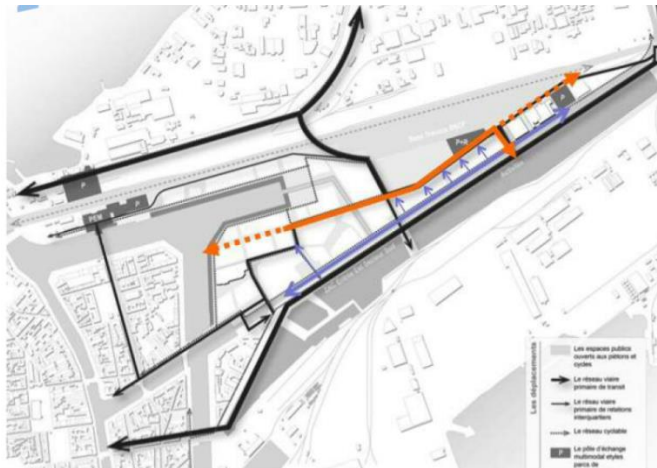


Figure 113: nouvel schéma de circulation , tracé d'une nouvelle route¹⁰⁹

d. Quatrième action : **le développement des modes de transport public**

Mise en place de nouvelles lignes de transports collectifs, et d'un lien entre la nouvelle gare et le centre ville.

Des parkings relais sont créés à la pointe est et à proximité de la nouvelle gare dont ils offrent un nombre de 2400 place de stationnement

¹⁰⁹ <http://www.thau-agglo.fr/wp-content/uploads/2015/12/Pr--sentation-projet-S--te-entr--e-est.pdf>

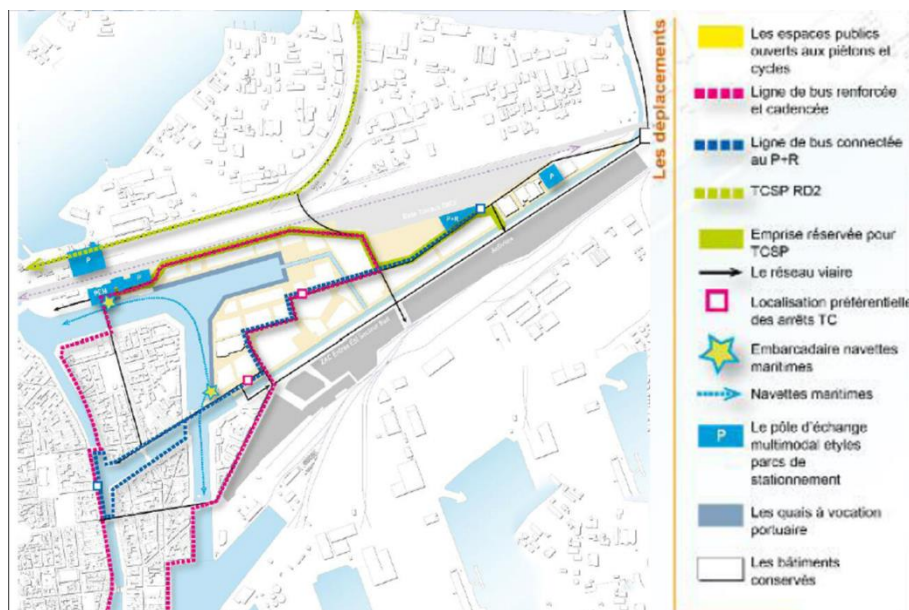


Figure 114: nouvel schéma de transport en commun¹¹⁰

e. Cinquième renouveler la ville pour tous les quais apaisés et ouverts

- Le quai de la peyrade devient un espace de promenade, et un lien entre le centre ville et le futur pôle culturel.
- Le quai du bassin du midi et le quai riquet s'ouvrent à la plaisance : l'activité économique se développe.



Figure 115, 116: vue en 3D des espace extérieurs aménagés



Figure 117: Plan de masse de la zone avant le projet

Sixième action : le développement des modes de transport public

50% des surfaces sont réservés aux espaces publics.

¹¹⁰ <http://www.thau-agglo.fr/wp-content/uploads/2015/12/Pr--sentation-projet-S--te-entr--e-est.pdf>

Septième action : renouveler la ville pour tous une activité économique maintenue et développée

Le projet urbain est connecté aux activités de la zone des Eaux blanches, du parc aqua technique et au sud du canal de l'entrée du port. L'enjeu de développement économique est de taille : l'activité logistique se poursuit et les nouvelles entreprises, bureaux ou commerces de proximité, sont accueillies.

- un projet, une identité l'île de Sète : une image à construire et une identité à révéler.

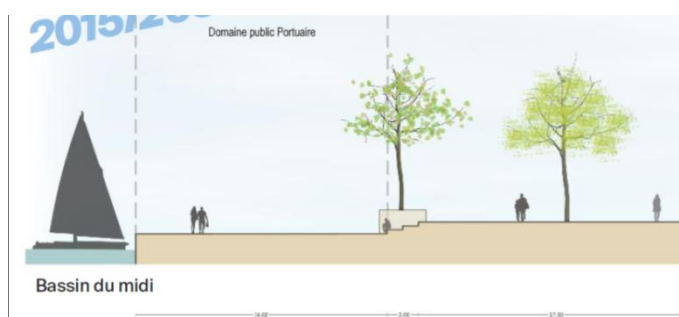


Figure 118, 119: les quais et les espaces en commun¹¹¹



Figure 120: vue des aménagements extérieurs à réaliser¹¹²

Un projet, une identité valoriser le paysage des quais



- Un projet, une identité recréer un canal.

Projet urbain Sète Entrée Est

Figure 121: Deux coupes schématique des quais, espace public portuaire

2015/2035

¹¹¹ www.thau-agglo.fr/wp-content/uploads/2015/12/Pr--sentation-projet-S--te-entr--e-est.pdf

2.1.5. LA DÉMARCHE DE CONCERTATION

Moment d'information et de dialogue sur : l'opportunité du projet, Ses enjeux, Ses caractéristiques.



Figure 122, 123 : Emplacement de nouvel canal dans le projet¹¹³

- **Modalités de concertation :**

deux réunions publiques ouvertes à tous ; un registre à l'hôtel d'agglomération, accompagné d'un document de présentation du projet ; le site internet de l'agglomération

- Le rôle de la presse pour relayer l'information.

– Décision de thau agglo sur l'opportunité et les caractéristiques du projet ;

– création de la zac, lancement des études approfondies, enquête publique ;

– poursuite des échanges et de

L'information avec le public.

Prochaine réunion publique : Jeudi 10 mars 2016

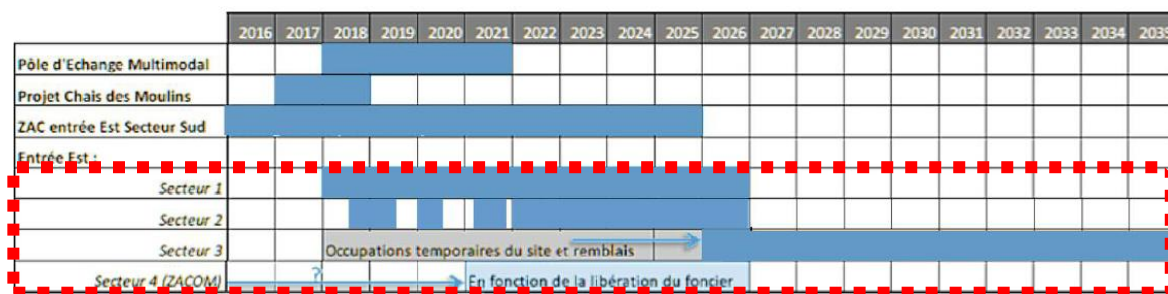


Tableau n° 21 : Programme de la zone autour de la gare¹¹⁴

¹¹³ www.thau-agglo.fr/wp-content/uploads/2015/12/Pr--sentation-projet-S--te-entr--e-est.pdf

2.2. EXEMPLE N°2 : L'ENTREE EST DE LA VILLE DE MARIN

2.2.1. Critères de choix de l'exemples :

a. L'échelle : le projet présente une surface de 35.5Ha.

La pertinence : le projet se trouve a l'extrémité de la ville a coté de d'une baie, c'est l'entrée est de la ville comme notre cas.

La crédibilité : c'est un grand projet dont il joue un role important dans le renforcement de activités touristique et portuaire de la ville par la création des équipements de loisir, éducatifs et de sport qui rendre ce fragment attractif et ouvert. Ainsi que la création des cités résidentielles pour répondre aux besoins des citoyens.

2.2.2. Présentation de projet :

a. Situation :



Figures 124 et 125: Situation de la ville de marin dans l'ile de Martinique¹¹⁵

Le projet analysé est situe dans l'entrée est de la ville de marin, dans la partie sud de l'ile de Martinique au nord de l'Amérique latine.

La ville de marin occupe une positon stratégique dont elle est situe au bord de la mer des caraïbe, océan atlantique.

2.2.3. Le projet de Marin :

L'avenir du marin s'inscrit dans une optimisation de tous ses points fort afin de pérenniser et renforcer son statut de ville portuaire, touristique, administrative, et commerciale, amorcé par son plan d'occupation des sols de 1989 a cet effet , elle est s'est dotée d'un plan local d'urbanisme, document d'aménagement de la ville, approuvé par le conseil municipal le 26 octobre 2006 et confirmé par arrêt de la cour administrative d'appel de bordeaux le 12 juillet 2012

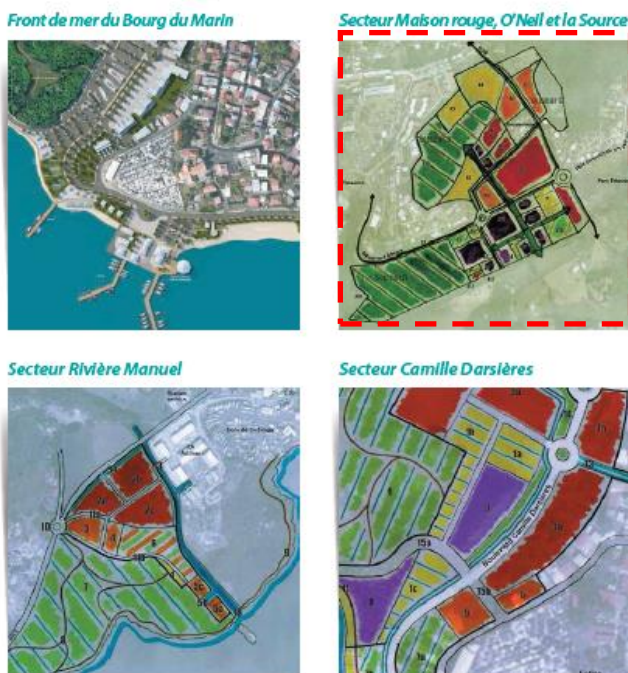
Deux axes sont notamment privilégiés: celui lié aux activité de plaisance et golf, et celui lié aux activité de commerces et service: deux pôles économiques aujourd'hui pour la Martinique.

Parallèlement la municipalité poursuivra sa politique de protection et de mise en valeur des espaces naturels, et de consolidation de la cohésion sociale.

Ces orientations s'inscrivent dans de nombreux projets tels que:

¹¹⁵ Encyclopédie Encarta

- La réalisation d'un nouveau de carénage qui confirmera le Marin dans son statut de port de plaisance major de la Caraïbe Sud
- La réalisation d'un Golf de 18 trous
- L'aménagement du front de mer afin de redynamiser le centre bourg
- La création de 3 zones d'activité, de commerces et de services à Duprey, îlot Camille Dardière et Maison rouge,
- L'aménagement du quartier Duprey.
- L'amélioration de l'habitat social.
- La modernisation des bâtiments administratifs communaux.



Le projet de marin touche quelques secteurs de la ville de Marin, divisée en quatre grands projets, le projet qu'on le détaillé est celui de l'entrée qui se trouve au bord de la baie a coté de port de plaisance, projet de secteur O'Neil ouest, secteur Maison rouge, et de la Source puisue il présente une problématique qui rapproche a notre cas.

Figure 126: Emplacement des secteurs analysés dans le projet de développement de Marin

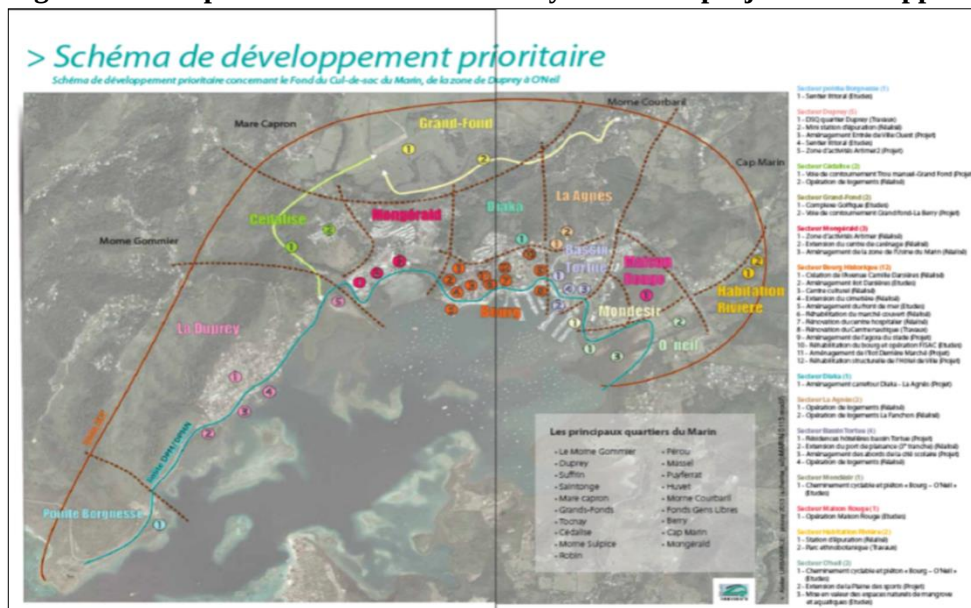


Figure 127: plan de masse de la zone de projets des secteurs : Maison Rouge , La source et O'Neil

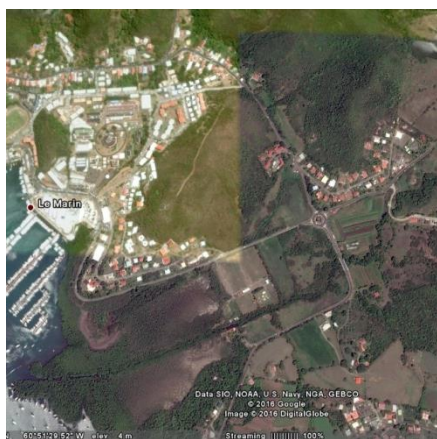


Figure 128 et 129 : vues aérienne de la zone des secteurs analysés (secteur de maison rouge , O'Neil, , et de la source) avant et après l'intervention urbaines.¹¹⁷

Bénéficiant d'une localisation privilégiée, aux portes sud de la ville, le secteur de maison rouge-O Neil est destiné à un important développement urbain. Ce projet d'aménagement permet un rééquilibrage des extension urbaines vers l'est, à maison rouge et la création d'une véritable plaine des sports a vocation communale voire à O Neil le statut de pole économique et touristique de la ville du marin est confronté à travers ce projet d'aménagement qui prévoit notamment : des opérations de logement collectifs et individuels, une zone commerciale des bureaux et des services , une structure d'hébergement touristique, des équipement scolaire socio-éducatif et sportifs, un aménagement des espace naturels, l'aménagement de la voie de liaison avec le port de plaisance.



Figure 130: Esquisse du projet¹¹⁸

¹¹⁷ www.google-earth.com

¹¹⁸ Carine AUGUSTIN-LUCILE - SARL CAP COMPAS - Ville du Marin, Marc Laramie, Marie-Denise Douyon

2.2.4. PROGRAMME URBAIN DE PROJET :

Secteur a: O'Neil ouest

A1: parc de stationnement paysagers p (600place)
A2: traitement paysagers du boulevard Allègre
A3: aménagement du carrefour O'Neil
A4: traitement de la voie de desserte principale
A5: open parc de O Neil 3500m2
A6: parc sportif 6500m2
A7: zone d'activité loisirs nautiques 1500m2
A8: zone village de pêcheurs 1500m2
A9: zone de mangrove aménagée 90000m2
A10: plate forme de détente sur rivage maritime

Secteur B- maison rouge

B1: logement individuels résidence 13000m2
B2: hébergement touristique 8000m2
B3: maison de l'enfant 2000m2
B4: école primaire 3000m2
B5: logement collectif 15000m2
B6: zone commerciale et loisirs 32000m2.

A11: passerelle piéton et vélos
A12: promenade sur berge
A13: terrain de football 15000m2
A14 centre cynotechnique 4000m2
A15: vestiaires 1500m2
A16: terrain de tennis 3000m2
A17: terrain de voley ball hindball et basket bell 5000m2
A18: piscine 5000m2
A19: hall des sports 4000m2
A20: espace bicross 8000m2
A21: station service et kiosque marchands 5000m2

B7: logements collectifs et résidence séniors

B8: logement individuelles 280000m2

B9: logement individuels 25000m2

B10: espace boisé avec parcours sportif 40000m2

B11: bureaux et services 4500m2

Secteur C la source

C1: logement et équipement publics 15000m2



Figure 131: carte de la typologie des ilots¹¹⁹

d'après l'analyse de plan on remarque une forte densité résidentielle (le batis) par rapport à celle des équipements.

le Gabaris varie entre R et R+1 au niveau des habitations individuelle et les équipements de service est de R+1 à R+4 par rapport aux habitations collectifs

on remarque la faible densité ou ils ont proposée des aménagements extérieurs (terrains de sport , place , promenade ,espace piétonnier)



Figure 132 :carte des aménagements extérieurs¹²⁰

¹¹⁹ Auteur

¹²⁰ Auteur

3. projet urbain:

3.1. Objectifs d'intervention :

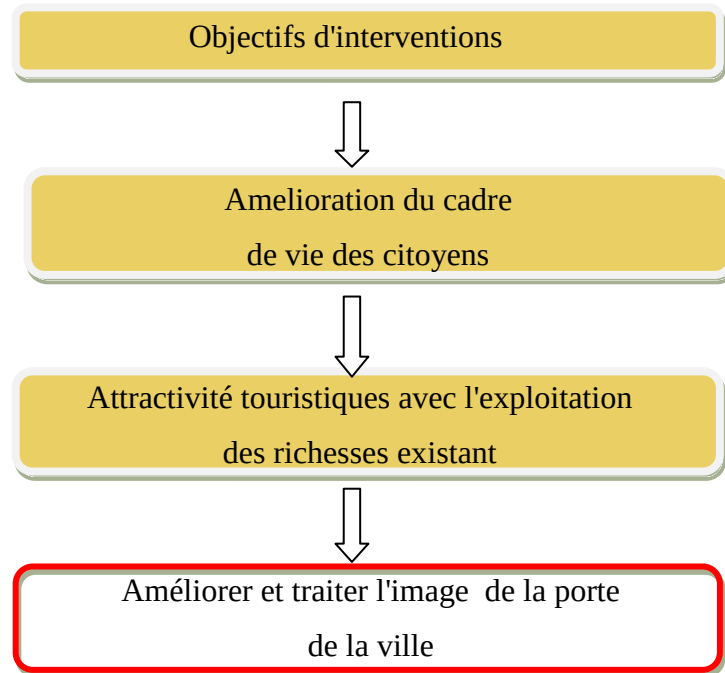


Figure 133: schéma d'objectif ¹²¹

3.2. Les Orientations D'aménagement :

- Réhabilitation du tissu existant (patrimoine coloniale).
- Délocalisation des activités incompatible avec le caractère de l'existant (tribunal , des friches industrielles ,) .
- Revalorisation de la RN22 venant de Tlemcen avec le commerce et la création des percés visuelles vers la plage des puits.
- Renforcer l'activité touristique (espaces d'exposition et de représentation artistique ,exposition , spectacle , des hébergements touristiques ...) , nautique ,culturelle et de loisirs au niveau de la plage des puits et au niveau de la falaise afin d'améliorer la façade maritime et rendre cette zone un lieu privilégié pour les touristes .
- créer des activités touristique , commerciale (centre commerciale , cafés et restaurants) , de loisir autour de la nouvelle gare routière afin de renforcer la centralité et améliorer l'image de la porte ouest de la ville de Béni Saf

¹²¹ Auteur



Figure 135 : schéma d'infrastructure et mobilité ¹²⁴

3.3.2. Aménagement extérieurs :

Stratégie	Aménagement extérieurs
Pourquoi ?	l'objectif de cette stratégie est de faire profiter des différentes potentialités naturels que se soit la falaise , la plage ou le mont
Comment ?	dans cette stratégie on va proposer l'aménagement d'un plateaux touristique au niveau du mont ouest et la falaise , l'aménagement du foret et de la plage avec l'injection des activités d'animation

Tableau n° 23: Aménagement extérieurs ¹²⁵



Figure 136: schéma des espaces extérieurs ¹²⁶

¹²⁴ Auteur

¹²⁵ Auteur

3.3.3. Principe des fonctions :

Stratégie	Fonctionnelle
Pourquoi ?	l'objectif de cette stratégie est de répondre au besoins des habitants et des touristes en matières de logements et des équipements
Comment ?	on a proposé un nombres d'hébergement et d'équipements culturel et de loisir pour les habitants et plusieurs types d'hébergements et d'équipements pour les touristes .

Tableau n°24 : principe des fonctions¹²⁷

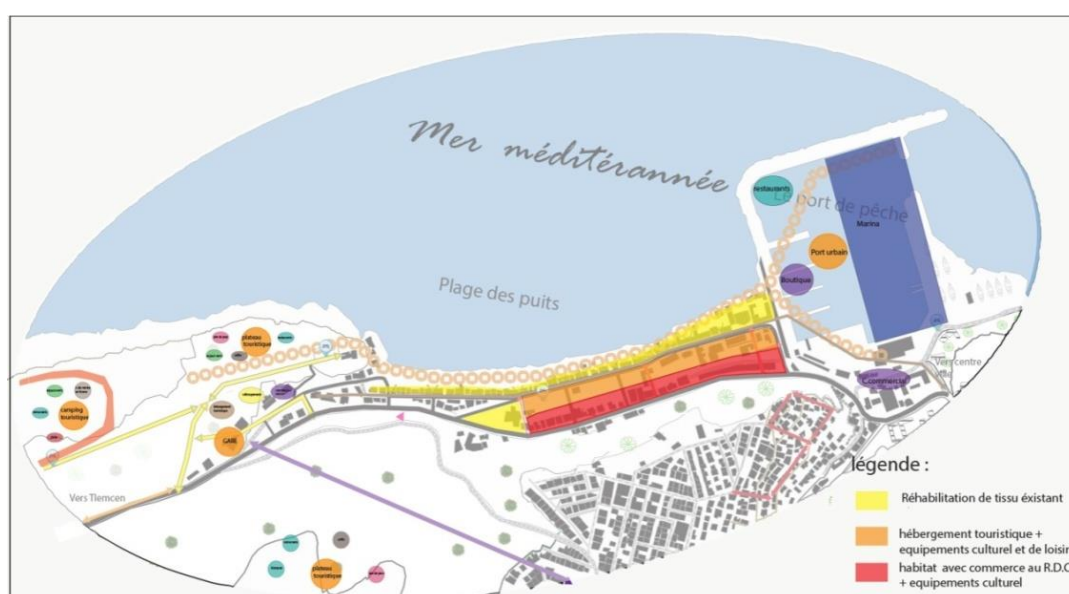


Figure 137: schéma d'aménagement fonctionnelle 128

¹²⁶ Auteur

¹²⁷ Auteur

¹²⁸ Auteur

3.4. ESQUISSE D'AMENAGEMENT :

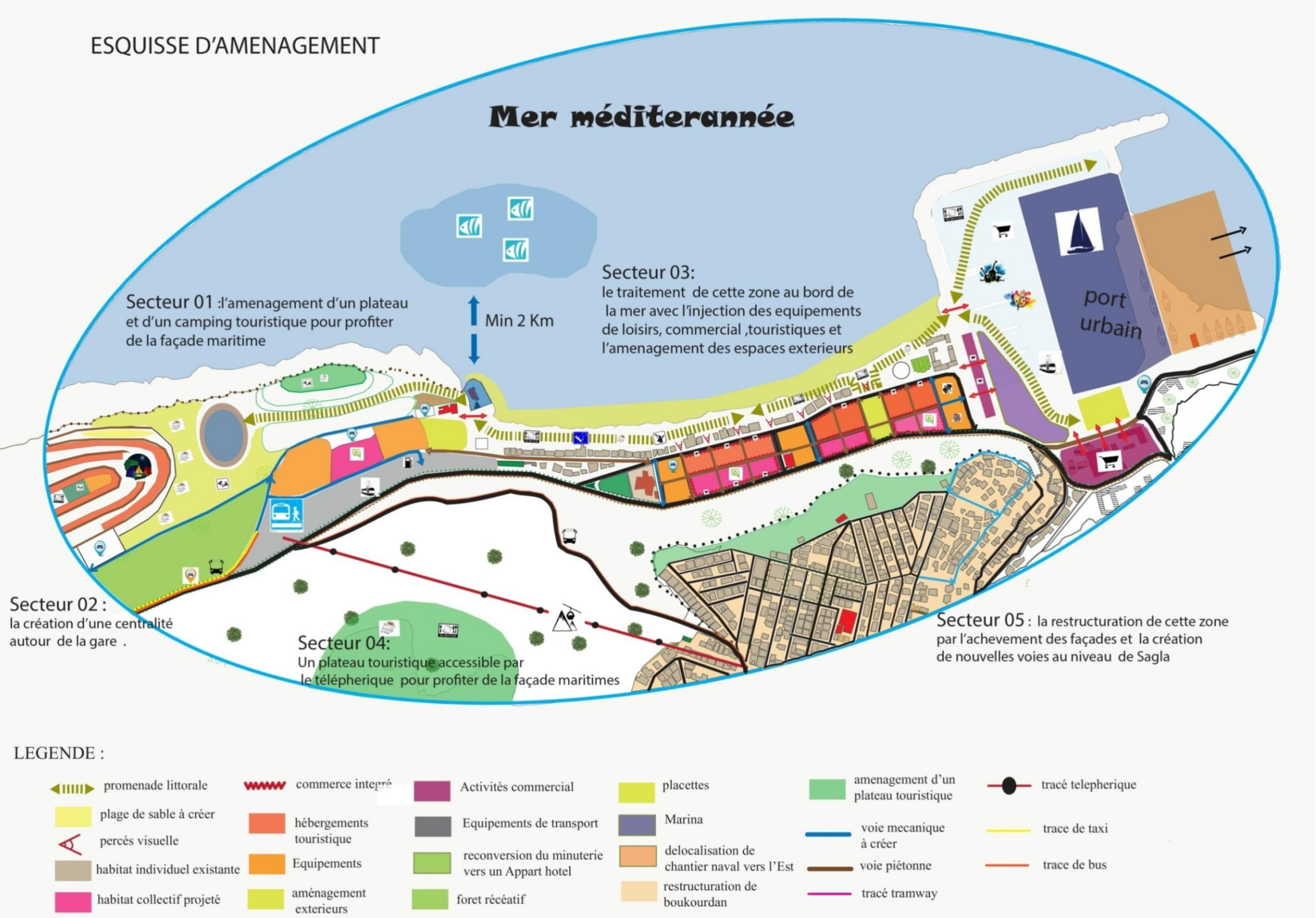


Planche 22: Esquisse d'aménagement ¹²⁹

¹²⁹ Auteur

3.5. STRATEGIES D'INTERVENTION :

3.5.1. Strategie de : d'infrastructure



Figure 138 : stratégie d'infrastructure¹³⁰

Pour faciliter la circulation à l'entrée de la ville de Beni Saf on a proposé d'élargir la route national N 22

Afin de permettre

le passage des différents moyens de transport avec 1 parking superficiel et 2 parking en Silo .

le prolongement de la voie de premier boulevard de la plage vers la zone de la gare et la création de nouvelles voies à partir de la RN 22 comme des percées visuelles avec l'injection des parkings.

3.5.2. Strategie du transport :

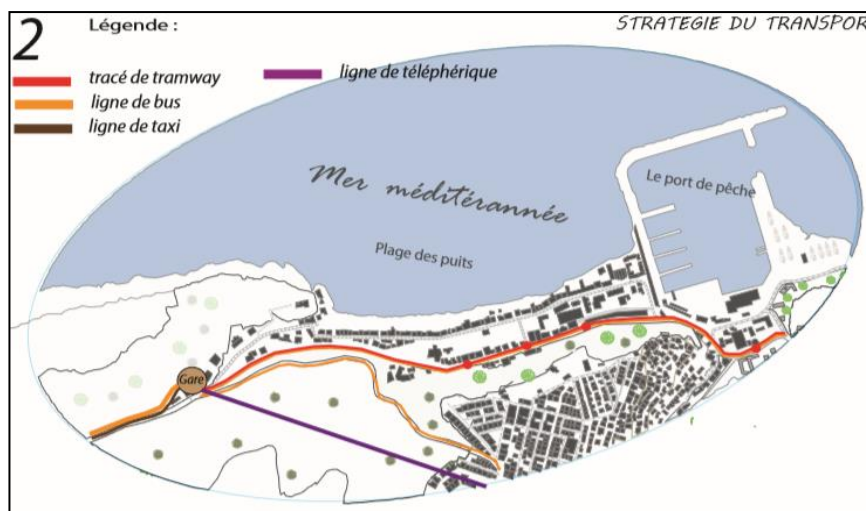


Figure 139 : stratégie du transport¹³¹

Puisque notre zone est marginalisée par rapport au reste de la ville on a proposé d'injecter un tramway pour relier l'entrée avec le centre ville, un funiculaire pour relier la plage avec

¹³⁰ Auteur
¹³¹ Auteur

le nouveau plateaux touristique et un téléphérique pour relier notre zone avec boukourdan et pour rassembler ces moyens de transport on a proposé une gare à l'entrée de la ville .

3.5.3. Stratégie des espaces extérieurs :

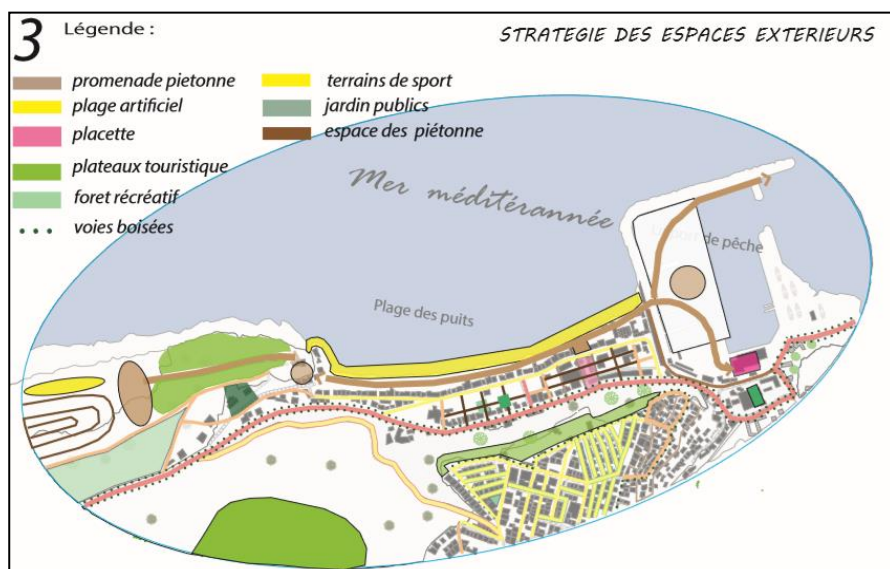


Figure 140 : stratégie des espaces extérieurs ¹³²

Puisque notre zone est une zone à coté de la plage on essayé de minimisé la circulation mécanique est de favoriser la circulation piétonne avec l'injection d'une promenade pour relier la

plage avec le port et la falaise avec un plage artificiel . aménagement de foret et des gradins au niveau de la falaise comme espace de respiration de la zone . l'injection des jardins et des airs de jeux avec les différentes fonctions .

3.5.4. Stratégie architectural :

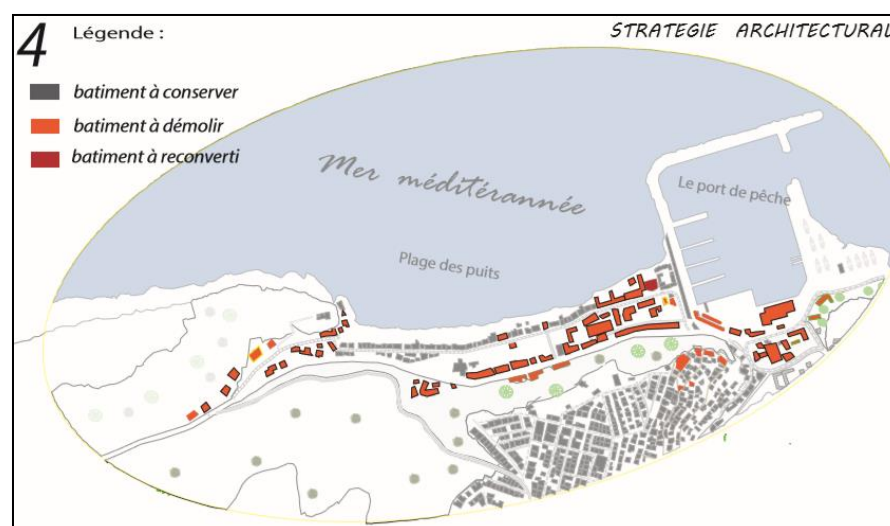


Figure 141 : stratégie architecturale ¹³³

pour animer notre zone on proposé d'injecter différentes fonctions c'est pour ça on a proposer de démolir les bâtiments qui donne sur la RN 22 pour créer de commerce au R.D.C

¹³² Auteur
¹³³ Auteur

avec l'habitat (bâtiments socle , démolir le lycée pour crée des percés visuelle , démolir les activités de port des pêche pour créer les fonctions de port urbain avec la réhabilitation des cabanons qui donne sur la mer

3.5.5. Stratégie des ilots :

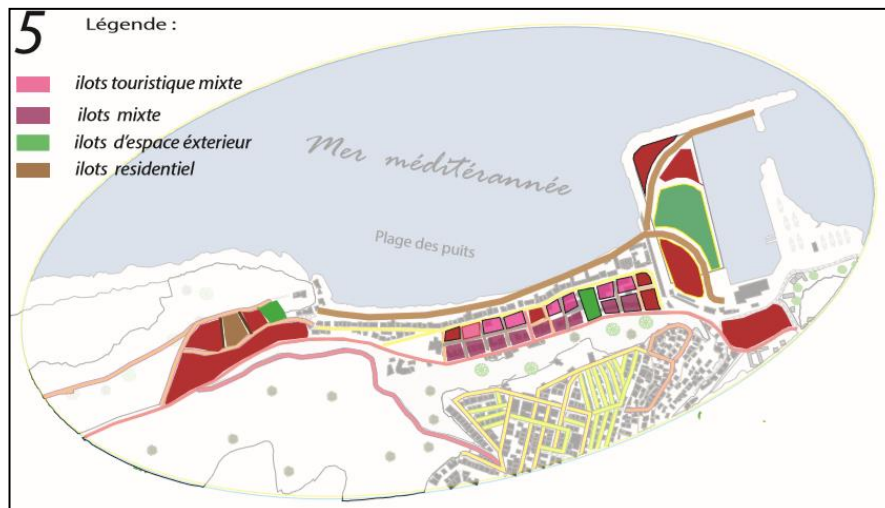


Figure 142 : stratégie des ilots

Pour bien animer la RN 22 on a proposé des ilots mixte (habitat +commerce) et ilots avec des hébergements

touristique avec le commerce et les différentes équipements aux boulevard de la mer ,

3.5.6. Strategie des fonctions :

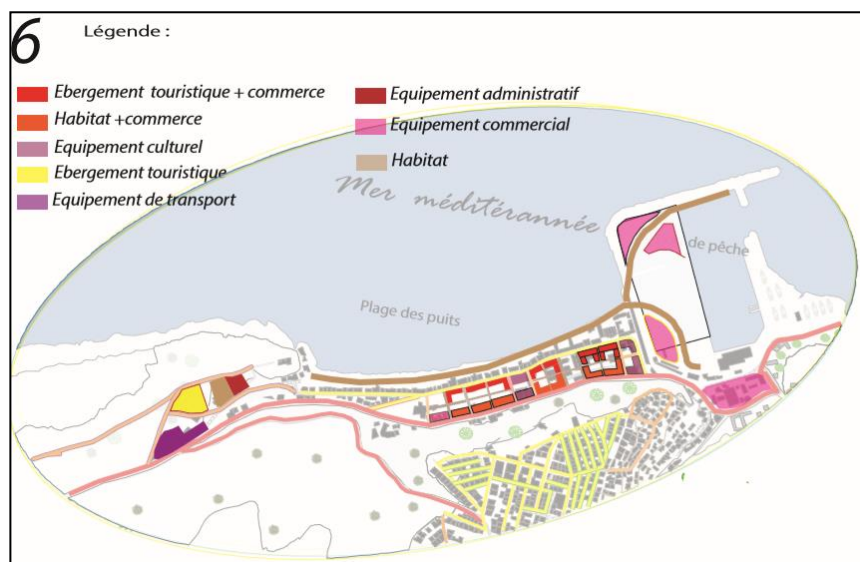


Figure 143: stratégie des fonctions

Notre zone est une zone touristique c'est pour ça on a proposer d'injecter les différentes catégorie d'équipements touristique (Appart- hôtel ,camping touristique ,

hôtel) et pour bien animer la zone on a proposé les différentes équipements (culturel ,loisir ,commercial , administrative) pour répondre aux besoins des habitants et des touristes avec l'injection des habitations au niveau de boulevard de la RN 22

3.6. PROGRAMME URBAINE :

Intervention	Fonction	Activités	surfaces	Objectifs
Secteur autour de la gare				
Délocalisation de maison de jeunes vers la plage des puits et la direction des forêts Délocalisation de station d'essence avec les maisons qui l'entourent. Aménagement de la falaise	Touristique Hébergement Administration +commerce Transport Touristique Aménagement extérieurs	Un hôtel Logement de vacance Un centre d'affaire intégrée avec le commerce Une gare routière Pavée de la gare Parking en silo Camping touristique Centre de remise en forme Des clubs Restaurants 45 tentes Des piscines Des aires de jeux Aménagement des gradins avec un plateau touristique Aménagement des forêts récréatif Esplanades	13720 m ² 5040 m ² 14 log 5790 m ² 124 bureaux 9000 m ² 16000 m ² 2790 m ² 162 places 220000 m ² 900 m ² 200 m ² 200 m ² 1620 m ² 16500 m ² 4700 m ² 27357 m ² 29 926 m ² 2667 m ²	Afin de répondre aux besoins des touristes et améliorer l'image de la ville. Répondre aux besoins de la population en matière de logement et créer une certaine centralité Animer la zone autour de la gare et créer une nouvelle centralité Créer une centralité à l'entrée de la ville, regrouper les différents modes de transport et faire relier la ville de Beni Saf avec les autres villes Développer les équipements d'accueil touristique, améliorer l'image de la ville et créer des espaces verts Faire encourager le tourisme de nature Profiter des différentes potentialités (la plage, la mer, forêt)
Secteur de la plage				
Reconversion de menuiserie Démolition de lycée et le délocaliser vers l'ABRADJ Démolition des maisons qui donnent sur le boulevard de RN 22	Touristique Touristique Sportif Hébergements Commerce Culturel	Un appartement hôtel Des appartements hôtel + commerce Une salle de sport Des habitations collectives Commerce intégrée au RDC Théâtre Bibliothèque la crèche Maison de jeunes La placettes Des aires de jeux Des jardins Des espaces piétonniers Des laboratoires Exposition Formation L'élevage marin	6200 m ² 38 pièces 110 pièces 1531 m ² 3200m ² 8220 m ² 600 m ² 2370 m ² 1270m ² 1863m ² 3090 m ² 2400 m ² 800 m ² 500m ² 8559 m ²	Afin de répondre aux besoins des touristes et améliorer l'image de la ville Répondre aux besoins de la population en matière de logement et créer une certaine animation au niveau du boulevard de la RN 22 Répondre aux besoins des populations et des touristes en matière d'équipements Renforcer l'activité de la pêche avec l'élevage marin Renforcer le tourisme Animer la zone de la plage et offrir aux estivants les moyens du confort et les espaces de détente
Renforcement de l'aquarium	Culturel et commercial	Des laboratoires Exposition Formation L'élevage marin	500m ² 8559 m ²	
Réaménagement de la plage	Commercial Aménagement extérieurs	Restaurants Kiosques Un plage artificiel Promenade piétonne Théâtre en plein air	700 m ² 371 m ² 53273 m ² 29784 m ² 3247 m ²	
Secteur de port				

Démolition de la caserne militaire et les habitations qui l'entour Délocalisation des ateliers à l'intérieurs du port de pêche Création d'une plate forme dans le port	Commercial Commercial Stationnement Commercial Aménagement extérieurs	Un centre commerciale Des boutiques Des bureaux (police de frontière , agence maritime , agence de voyage) Centre d'exposition Parking en silo Restaurants Marche de pêche Une place Parking de vélo Espace de spectacle Phare Marina Une promenade	14000m2 1800m2 2800m2 6900m2 camion 276 place voiture 3500m2 2580 m2 5200m2	Afin d'ouvrir le port urbain à la ville et de créer une animation dans cette zone de transition entre le port et la ville Créer des activités commerciale afin de relier le port avec la plage des puits Faire animer la zone du port et éviter le problèmes d'accessibilité au port
--	---	---	---	--

Secteur du Boukourdan :

Intervention	Fonction	Activités	surfaces	Objectifs
Démolition de certains constructions à Sagla Restructuration de Boukourdan Relier boukourdan avec la plage des puits et la nouvelle gare	Aménagement extérieurs Hébergement Transport	Elargissement des voies Création de nouvelles voies mécaniques et piétonnes au niveau de SAGLA Espace vert à aménager Une nouvelle place Espace vert à aménager Un plateau à aménager qui donne sur la plages Achèvement des constructions Traitement des façades Ligne de téléphérique	L:112 m ,l : 6 m L:91m , l : 6 m L:181m ,l:6m L: 87 m, l : 6 m L:74 m,l:6 m L:96 m, l:6.5m 1800 m2	Restructuration de Sagla Amélioration de mode de vie Créer des espace de détente pour profiter de la belle vue panoramique vers la mer e le port Relier boukourdan avec les autres zones et minimiser la rupture urbaine .

Secteur du Boukourdan :

Intervention	Fonction	Activités	surfaces	Objectifs
Réaménagement du mont Relier le plateau touristique avec la nouvelle gare	Commercial Aménagement extérieurs Transport	restaurants kiosques café parc naturel gradins à aménager place aire de jeux Le funiculaire	60 m2 5* 15 m2 60 m2 distance traversé 3000 m	Aménagement de plateau touristique pour profiter des vues panoramique . Traiter la façade maritime et encourager les touristes . Développer le tourisme de nature

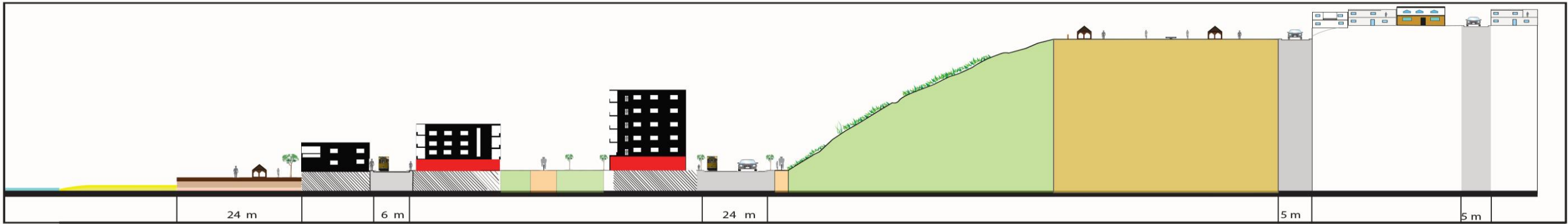
Tableau 25: Programme urbain

3.7. PLAN D'AMENAGEMENT 1/2000 :

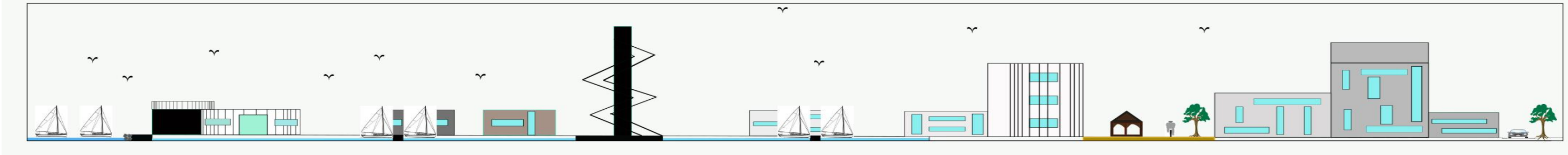


planche 24: plan 1/2000

3.8 . LES COUPES ET FAÇADES URBAINES :



COUPE AA

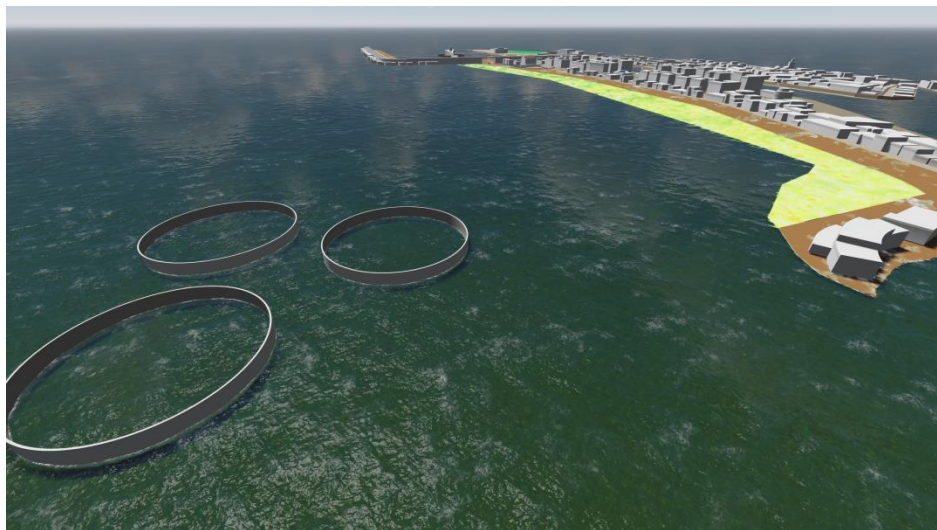
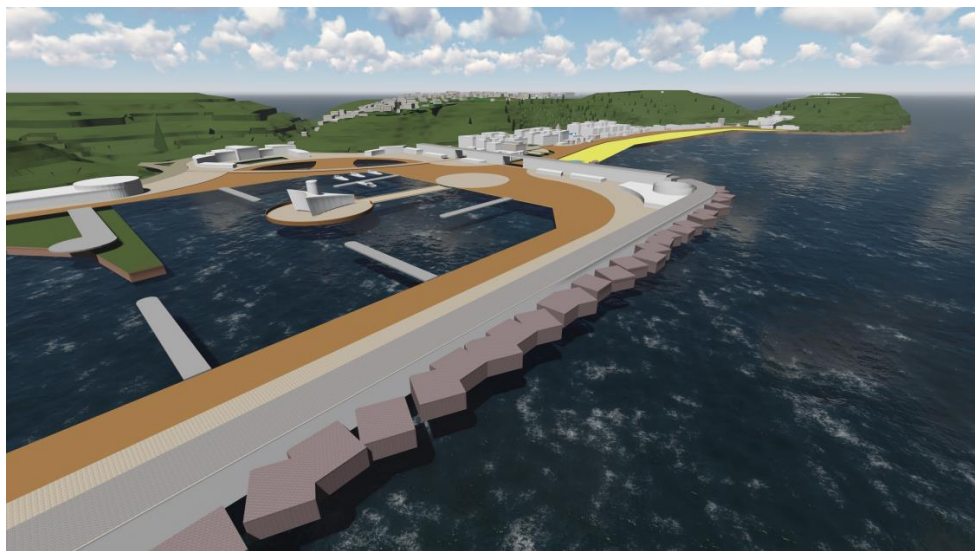


COUPE BB

Planche 24 :les façades et coupes urbaines ¹³⁴

¹³⁴ Auteur

3.9. VUES EN 3D DE LA ZONE D'ETUDE (INTERVENTIONS URBAINES) :¹³⁵

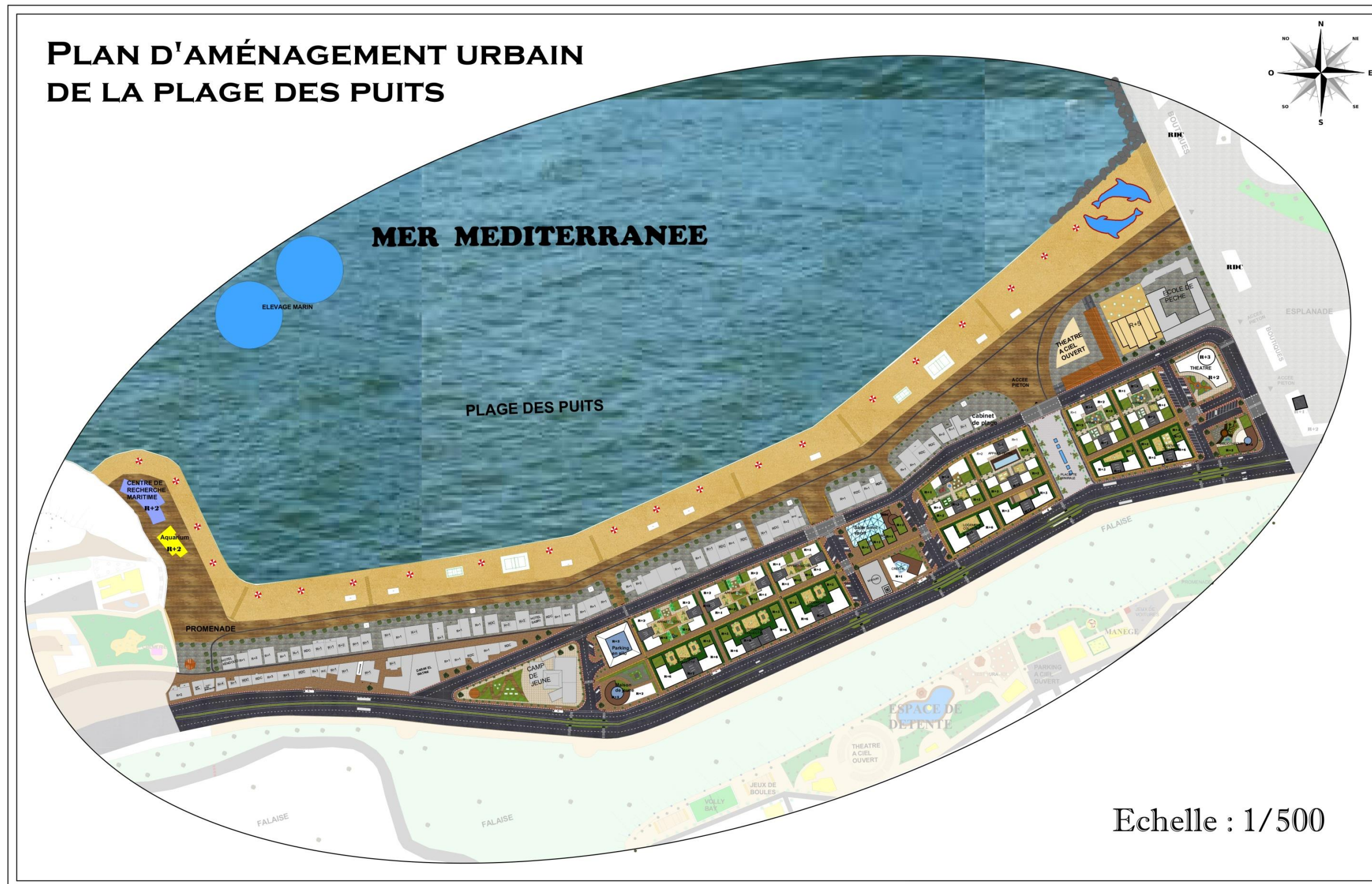


d'étude

Planche 25: vue en 3D de la zone

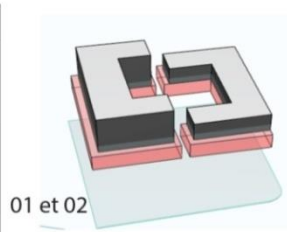
¹³⁵ Auteur

3.10. PLAN D'AMENAGEMENT 1/500

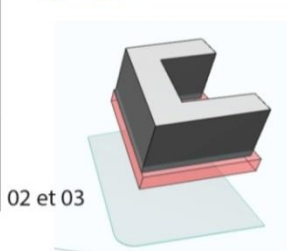


3.10.1. LES INDICATEURS DES ILOTS :

Ilot 01 et 02: Apparts hôtels
Surface du terrain d'assiette totale:2519m2 surface du terrain d'assiette hors voirie publique:2118m² Surface planche:5190m²
Proportion habitat:77% proportion services: 23% densité bâtie avec voirie publique interne:2.06 densité bâtie sans voirie publique interne:2.45
Nombre de logements:18 logements nombre de bureaux: / Surface moyenne de logement:160 (f6) densité de logements:71 log/1ha population: 90personnes
-Coefficient d'emprise au sol: 45% -espaces ouverts: 1367m2 nombre de niveaux: 4 à 6 niveaux



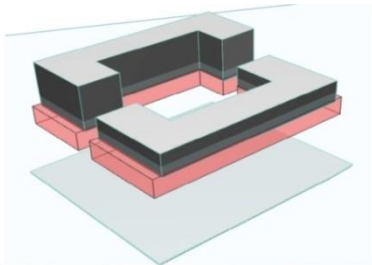
01 et 02



02 et 03

Ilot 03 et ilot 04: immeubles d'habitat collectif
Surface du terrain d'assiette totale:2035m2 surface du terrain d'assiette hors voirie publique:1671m2 Surface planche: 5086m2
Proportion habitat: 76% proportion services: 23% densité bâtie avec voirie publique interne:2.5 densité bâtie sans voirie publique interne:3.04
Nombre de logements:20logs nombre de bureaux:/ Surface moyenne de logement: 140 (f5) densité de logements: 119log/1ha population: 100 personnes
-Coefficient d'emprise au sol:59% -espaces ouverts: 1390m2 nombre de niveaux:7 à 8 niveaux

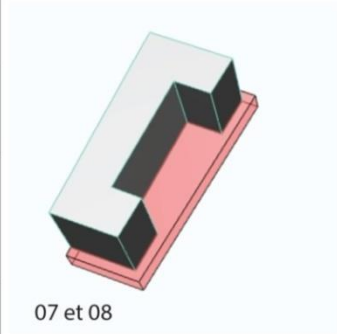
Ilot 05 et ilot 06: Appart hôtel
Surface du terrain d'assiette totale:2965m2 surface du terrain d'assiette hors voirie publique:2077m2 Surface planche: 7468m2
Proportion habitat: 79% proportion services: 21% densité bâtie avec voirie publique interne:2.5 densité bâtie sans voirie publique interne:3.6
Nombre de logements:27logs nombre de bureaux:/ Surface moyenne de logement: 140 (f5) densité de logements: 91log/1ha population: 135 personnes
-Coefficient d'emprise au sol:54% -espaces ouverts: 1390m2 nombre de niveaux:4 à 6 niveaux



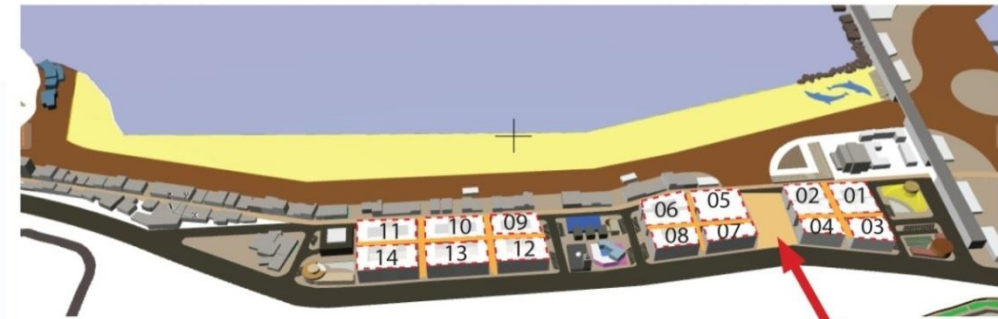
05 et 06

Ilot 09-10-11: Appart hôtel
Surface du terrain d'assiette totale:2013 m2 surface du terrain d'assiette hors voirie publique:553m2 Surface planche: 3008m2
Proportion habitat: 68% proportion services: 32% densité bâtie avec voirie publique interne:1.49% densité bâtie sans voirie publique interne:5.43%
Nombre de logements:10 logs nombre de bureaux:/ densité de logements: 49log/ha population: 50
-Coefficient d'emprise au sol:47% -espaces ouverts: 1065m2 nombre de niveaux: 2-4niveaux

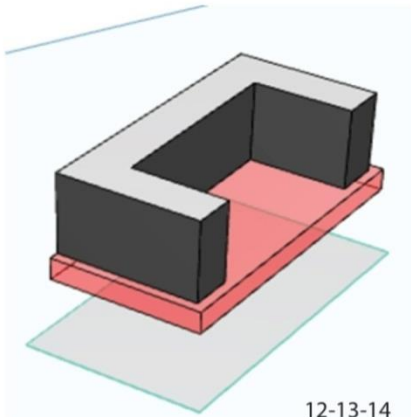
Ilot 07 et ilot 8: logements collectifs haut -standing
Surface du terrain d'assiette totale:1628m2 surface du terrain d'assiette hors voirie publique:1005m2 Surface planche: 4647m2
Proportion habitat: 78% proportion services: 22% densité bâtie avec voirie publique interne:2.85 densité bâtie sans voirie publique interne:4.62
Nombre de logements:19logs nombre de bureaux:/ Surface moyenne de logement: 160 (f6) densité de logements: 116logs/ha population: 95 personnes
-Coefficient d'emprise au sol:61% -espaces ouverts: 1021m2 nombre de niveaux:7-8 niveaux



07 et 08

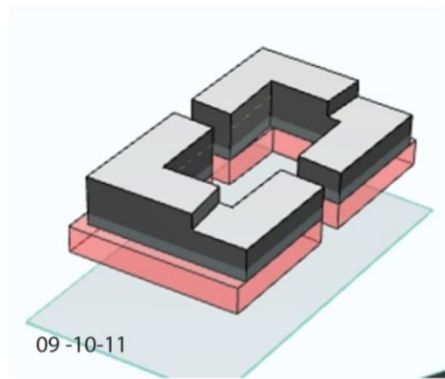


Placette



12-13-14

Ilot 12-13-14: logement collectifs haut standing
Surface du terrain d'assiette totale:2560 m2 surface du terrain d'assiette hors voirie publique:1980m2 Surface planche: 7680m2
Proportion habitat: 74% proportion services: 26% densité bâtie avec voirie publique interne:3 densité bâtie sans voirie publique interne:3.87
Nombre de logements:30 logs Surface moyenne de logement: 160 (f6) nombre de bureaux:/ densité de logements: 117.18log/ha population: 150
-Coefficient d'emprise au sol:77% -espaces ouverts: 1610m2 nombre de niveaux: 7-8 niveaux



09 -10-11



le nouvel aménagement comporte la création d'une placette qui viendra offrir un nouveau souffle au quartier , tout en apportant une nouvelle qualité de vie au logements collectifs projetés et en marquant l'accée principale de la plage

les ilots projetées sont composés des Bâtiments mixtes (commerce au RDC + habitat)

les ilots des logement collectif sont de types ouvert

les ilots des Appart hôtels sont des ilots dense à coeur traversé comprenant des aménagement extérieurs avec une certaines hiérarchisation des espaces(espace collectif + semi privé) . le découpage des ilots est matérialisé par le passage des voies piétonne , marquées par une variété de types de commerces.

3.10.2. LES INDICATEURS DES ILOTS :

ilots des équipements publics

Ilot équipements 02: Bibliothèque

Surface du terrain d'assiette totale: **2035m²**
 surface du terrain d'assiette hors voirie publique: **1002m²**

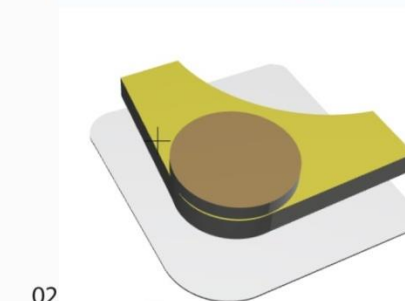
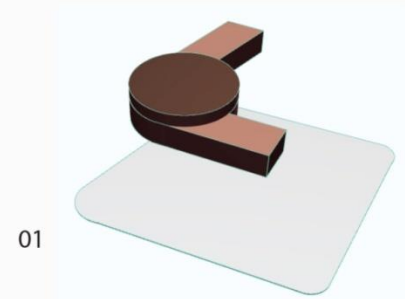
Surface planche: **1604m²**

Proportion habitat: **0%**
 proportion services: **100%**
 densité bâtie avec voirie publique interne: **0.78%**
 densité bâtie sans voirie publique interne: **1.6 %**

Nombre de logements: /
 nombre de bureaux: **6 bureaux**

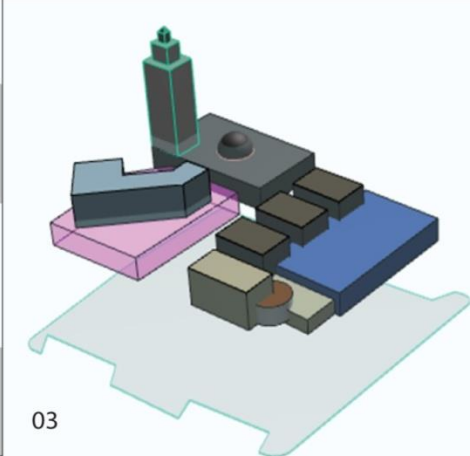
Surface moyenne de logement: /
 densité de logements: /
 population: /

-Coefficient d'emprise au sol: **27%**
 -espaces ouverts: **1478m²**
 nombre de niveaux: **2-3 niveaux**

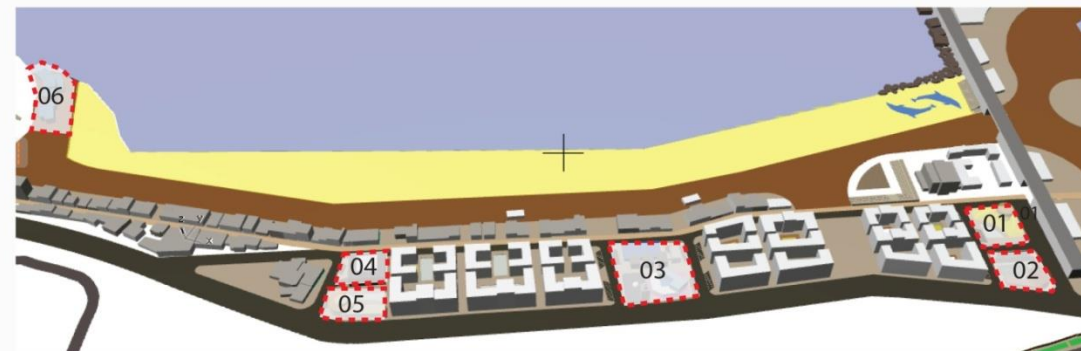


Not éqépiment 01: - Théâtre
Surface du terrain d'assiette totale: 2120m² surface du terrain d'assiette hors voirie publique: 1536.83m²
Surface planche: 1406m²
Proportion habitat: 0% proportion services: 100% densité bâtie avec voirie publique interne: 0.66% densité bâtie sans voirie publique interne: 0.91%
Nombre de logements: / nombre de bureaux:4 bureaux
Surface moyenne de logement: / densité de logements: / population: /
-Coefficient d'emprise au sol: 37% -espaces ouverts: 1329m² nombre de niveaux: 1-2niveaux

Ilot équipements 03: mosquée +salle onisport+crèche
Surface du terrain d'assiette totale: 4847m2 surface du terrain d'assiette hors voirie publique: 2354m2 Surface planche: 3140m2
Proportion habitat: 0% proportion services: 100% densité bâtie avec voirie publique interne: 0.64% densité bâtie sans voirie publique interne: 1.33%
Nombre de logements: 0log nombre de bureaux: / Surface moyenne de logement: / densité de logements: / population: /
-Coefficient d'emprise au sol: 55% -espaces ouverts: 2160m2 nombre de niveaux: 1-2niveaux



Ilot équipement 05: maison de jeune
Surface du terrain d'assiette totale: 1780 m² surface du terrain d'assiette hors voirie publique: 970m²
Surface planche: 3880m²
Proportion habitat: 0% proportion services: 100% densité bâtie avec voirie publique interne: 2.17 densité bâtie sans voirie publique interne: 4
Nombre de logements: / nombre de bureaux: / densité de logements: / population: /
-Coefficient d'emprise au sol: 54% -espaces ouverts: 810m² nombre de niveaux: 4 niveaux



Ilot équipement 06: aquarium + centre de recherche aquatique

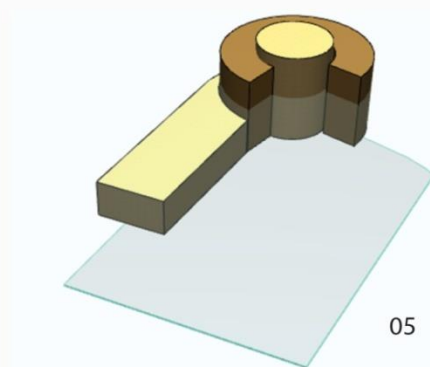
Surface du terrain d'assiette totale:**3560 m2**
surface du terrain d'assiette hors voirie publique:**2455m2**

Surface planche: **2242m2**

Proportion habitat: **0%**
proportion services: **100%**
densité bâtie avec voirie publique interne:**0.62**
densité bâtie sans voirie publique interne: **0.91**

Nombre de logements:/
nombre de bureaux: /
densité de logements: /
population: /

-Coefficient d'emprise au sol:**27%**
-espaces ouverts: **2589m2**
nombre de niveaux: **2-3 niveaux**



Ilot équipement 04 : parking en silo

Surface du terrain d'assiette totale: **2010.2m²**
surface du terrain d'assiette hors voirie publique: **1298m²**

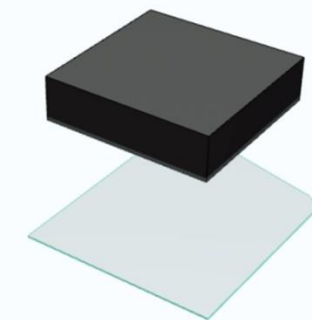
Surface planche: **2058m²**

Proportion habitat: **0%**
proportion services: **100%**
densité bâtie avec voirie publique interne: **1.02**
densité bâtie sans voirie publique interne: **1.58**

Nombre de logements: /
nombre de bureaux: /
densité de logements: /
population: /

-Coefficient d'emprise au sol: **37%**
-espaces ouverts: **1242m²**
nombre de niveaux: **4-5 niveaux**

Nombre de stationnement: **200 place**



Afin d'assurer une certaine mixité fonctionnelles on propose l'injection des équipements culturels, de loisirs et de services

les îlots des équipement sont de types ouverts de faible densité afin d'assurer la mobilité et le déplacement des usagers
les équipements se caractérisent par des gabarits de faible hauteur afin d'ouvrir la percée visuelle vers la plage.
les îlots des équipement sont limités par les voies mécaniques afin d'assurer l'accessibilité, et d'offrir un certain confort aux usagers et visiteurs

3.11.1 LES FACADES ET COUPES URBAINES :



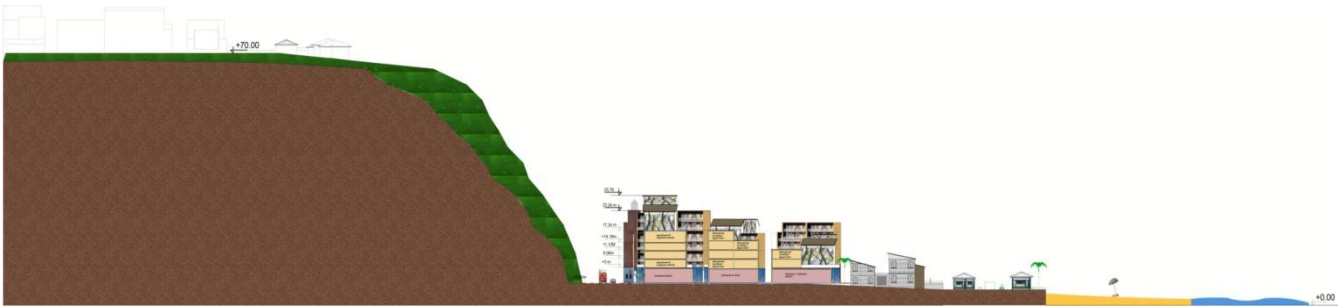
Façade urbaine AA.1. :



Façade urbaine AA.2. :



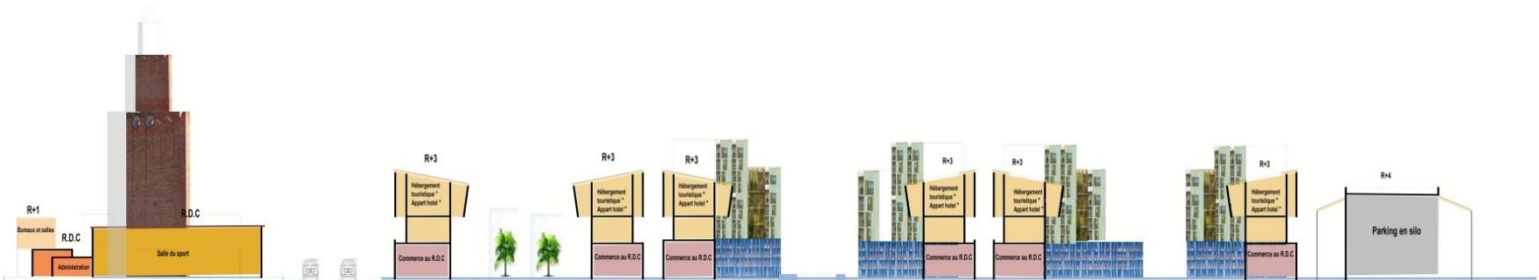
Façade urbaine AA.3. :



Coupe BB



Coupe AA .1



Coupe AA .2

¹³⁸ Auteur

3.11.2. FAÇADE GLOBALE DE PROJET :



LA FAÇADE MARITIME

Planche 30: Façade globale de projet¹³⁹

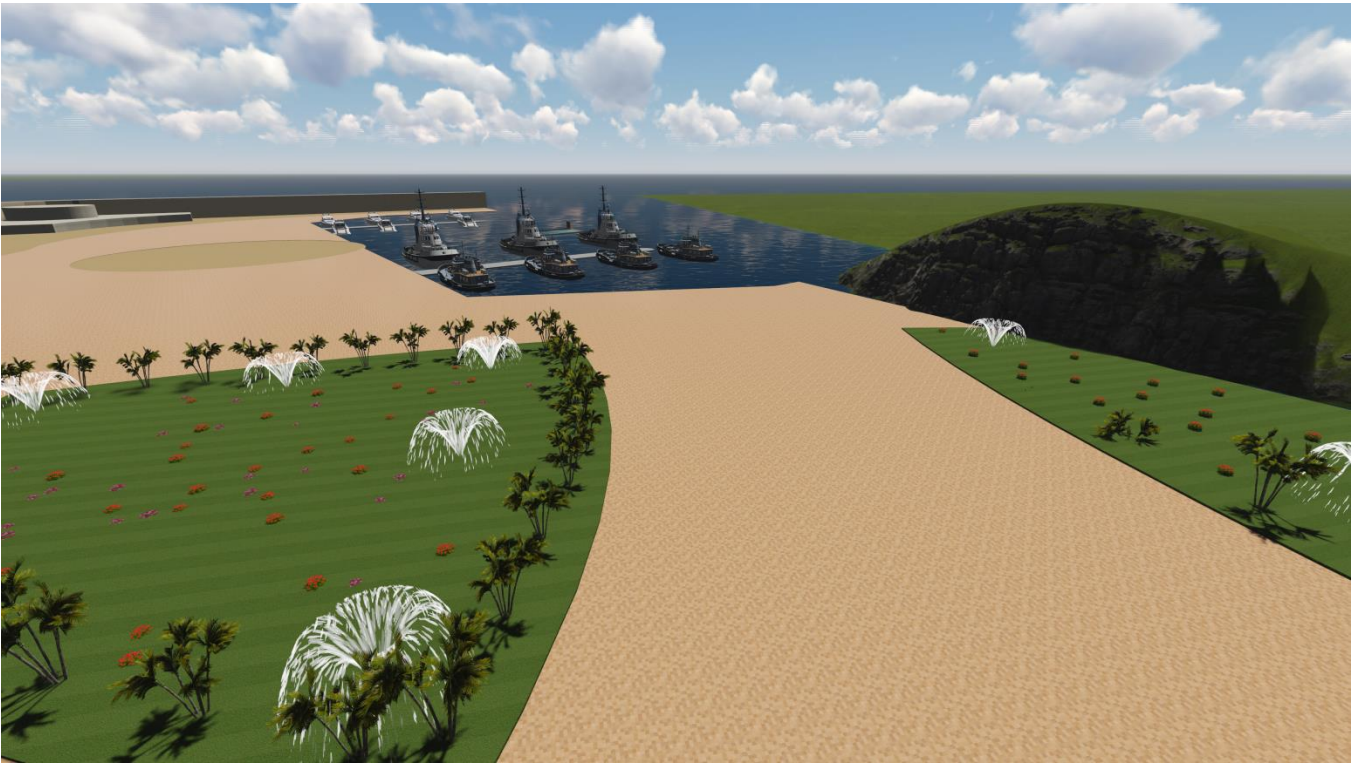
¹³⁹ Auteur

3.12.LES VUE EN 3D DE PROJET URBAIN PROPOSE

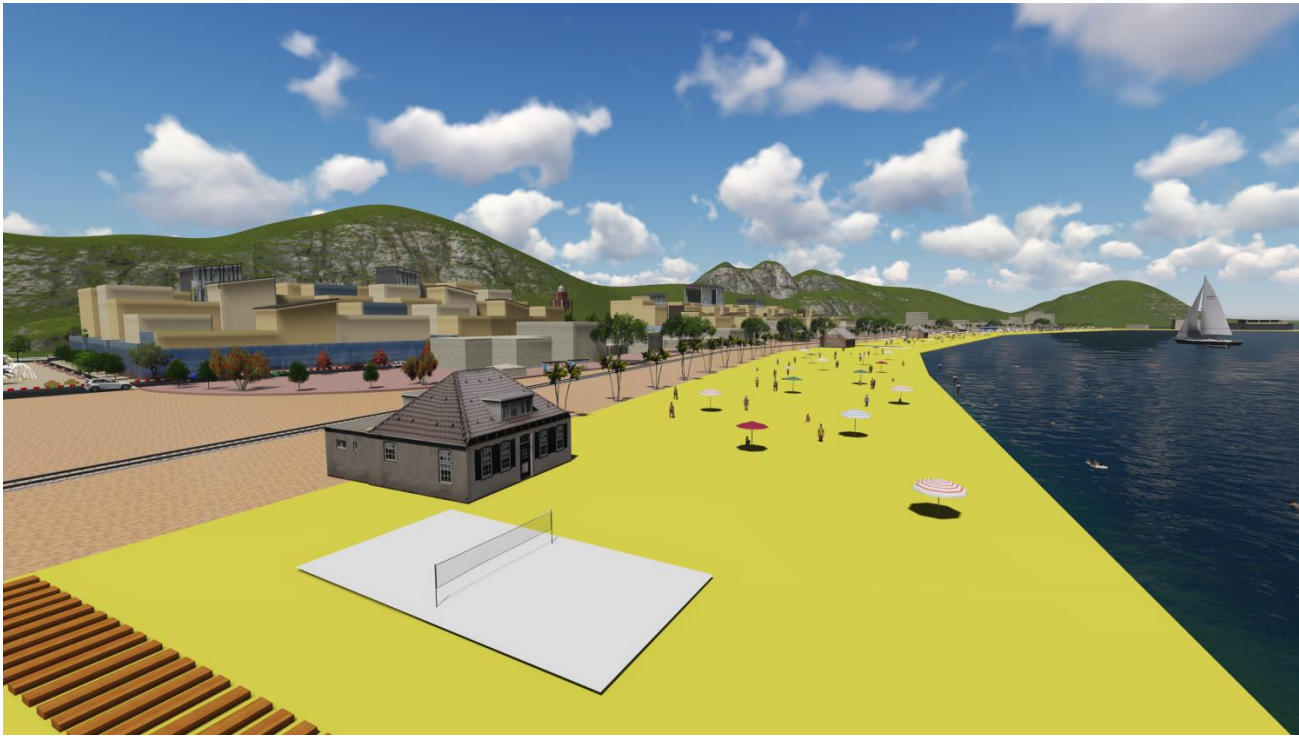


Planche 31: vue en 3d de projet urbain¹⁴⁰

¹⁴⁰ Auteur







3. 13. PROSPECTIVE D'AMENAGEMENT URBAINE:

notre projet de renouvellement de l'entre de la ville porte sur la réaménagement de cette zone par des nouvelles activités capable de développer le profil économique de ville et renforcer les liens entre la ville et la mer

dans notre intervention concernant le revivification de la zone de la plage de puits on propose l'injection d'une gamme d'hébergement touristique se forme des Appart hôtel pui donne sue le boulevard de fond se mer afin d'offrir aux visiteurs des vue panoramique sur la mer, dont certains appartement vont bénéficier des terrasse jardin privative bien aménagés par des plantes et des mobiliers urbain pour le confort des locataire. le RDC de ses immeuble va être animer par un commerce des article de la plage, des espace de de restauration et de jeux et de services sert a l'amélioration de l'accueil des vacanciers, ces activité vont animé les boulevard ainsi les passages piétonne pour une meilleur ambiance intérieure



Figure 144: terrasses jardins

- pour le besoin en matière de logement on propose l'implantation d'une série d'immeuble de logement haut standing avec des jardins qui profitent de la façade maritime dans les niveaux les plus élevés réservée pour les propriétaires des anciennes maisons avec un commerce diversifié au RDC afin d'animer le boulevard principal de l'entrée de la ville. zone du port.
- la projection d'une salle au milieu Omnisport de la zone d'Une salle qui marque la continuité des activités de détente, des activités du sport et de loisirs pour le grand public des jeunes Bénédictins. avec une crèche proche de la plage une des principes d'aménagement de la plage.
- implantation d'une bibliothèque et d'un théâtre à l'extrémité est de la zone non seulement pour l'entrée maritime mais pour toute la ville
- une maison de jeux est insérée à côté du champ de jeu existant
- pour les parkings on propose des espaces à ciel ouvert en plus d'un parking en silo composé de 5 niveaux

l'aménagement d'une promenade tout le long de la plage jusqu'au port par le commerce, les services, et les espaces de loisirs



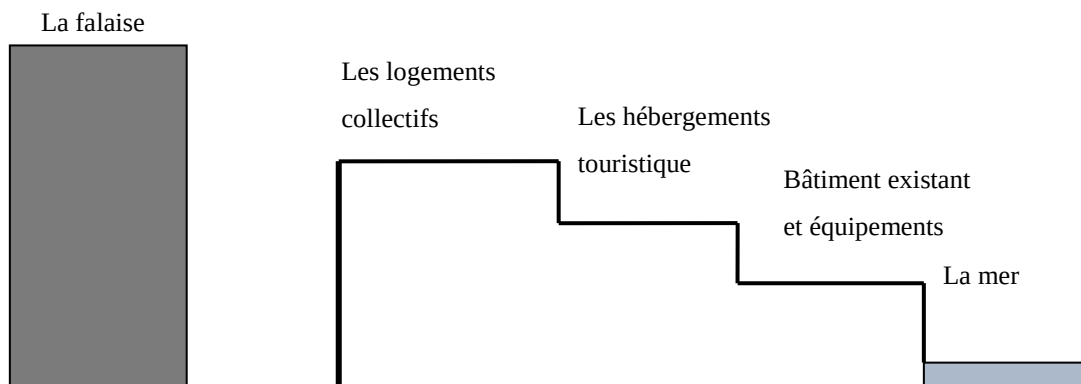
Figure 145: aménagement d'une promenade



Figure 146 aménagement des quais à côté de la mer

3.8.4. le style architecturale

principe de dégradation vers la mer



Pour les toitures on a essayé de combiné entre les deux plate végétale (afin de rappeler le caractère balnéaire de la ville et d'inspirée de différentes monts qui se trouve tout à long tour) et les toitures incliné que se soit pour les bâtiments projeté ou réhabilité (inspiré de style des différentes cabanons) avants leur modifications) .

Afin de profiter de la façade maritime on va crée des toitures terrasse pour les Appart hôtel et même pour les habitations collectif de haut standing pour récompenser les cabanons démolie qui donne sur la mer .



Figure 147 : la plage des puits pendant la colonisation Française ¹⁴¹

3.14. Techniques Du Projet :

Les matériaux et revêtements de sol :

Les critères du choix des matériaux et revêtements de sol:

Les matériaux de revêtements de sol ont été choisis selon les critères communs suivants : - Qualité esthétique, - Localité, - Durabilité, - Facilité d'entretien et de maintenance, - Optimisation des coûts d'investissement et d'exploitation, - Adaptés à chaque typologie de lieu - Intégrés dans leur environnement.

a. Les Matériaux Utilisé :

1.le bois :

Souple et léger, résistant mécaniquement et chimiquement, le bois possède de nombreuses qualités. C'est un matériau doux et chaud au toucher. Utilisé en élément

¹⁴¹ http://www.vitamedz.org/beni-saf-la-plage-du-puits/Photos_20155_179925_46_1.html

modulaire, il présente l'inconvénient d'être glissant : plus la densité des fibres du bois est importante plus ce bois sera glissant. Ce problème peut être résolu par le biais de traitements antidérapants : rainurage ou barrettes antidérapantes (métal ou résine). Le bois est un matériau sain et écologique (à condition de ne pas être traité chimiquement) et inépuisable à partir du moment où il provient de forêts gérées durablement.

les classe de durabilités du bois :

Classes	Situation en service	Exemples d'emplois	Zone sensible	Risques biologiques
1	- Bois sec - Humidité toujours inférieur à 20 %	Menuiseries intérieures : parquets, escaliers, portes ...	2 mm	- Insectes - Termites
2	- Bois sec - Humidité occasionnellement supérieur à 20 %	Charpente, ossature correctement ventilée en service	2 mm	- Insectes - Champignons de surfaces - Termites
3	- Humidité fréquemment supérieur à 20 %	Toutes pièces de constructions ou menuiseries verticales soumises à la pluie : bardages, fenêtres...	Toute la partie humidifiable de la zone non durable naturellement	- Pourriture - Insectes - Termites
4	- Humidité toujours supérieur à 20 %	Bois horizontaux en extérieur (balcon) et bois en contact avec le sol ou une source d'humidification prolongée ou permanente	Zone non durable naturellement	- Pourriture - Insectes - Termites
5	- Bois en contact permanent avec l'eau de mer	Piliers, pontons, bois immergé	Zone non durable naturellement	- Pourriture - Insectes - Ténébrants marins

Tableau n°26: les classe de durabilités du bois¹⁴²

2.Sable stabilisé renforcé:

Le sable stabilisé renforcé est un sable stabilisé dont la stabilisation est améliorée par un liant minéral (chaux, ciment) ou synthétique (résine). Son aspect s'apparente à un béton faiblement dosé. La durée de vie de ce matériau est plus importante que celle du sable stabilisé mécaniquement.

Le sable stabilisé est produit à partir d'un sable 0/4 et d'un liant spécifique à prise lente malaxés dans une centrale de reconstitution. Le sable stabilisé peut être enlevé sur carrière ou livré sur les chantiers par camion benne. Les sols stabilisés renforcés offrent une meilleure résistance à l'érosion et aux agressions climatiques (gel/dégel) et assure un bon confort de marche, quelle que soit la saison. Ils acceptent des pentes allant jusqu'à 15%.

3.Béton bitumineux

Descriptif : Il s'agit d'un mélange de graviers, de granulats concassés, de sable et d'un liant hydrocarboné. Les hydrocarbures sont polluants pour les nappes phréatiques. Le béton bitumineux est un matériau neutre qui s'adapte à tout contexte.

b. Mobilier urbain :

¹⁴² Guide D'utilisation Du Bois

Implantation de mobilier urbain dans l'espace publics :

Le mobilier urbain s'implante en dehors des cheminements praticables. D'une manière générale, la préconisation en matière de largeur de passage sera au moins de 1,50 m libre de tout obstacle, bien que la norme légale soit de 1,40 m. Cette largeur correspond au confort minimum d'évolution d'une personne se déplaçant en fauteuil roulant (diamètre de 1,50 m pour la rotation du fauteuil).

1. mobilier de repos (Banc) :¹⁴³

Implantation : doivent être implantés de manière régulière sur les itinéraires piétonniers (intervalle maximum de 200 m) , il convient de veiller à : Eviter de les placer face à un stationnement ou le long d'une voie à grand circulation . les distribuer plutôt de manière conviviale , face à d'autre bancs u sur un site qui offre une vue agréable .



Figure 148: Banc métallique
implanter à coté des jeux
d'enfants ou des arrêts d'autobus



**Figure 149: Banc des
années 1950**



Figure 150 : Banc en bois

Aspect : le confort des bancs dépend de leur forme et des matériaux avec lesquels sont fabriqués (le bois est d'un contact chaud ,tandis que le métal , froid en hiver , se réchauffe vite au soleil) ils et même la profondeur et la hauteur d'assise (pour les personnes âgées la hauteur d'assise ne devrait pas être inférieure à 46 centimètres .

Entretien : ces éléments , souvent au vandalisme (dégradation , graffitis,...) , doivent être entretenus régulièrement : nettoyage , peinture remplacement de certains parties .

2.les poubelles :

Implantations : Pour une utilisation optimale , il faut donc les installer à proximité des passages protégés ,des arrêts d'autobus , des sorties de gare et de métro , des établissements de restauration rapides . lors du choix de la forme des poubelles il faut prendre en compte le lieu ou elle sera installée (lieux touristique , il vaudrait mieux opter pour des modèles de grande contenance . il est nécessaire de les planter tous les 30 mètres .

Aspect : les poubelles peuvent prendre n'importe quelle forme , les poubelles sont munies d'un protège -Pluie ou d'un couvercle , les principaux modèles reposent sur un ou deux pieds .

les matériaux les plus utilisés sont l'acier galvanisé , l'inox , le bois , le béton et les matières plastiques , ces dernières étant toutefois inflammables.

¹⁴³ aménager les espaces publics "le mobilier urbain " p 250

Entretien : Elle nécessite des entretien fréquent les poubelles de très grande taille peuvent contenir un bac roulant .¹⁴⁴

3.Bornes , potelets et barrières :

leur rôle est de limiter la circulation mécanique et d' empêcher le stationnement sur les trottoirs .

Implantation : l'implantations de ces éléments sur les trottoirs larges pour faciliter la circulation piétonne dans le cas ou les trottoirs sont étroites , il vau mieux choisir des potelets un intervalle de 1.50 m entre ces éléments et dans certains cas on peut les relier par des chaines .¹⁴⁵

4.Bac à fleurs :

Implantation : il serviront , par exemple à marquer l'entrée d'un édifices public .il n'est pas souhaitable de les utiliser pour limiter la stationnement car ils sont trop encombrants .

Aspect : de forme très variées (carrée ,rond ,hexagonale ...) il faut quelle qu' elle contiennent suffisamment de terre pour les végétaux , un drainage , un écoulement d'eau et des possibilité d' arrosage aisée . les matériaux utilisées sont le béton ,le bois ,e métal, la terre cuite ...

Entretien : chaque matériaux nécessite des modes d'entretien : le béton et les pierres naturelles sont fragiles , le métal se raie, le bois nécessite un entretien régulier , la terre cuite doivent être non gélive .¹⁴⁶

5.Abris d'autobus :

Eviter de les implanter sur des trottoirs trop étroites , il est possible de les intégrer à des murs de clôture.

aspect : les matériaux les plus utilisée sont l'acier , l' aluminium , le bois et le verre . les abris peuvent par ailleurs également être construits sur mesure en utilisant des matériaux locaux (bois ,brique ...) .

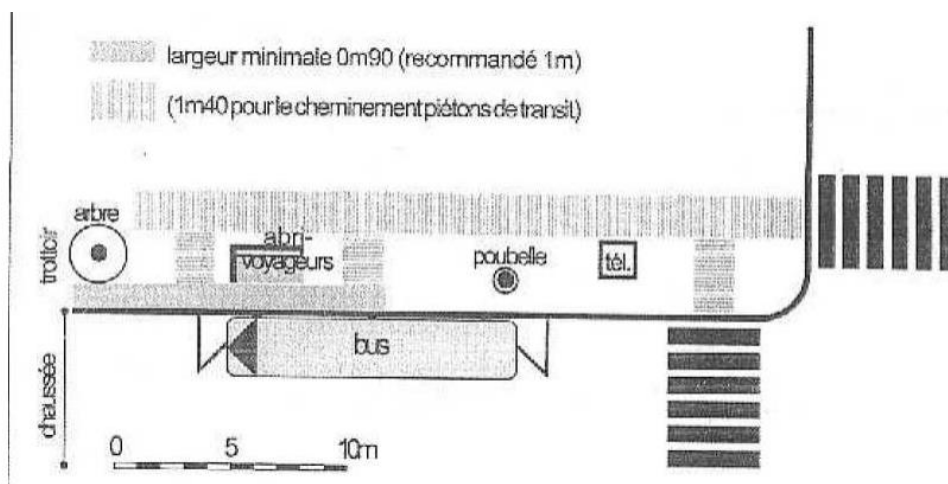


Figure 151 :implantation des Abris d'autobus¹⁴⁷

¹⁴⁴ aménager les espaces publics "le mobilier urbain " p 253

¹⁴⁵ aménager les espaces publics "le mobilier urbain " p 259

¹⁴⁶ aménager les espaces publics "le mobilier urbain " p 265

c. L'éclairage Public :

représente le marché le plus important dans le domaine de l'équipement des villes . il répond avant tout aux besoins des usagers : sécurité des personnes et des biens , confort des déplacements ,orientations ,rencontres , familiarisation avec la nuits . Au -delà de ces aspects fonctionnels , il participe également à une mise en valeur esthétique et spatiale de la ville . la lumière est un révélateur d'espace , d'une ambiance spécifiquement nocturne ,complémentaire de l'image diurne d'un lieu .par différentes effets , elle met en évidence la richesse du tissu urbain à l'échelle de la ville entière pour un automobiliste , le long d'un cheminement pour un piéton .

DEFINITION DE LA VOIE	NIVEAU LUMINEUX AMBIANT CONSEILLE
Voie urbaine importante (boulevard, avenue) Vitesse < 50 km/h	20
Voie urbaine secondaire Vitesse < 50 km/h	15
Voie de desserte Vitesse < 30 km/h	15
Voie commerçante Vitesse < 30 km/h	20
Lotissement Vitesse < 30 km/h	10
Voie piétonne isolée de la route (piétons seuls)	10 à 15
Trottoir piéton, piste cyclable adjacents à la route	10 à 15

Tableau n°27: Type d'éclairage dans différentes espaces¹⁴⁸

d. Les végétaux :.Méthode De Plantation Des Végétaux :

Distances de plantation

- Distance avec les façades: La réglementation oblige à un éloignement de 2 m entre le houppier du sujet et le mur. Entre le tronc et les façades, il sera de :
 - 4 mètres pour les sujets à petit développement
 - 6 mètres pour les sujets à développement moyen;
 - 9 mètres pour les arbres à grand développement

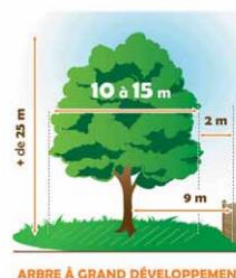
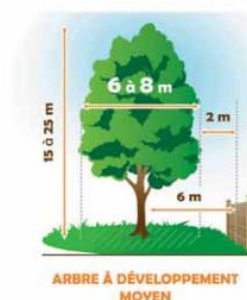


Figure 152, 153, et 154: distance des plantation avec les façades

¹⁴⁷ >Accessibilité voirie et espaces publics " Réglementation et mise en œuvre " DDE 27

¹⁴⁸ charte urbaine de saint Rémy les Chevreuse - guide de l'aménagement urbain

- Distance avec les réseaux :
 - Aucune implantation de réseau enterré à moins de 2 m de distance des arbres ne peut être réalisée sans protection particulière.
 - Aucun passage de réseau ne peut être effectué dans la terre végétale ou la fosse de plantation, ni sous celle d'un arbre existant.
 - Toute racine d'un diamètre supérieur à 5 cm ne peut être coupé sans mettre en péril la santé et la stabilité de l'arbre lors des travaux de terrassement .
- Distance avec les voies de communication:
 - Sur les voiries, les distances de plantation depuis le bord de la chaussée varient : entre 2 m (zone urbaine) et 10 m (route à 130 km/h) suivant la circulation et la vitesse des véhicules.
 - Le long des voies ferrées, pour les arbres de haute, une distance de 6 m, par rapport à la limite légale des voies, est exigible.
 - Au niveau des cours d'eau, une servitude pour la navigation et les pêcheurs est appliquée (3,5 à 9,75 m) selon la catégorie de la voie d'eau (domaniale, non domaniale, navigable ou non, ...).

2. Les Palettes Végétales Par Typologie De Quartier:

Traitement Des Parcs Et Jardins : Les parcs et jardins publics sont des espaces libres, non contraints par des emprises souvent insuffisantes, contrairement aux voiries , Il faudra tout de même veiller à choisir des végétaux à racines pivotantes (profondes) à proximité des cheminements minéralisés de manière à ne pas des déformer par des racines traçantes.

Les aires de jeux des quartiers ces espaces seront composés de quelques arbres pour abriter les parents et leurs enfants du soleil d'été et de quelques arbustes et couvre-sols.

Traitement Des Entrées De Ville :

La valorisation et la mise en scène d'une entrée d'agglomération nécessitent d'appréhender le contexte paysager dans lequel s'inscrit la route

Dans une situation rurale ou urbaine , le parti pris paysager doit rester cohérent avec l'usage du lieu : une entrée de ville est un lieu de passage souvent rapide et motorisé. Des réponses trop horticoles ou trop ornementales sont parfois en décalage par rapport à l'usage du lieu : des ronds-points, des accotements ou des terres pleins très élaborés mais inaccessibles aux piétons, des plantations hors-sol alors que des espaces de pleine terre sont disponibles,

e. L'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite

une personne handicapée ou non, est amenée à suivre ces cheminements types.

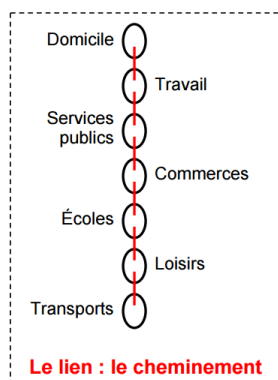


Figure 155: cheminement des personnes handicapée ou non ¹⁴⁹

Lorsque le trottoir est très large ou sur une vaste place, les personnes aveugles ou malvoyantes ont besoin de repères et d'information de localisation pour cheminer seules et trouver leurs destinations. S'il n'existe pas de surface qui constitue un guide naturel, des aménagements particuliers seront réalisés au sol : mise en place de bandes podotactiles, de rails de guidage de canne et de potelets contrastés

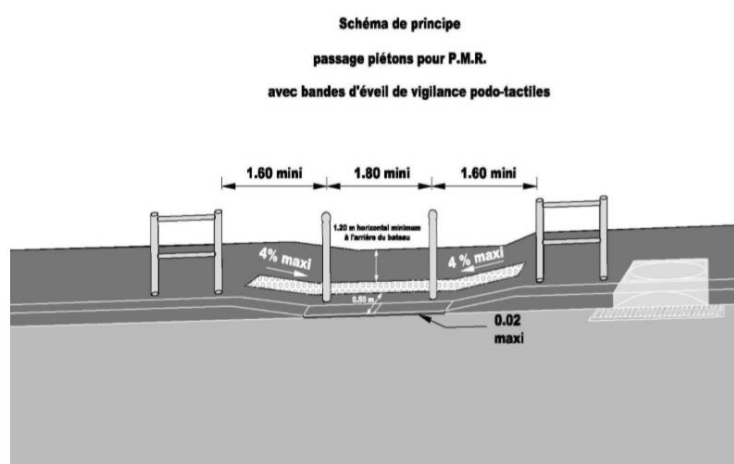


Figure 156 : implantation des bandes d'aveille de vigilance

Implantation :

La bande d'éveil de vigilance : Les bandes d'éveil de vigilance sont des dispositifs tactiles destinés à alerter les personnes aveugles et malvoyantes d'un danger imminent sur leur cheminement, tels que traversée de chaussée, bordure de quai ferroviaire ou escaliers. Elles en détectent les reliefs au pied ou à la canne longue.

Implantation des bandes podotactiles : Les bandes podotactiles s'implantent sur les surbaissés de trottoirs, à 0,50 m du bord du trottoir, au droit des traversées piétonnes. Elles ont une largeur minimale de 42 cm et sont de préférence contrastées visuellement avec le revêtement du trottoir, afin de favoriser leur détection par les personnes malvoyantes. Le début des bandes podo-tactiles est toujours implanté à 0,90m du bord du trottoir pour permettre l'arrêt à temps de la personne malvoyante. Ainsi, dans les carrefours où le trottoir

¹⁴⁹ Accessibilité de la voirie aux personnes handicapées -CERTU-2004

est arrondi, la bande podo-tactile reste parallèle au trottoir sur toute la longueur de la traversée piétonne matérialisée.¹⁵⁰

f. Les Ouvrages D'art Et Les Ouvrages Particuliers Liés A L'eau:

1.Les critères de choix:

Les ponts et passerelles devront être :

- Accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite et aux cyclistes : largeur minimum de 2,50m
- Intégrés à leurs environnements (naturel et/ou urbain),
- Esthétiques,
- Non glissants : platelage posé perpendiculairement à la marche et rainuré, dans la mesure du possible.

2.Les matériaux :

-**LE BOIS** : Souple et léger, résistant mécaniquement et chimiquement, le bois possède de nombreuses qualités. C'est un matériau naturel doux et chaud au toucher. On privilégiera le recours à des bois locaux naturellement résistants : classe 3 (Chêne ou Châtaignier) ou classe 4 (Robinier) pour les bois mis en contact avec le sol.

- **LE METAL** : Acier galvanisé Le métal de type d'acier galvanisé thermo laqué sera privilégié afin de limiter l'entretien. Acier corten L'acier corten présente de nombreux avantages : résistance mécanique élevée, résistance à la corrosion importante, coûts de maintenance diminués, moins onéreux que l'inox, pas de traitement de peinture, facile à travailler, aspect qualitatif. Un traitement spécifique du matériau stabilise son oxydation et permet alors d'éviter les coulures sur les surfaces minérales voisines.

-**LE PLASTIQUE RECYCLE** : Ce matériau, issu du recyclage de déchets ménagers et industriels, ne nécessite aucun entretien, contrairement au bois, est imputrescible et recyclable. Contrairement au métal, son contact est chaud.



Figure 157 : les ouvrages d'art et les ouvrages particuliers liés à l'eau¹⁵¹

3.Les Equipements de loisirs:

Prise en compte des normes d'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite Les cheminements d'accès seront choisis (matériaux) et dimensionnés de manière à répondre aux exigences des normes d'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite : largeur de 1,50 m minimum, pente inférieure à 2% en travers et 5% en long, revêtement de sol stable, non

¹⁵⁰ Charte Urbaine De Saint Remy Les Chevreuse Guide De L'aménagement Urbain

¹⁵¹ charte urbaine de saint remy les chevreuse - guide de l'aménagement urbain

meuble et non glissant. Des revêtements de sol amortissant Les revêtements de sol des aires de jeux seront amortissant, conformément à la norme EN 1177, perméables, pérennes et demanderont un entretien limité.

Implantation : les jeux sont implantés essentiellement dans les squares et aires spécialement aménagées . il est possible d'implanter dans les rues de petits équipements de quartier afin de rapprocher ces aires de jeux de l'habitat .

classification : regrouper en plusieurs catégories , définie par les tranches d'âges

-jeux pour tout-petits(jusqu'à 6 ans)
jeux d' échecs)

-jeux collectifs (tables de ping-pong ,

-jeux pour enfants(de 6 à 10 ans)

-parcours sportifs

-espace de jeux pour adolescents

Aspect : les jeux les plus divers sont proposés : des traditionnels toboggans , balançoires , tourniquets ,fortins et tonneaux roulants .

Matériaux : les plus utilisés sont le bois , les matières plastiques et le métal . les assemblages et la visserie sont le plus souvent en acier protégé de la corrosion , les objets sont fréquemment proposés dans des couleurs primaires .



Figure 158 : Types des jeux ¹⁵²

¹⁵² charte urbaine de saint remy les chevreuse - guide de l'aménagement urbain

J. Plages artificielles :

Le développement du tourisme a généré une importante croissance du besoin en terme de superficie de plages disponibles pour les activités ludiques. Sur des secteurs du littoral qui peuvent se prêter à des aménagements touristiques, mais sur lesquels les plages naturelles sont insuffisantes en quantité ou en qualité, il est possible d'y remédier soit en modifiant des plages existantes, soit en créant de toute pièce des plages artificielles.

Comme son nom l'indique, la plage artificielle comporte un terre-plein sableux gagné sur la mer, dans une zone où il n'existe pas naturellement, terre-plein bordé par une bande où les fonds sableux décroissent progressivement jusqu'à environ 1,5 m.

Les matériaux nobles (sables ou gravillons) sont à utiliser jusqu'à -1,5m. On choisira un gravillon qui s'émousse rapidement en mer (3-8 mm). La granulométrie doit être serrée pour éviter de donner un aspect moucheté à la plage .

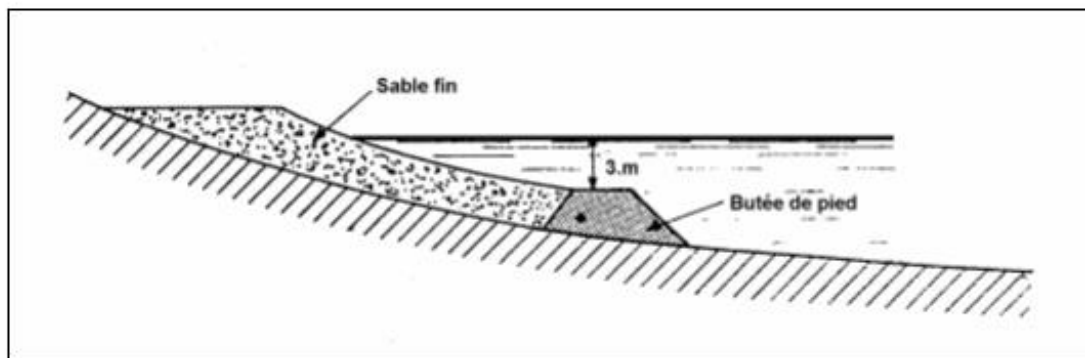


Figure 159 : plage à butée de pied ¹⁵³

Conclusion :

Dans ce dernier chapitre on propose un schéma d'aménagement global pour la zone d'étude qui vise à améliorer la qualité de vie des citoyens et des touristes.

La bute principale de notre intervention est de profiter des différentes potentialités que ce soit naturel, culturel ou historique pour attirer les investisseurs créateur d'emploi et les touristes porteurs de richesse, tout en basant sur une analyse urbaine et on se référant à des modèles étrangers.

¹⁵³ Ouvrages de défense des littoraux , Jean Bougis - Ingénieur Conseil, Page 06 - 3 / 8

Conclusion générale(150/152)

CONCLUSION GENERALE

Notre projet intitulé: entrée de ville; un projet de renouvellement urbain pour une meilleure compétitivité territoriale de la ville de Beni Saf porte sur le renforcement de l'attractivité et la compétitivité de cette ville dans le but de la réinsérer au sein de son territoire en jouant sur son aspect architectural et urbanistique.

L'étude de la réaménagement de la ville et en particulier son entrée est structurée de la manière suivante:

Trois chapitre avec une introduction générale et une conclusion générale; le premier chapitre comprend la recherche théorique, dont il est consacré à définir les différents concepts en relation avec notre thème de recherche.

Le deuxième chapitre est consacré pour la lecture territoriale de l'aire urbaine de Beni Saf, avec une analyse critique des instruments d'urbanisme en Algérie, dont la quelle on a ressortir avec les orientations d'aménagements concernant notre ville (prospectives de PDAU) et les défaillances de ces instruments qui vont être évité dans notre intervention. A la fin de ce chapitre on a choisit une zone d'étude ou on va concrétisé les orientations générales de notre scénarios d'aménagement de la ville.

Dans le troisième chapitre de projet urbain on a élaboré notre programme urbain selon les synthèses de l'analyse typo-morphologique de la zone d'étude, en se basant sur les données des POS (Plan d'occupation de sol), et le diagnostic de l'existant d'après nos visites sur sites, ou on a accueillir les informations nécessaire à la détermination de la problématique spécifique de notre périmètre d'étude. dans cette phase on a fait appel à des model d'aménagement internationaux dont ils présentent des problématiques similaire a notre cas .

Alors les résultat de notre travail se résume en:

L'aire urbaine de Beni Saf, 2ème pôle urbain dans la wilaya de Ain t'émouchent, une ville balnéaire qui présente des vocation intrinsèque. elle se distingue par son espace littoral, espace de biodiversité naturelle et écologique, un espace urbain et architectural plein des potentialités culturelles et historiques.

vu ses multiples atouts la ville a de fortes chance de devenir de plus en plus attractive si toutes les potentialités vont être exploitées d'une façon intelligente et rationnelle dans une stratégie de développement durable vise à l'amélioration de l'image de la ville.

Notre stratégie d'aménagement porte sur le développement des ressources inépuisable et renouvelable de la ville qui sont l'industrie de pêche et de tourisme, en allant de l'entrée maritime de Beni Saf. On parle de l'articulation de cette zone riche de potentialité de terre et de mer, avec le port et les quartiers mitoyens et également la réintégration dans la ville.

sur le plan économique ce projet vise à développer ce fragment en tend qu'un pôle touristique par excellence, et renforcer la relation terre-mer avec la création d'une nouvelle centralité urbaine caractérisé par une mixité fonctionnelle vise à faciliter l'accessibilité à la ville pour quelle soit bien connecter avec son territoire.

les infrastructure et la mobilité urbaine seront des partie intégrantes dans notre projet, dont on favorise des modes de transport plus durable.

Sur le plan social et environnemental ce projet est un bénéfique pour la ville, dont il va améliorer la qualité de vie des citoyen puisqu'il répond à leurs besoins en matière de logements, équipements et d'emplois. ce projet valorise les espace naturels et écologiques , et porte sur l'offre d'une vie agréable que ce soit pour la populations Beni Safienne ou pour les visiteurs . cette action est exprimée par la projection d'une gamme de différents type d'hébergements touristiques renforcer par des service diversifiées et d'espace de détente variés (port urbain ,camping de vacance, plage, plateau touristique naturel, foret récréative, des terrasses bien aménagés ...etc)

Bibliographie

Ouvrages

- ✓ Annie boyer ,Elisabeth Rojat-lefebvre " Aménager les espaces publics le mobilier urbain" : Achievé d'imprimer par Hérissé à Evreux , dépôt légal : Mars 2001
- ✓ Ariella Masboungi .Projet urbains durables stratégies : Achievé d'imprimer en décembre 2012 imprimé en France ,dépôt légal: Mars 2012
- ✓ Regine Ellen wohrle ,Hans -Jorg WORHLE .Aménagement et végétation ,Directeur de collection :Bert Bielefeld ,traduction christèle jany ,imprimé en allemagne .
- ✓ Lydia Gonzalez -Bozon, L'ALBUME DE BENI SAF ,imprimerie la publiographie· paris xiii. Editeur association des Benisafiens, 1988.
- ✓ Alberto Zucche III, introduction à l'urbanisme opérationnel,

Revues et articles

- ✓ Les rapport des instruments d'urbanisme en algerie : le SNAT, le SEPT, le PATW, PDAU:
- ANAT (Agence nationale d'aménagement de territoire) , SNAT " le schéma national d'aménagement de territoire " , le journal officiel de la république Algérienne, 2009.
- ANAT (Agence nationale d'aménagement de territoire) ,SEPT " le schéma régional d'espace et de programmation de territoire " , le journal officiel de la république Algérienne, 2009
- ANAT (Agence nationale d'aménagement de territoire) , PAWT " le plan d'aménagement de territoire de la wilaya de Ain T'émouchent" , le journal officiel de la république Algérienne, 2009 .
- URBAT de Sidi Bel Abbes ,PDAU " le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme ",année 2015 .
- ✓ M. ROBINET . revue de l'industrie minérale "*Impressions de voyage d'études dans l'Afrique du Nord*", Ingénieur civil des mines, Société de l'industrie minérale (France), gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France, 1921-1971..
- ✓ Robert Max Antoni ,"*séminaire de "Entrée de ville, Extrait du vocabulaire français de l'Art urbain"*", www.arturbain.fr, mars 1991.
- ✓ Robert Max Antoni ,"*séminaire de "centralité urbaine, Extrait du vocabulaire français de l'Art urbain"*", www.arturbain.fr, mars 1991.
- ✓ L'Exposition :« *tous à la plage* » *l'architecture Balnéaire du XIIIe siècle au XXIe siècle* page31, Octobre 2016 – Février 2017
- ✓ la Presse Algérienne et actualités économiques n° 19 du 27 Juin 1946.
- ✓ Définition selon le conseil National de l'Habitat, royaume de Maroc, ministère de l'aménagement et d'urbanisme et de l'aménagement de l'espace.
- ✓ Les cartes et les statistiques données par les sièges d'urbanisme de la wilaya de Ain T'émouchent et la ville de Beni Saf .

- ✓ Rapport de ONM- Station , 2009

Mémoire fin d'étude :

- ✓ Meryem MAOUEDJ ,Hidayette KHALDI, Mémoire de Master'' *centre halieutique et divertissement marin a Ain T'émouchent* '', option : Architecture et technologie , Université Abou Bakr , Belkaid, Faculté des sciences et de la technologie, Département d'architecture, Année 2015.
- ✓ Hanane MAROUF , Mama S EDDIK, Mémoire de Master "*Encrepasse industriel et renouveau culturel :revitalisation urbaine pour BENI SAF ville rencontre* », option : Urbanisme et environnement , Faculté des sciences et de la technologie, Département d'architecture, 2015.
- ✓ BEN MEHEIMDA Imane , OUASLA NOUR EL HOUDA, Mémoire de Master "*Rapport ville–Mer ,cas de front de Mer, d'Oran*", Option: Urbanisme et environnement, 2015.
- ✓ Nedjai Fatiha, Mémoire de Magister "*les instruments d'urbanisme entre propriétaire foncier et application cas d'etude : la ville de Batna* ", Université Mohamed Khider R Biskra, Faculté des sciences et de la technologie, Département d'architecture, 2012.

Sites internet:

- ✓ Encyclopédie: Encarta
- ✓ www.google earth.com
- ✓ www.slideshare.net/saamysaami/centralit-urbaine-01
- ✓ office de tourisme, ville de Beni Saf « benisaf-tour.puzl.com »
- ✓ Site de Algérie philatélie " www.algeriephilatelie.net"
- ✓ www.abs-beni-saf.org/voyage
- ✓ www.aps.dz/regions/28635-ain-temouchent-r%C3%A9ception-de-la-nouvelle-gare-ferroviaire-de-beni-saf-en-novembre

Annexe

1. LES REGLEMENTS D'AMENAGEMENT EN ALGERIE :

▪ la protection du patrimoine culturel en Algérie :

Selon, KHELIFA , directeur du patrimoine culturel au sein du ministère de la culture et de l'information la politique patrimoniale en Algérie peut être divisé en quatre étapes :

- La période coloniale
- La période post indépendance
- L'apparition d'un ministère consacré à la culture
- La période actuelle

l'Algérie n'a produit que très peu de textes qui se rapportent à la sauvegarde du patrimoine en Algérie Après l'indépendance:¹⁵⁴

L'ordonnance n° 67/281 du 20 décembre 1967, relative aux fouilles et à la protection des sites et monuments historiques et naturels et qui ne fut en fait, qu'un renouvellement des textes existants et datant de l'époque coloniale.(est restait seule pendant 30 ans)

le décret législatif n° 94/07 du 18 mai 1994 , relatif aux conditions de la production architecturale et à l'exercice de la profession d'architecte, mais qui n'a fait qu'évoquer le patrimoine architectural sans propositions concrètes.

la loi 98/04 du 15 juin 1998, relative à la protection du patrimoine culturel, elle comprend elle aussi certaines faiblesses.(Elle a pour objectifs d'ancrer pour la première fois, ce dernier dans ses dimensions matérielle et immatérielle à la réalité territoriale et historique du pays. en procédant à l'application des instruments de protection, de sauvegarde et de mise en valeur tel que la création de secteurs sauvegardés. Tout en imposant à l'Etat une implication financière dans les travaux d'intervention)

▪ la protection du littoral :¹⁵⁵

Au niveau de la Loi n° 02-02 du 22 Dhou El Kaada 1422 correspondant au 5 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral on trouve plusieurs orientations concernant le littoral qui va nous aider dans l'élaboration des scenarios:

¹⁵⁴ Djamel DEKOUMI et Ouahib Tarek BOUZNADA, LEGISLATION ALGERIENNE ET GESTION DU PATRIMOINE, Université Mentouri, Constantine. Communication, Mai 2009.

¹⁵⁵ le journal officiel

Art. 7. —le littoral englobe l'ensemble des îles et îlots, le plateau continental ainsi qu'une bande de terre d'une largeur minimale de huit cents mètres (800m), longeant la mer .

Art. 9. — Il est interdit de porter atteinte à l'état naturel du littoral qui doit être protégé, utilisé et mis en valeur en fonction de sa vocation.

Art. 11. — activités touristiques et notamment les activités balnéaires et les sports nautiques, le camping et le caravanning sont interdites au niveau des zones protégées et des sites écologiques sensibles.

Art. 13. — La hauteur des agglomérations et autres constructions projetées sur les hauteurs des villes côtières doivent tenir compte des contours naturels de la ligne de crête.

Art. 15. — Toute implantation d'activité industrielle nouvelle est interdite sur le littoral.

Art. 22. — Les agglomérations de la zone côtière de plus de cent mille habitants (100.000) doivent disposer d'une station d'épuration des eaux usées.

Les agglomérations de moins de cent mille habitants (100.000) doivent disposer de procédés et de systèmes d'épuration des eaux usées.

Art. 28. — Un contrôle de tous les rejets urbains, industriels et agricoles susceptibles de dégrader ou polluer le milieu marin doit être effectué régulièrement. Les résultats qui en découlent sont portés à la connaissance du public.

- la protection de l'environnement.¹⁵⁶

Loi n° 03-10 du 19 Joumada El Oula 1424 correspondant au 19 juillet 2003 relative à la protection de l'environnement dans le cadre du développement durable.

Art. 45. — Les immeubles, les établissements industriels , commerciaux, artisanaux ou agricoles ainsi que les véhicules ou autres objets mobiliers sont construits, exploités ou utilisés selon les exigences de protéger l'environnement, d'éviter et de réduire les pollutions atmosphériques.

Art. 46. — Lorsque les émissions polluantes de l'atmosphère constituent une menace pour les personnes, l'environnement ou les biens, leurs auteurs doivent mettre en œuvre toutes dispositions nécessaires pour les supprimer ou les réduire.

¹⁵⁶ le journal officiel

Art. 51. — Tout déversement ou rejet d'eaux usées ou de déchets de toute nature dans les eaux destinées à la réalimentation des nappes souterraines, dans les puits, forages, ou galeries de captage désaffectés est interdit.

Art. 59. — La terre, le sol et le sous-sol et les richesses qu'ils contiennent en tant que ressources limitées, renouvelables ou non, sont protégés contre toute forme de dégradation ou de pollution.

Art. 60. — La terre doit être affectée à des usages conformes à sa vocation, l'utilisation des terres pour des usages non réversibles doit être limitée.

Art. 66. — Toute publicité est interdite :

- 1) sur les immeubles classés parmi les monuments historiques,
- 2) sur les monuments naturels et les sites classés,
- 3) dans les aires protégées,
- 4) sur les édifices des administrations publiques,
- 5) sur les arbres.

- la protection de montagne :

Loi n° 04-03 du 5 Joumada El Oula 1425 correspondant au 23 juin 2004 relative à la protection des zones de montagnes dans le cadre du développement durable.

Art. 8. — les terres de montagnes classées agricoles et définies aux articles 4, 5, 6, 7, 8, et 15 de la loi suscitée sont protégées contre toute exploitation non agricole et sont prises en considération lors de l'élaboration des plans régionaux et de wilaya d'aménagement du territoire.

Art. 14. — Les normes d'implantation des établissements publics, notamment ceux liés au transport, à la santé, et à l'éducation, doivent être revues pour permettre une implantation plus adaptée de ces établissements publics aux zones de montagnes en fonction de leur densité.

- la protection contre les risque majeur:

Loi n° 04-20 du 13 Dhou El Kaada 1425 correspondant au 25 décembre 2004 relative à la prévention des risques majeurs et à la gestion des catastrophes dans le cadre du développement durable.

Art. 19. — Sans préjudice des dispositions législatives en vigueur en matière de construction, d'aménagement et d'urbanisme, sont strictement interdites, pour risque majeur, les constructions, et notamment dans les zones à risques suivantes :

- les zones de failles sismiques jugées actives,
- les terrains à risque géologique,
- les terrains inondables, les lits d'oueds et l'aval des barrages en dessous du seuil d'inondabilité fixé conformément aux dispositions de l'article 24 ci-dessous,
- les périmètres de protection des zones industrielles, des unités industrielles à risque ou de tout ouvrage industriel ou énergétique présentant un risque important,
- les terrains d'emprise des canalisations d'hydrocarbures, d'eau ou les aménées d'énergie dont l'altération ou la rupture peut entraîner un risque majeur.

Art. 25. — dans les zones déclarées inondables par le plan général de prévention des inondations et situées au dessus de la hauteur de référence, les autorisations d'occupation, de lotissement ou de construction doivent, sous peine de nullité, préciser l'ensemble des travaux, aménagements, canalisations ou ouvrages de correction destinés à réduire le risque des eaux pour la sécurité des personnes et des biens.

Art. 34. — le plan général de prévention des risques industriels et énergétiques comporte l'ensemble des règles et procédures applicables à des installations ou ensembles d'installations particulières et notamment les mines, les carrières, les ouvrages ou installations de traitement et de transport de l'énergie et notamment des hydrocarbures.

- les énergies renouvelables

Loi n° 2004-09 du 27 Joumada Ethania 1425 correspondant au 14 août 2004 relative à la promotion des énergies renouvelables dans le cadre du développement durable:

Art. 3. - Au sens de la présente loi, sont qualifiées d'énergies renouvelables:

* les formes d'énergies électriques, mécaniques, thermiques ou gazeuses obtenues à partir de la transformation du rayonnement solaire, de l'énergie du vent, de la géothermie, des déchets organiques, de l'énergie hydraulique et des techniques d'utilisation de la biomasse.

* l'ensemble des procédés permettant des économies d'énergies significatives par le recours à des techniques de construction relevant de l'architecture bioclimatique.

- espaces verts :

Loi n° 2007-06 du 25 Rabie Ethani 1428 correspondant au 13 mai 2007 relative à la gestion, à la protection et au développement des espaces verts

Art. 4. -classement des espaces verts:

- **les parcs urbains et périurbains** qui sont constitués par les espaces verts délimités et, éventuellement clôturés, constituant un espace de détente et de loisirs, et pouvant comporter des équipements de repos, de jeux et/ou de distraction, de sports et de restauration. Ils peuvent également comporter des plans d'eau, des circuits de promenade et des pistes cyclables;
- **les jardins publics** qui sont des lieux de repos ou de halte dans des zones urbaines et qui comportent des massifs fleuris ou des arbres. Cette catégorie comprend également les squares plantés, ainsi que les places et placettes publiques arborées;
- **les jardins spécialisés** qui comprennent les jardins botaniques et les jardins ornementaux;
- **les jardins collectifs et/ou résidentiels;**
- **les jardins particuliers;**
- **les forêts urbaines** qui comportent les bosquets, les groupes d'arbres, ainsi que toute zone urbaine boisée y compris les ceintures vertes;
- **les alignements boisés** qui comprennent toutes les formations arborées situées le long des routes, autoroutes et autres voies de communication en leurs parties comprises dans des zones urbaines et périurbaines.

Art. 14. - Tout changement d'affectation de l'espace vert classé ou tout mode d'occupation d'une partie de l'espace vert concerné est interdit.

Art. 17. - Tout dépôt de détritux ou déchets dans les espaces verts est interdit en dehors des lieux ou dispositifs affectés et désignés cet effet.

- pêche

Art. 59 - les mesures d'hygiène et de salubrité relatives à l'achat ,une vente ,conservation ,stockage, traitement ,manipulation, transport, débarquement et exposition des différents produits provenant de la pêche et de l'aquaculture sont définies par voie réglementaire.

2 . LES REGLES DE REALISATION D'UNE TERRASSE EN BOIS :

- Mise en œuvre d'une terrasse en bois :

Principes généraux pour la pose d'une terrasse en bois :

- S'assurer de la bonne ventilation des lames et des lambourdes.
- Eviter toute stagnation d'eau au niveau des lambourdes en favorisant son évacuation.
- Favoriser l'écoulement de l'eau sur la terrasse par une pente de 1,5% minimum vers l'extérieur.

- Empêcher la pousse des végétaux sous la terrasse.
- Respecter les entraxes conseillés entre lambourdes.
- Respecter les joints de dilatation conseillés.
- Ne pas sceller les lambourdes dans du béton.
- Ne pas utiliser de colle pour fixer les lambourdes.
- Fixer les lames dans des conditions météo normales pour la saison.

Pour 1 m² de terrasse, prévoir

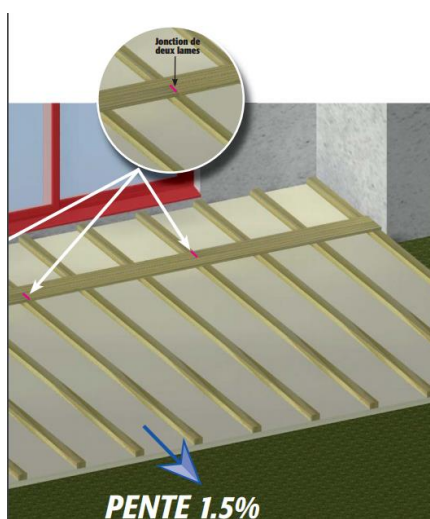
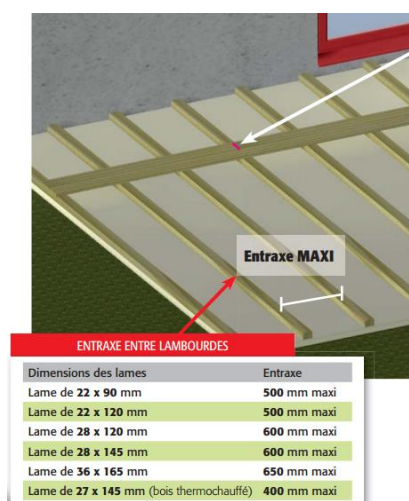
Calcul réalisé sur les hypothèses suivantes :

- Lame de longueur 4 m - Lambourde de longueur 3 m - Entraxe entre lambourdes de 500 mm

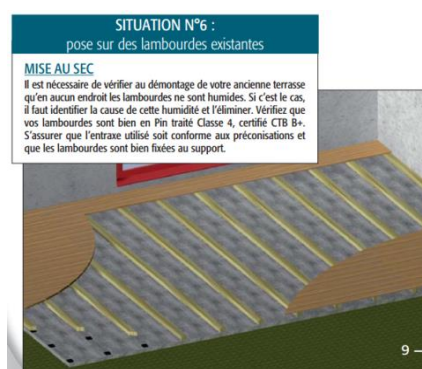
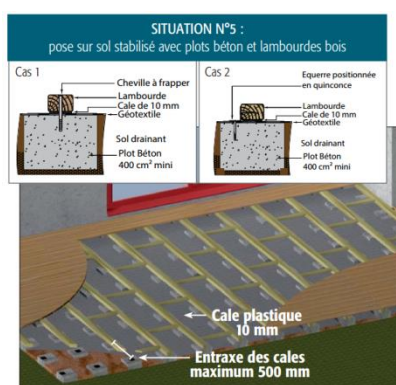
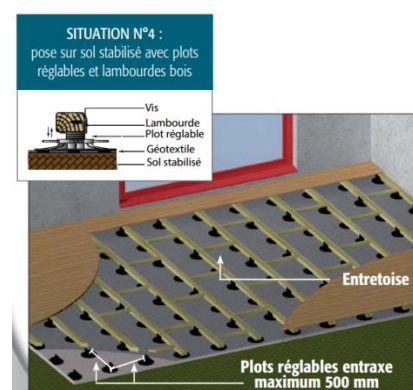
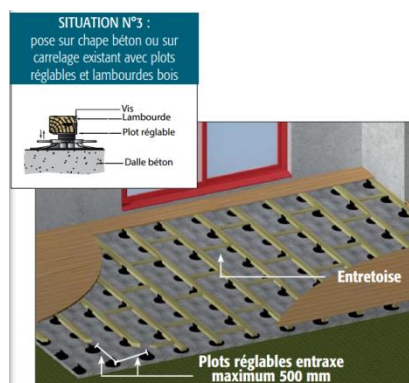
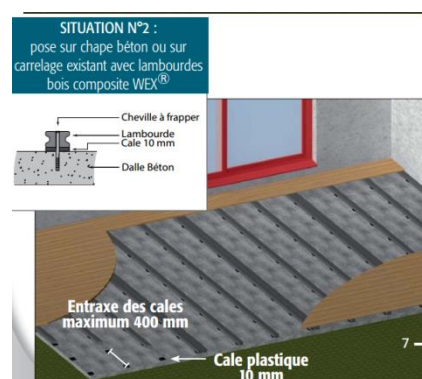
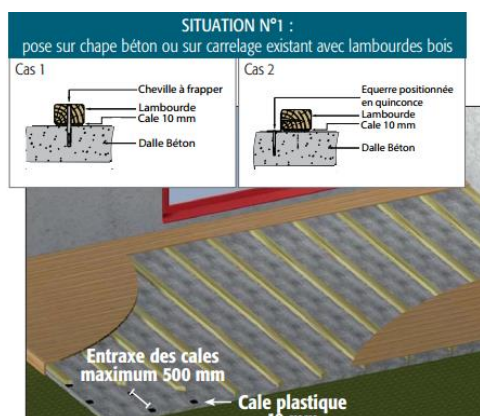
Section de lames	Lames en mètre linéaire (ml)	Nombre de fixation	Nombre de lambourdes (ml)
22 x 90 mm	11,2	45 vis Inox 4.5 x 60 mm	2,0
22 x 120 mm	8,4	34 vis Inox 4.5 x 60 mm	2,0
28 x 120 mm	8,4	34 vis Inox 4.5 x 60 mm	2,0
28 x 145 mm	6,9	28 vis Inox 4.5 x 60 mm	2,0
36 x 165 mm	6,1	12 clips Inox	2,0
28 x 120 mm	8,4	16 clips Inox	2,0
27 x 145 mm	6,9	21 clips Inox	3,0
22 x 90 mm	11,2	22 clips Inox	2,0

Positi
onne

ment des lames :



Technique de pose en fonction de sol et de type de lambourdes :

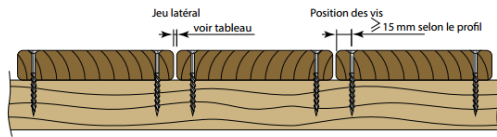


Pour la pose, on privilégiera des plots plutôt (situation que des linaires de béton, retenant l'eau. Le platelage devra être posé perpendiculairement au sens de cheminement.

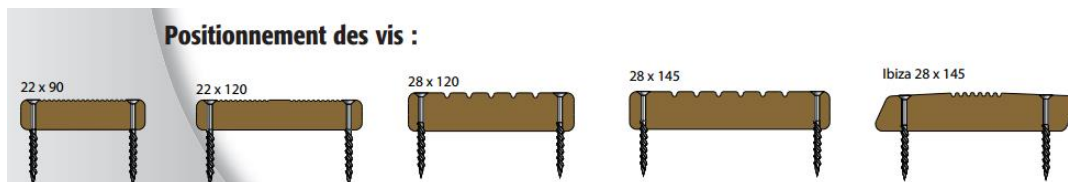
Pour s'assurer d'une bonne pérennité de votre terrasse, il faut prévoir une hauteur de 40 mm minimum sous le platelage et des grilles de ventilation.

Fixation de la terrasse:

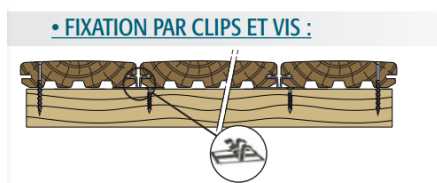
1. Fixation par vis inox a2 4,5 x 60 :



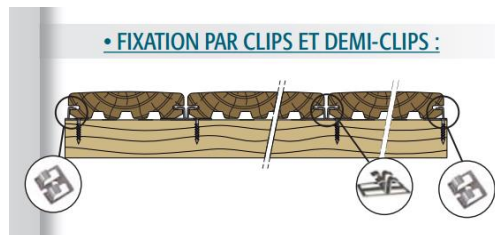
Prévoir un pré perçage égal au diamètre de la vis et 2 vis à chaque intersection avec les lambourdes. Un fraisage est à prévoir pour les bois



2. Fixation par clips et vis :



3. Fixation par clips et demi-clips :



Entretien :

Plusieurs procédés peuvent être effectués : ponçage, huilage, réalisation d'une lasure si l'on souhaite que le bois conserve ses couleurs chaleureuses. Sans application de traitement, les bois exotiques prennent une couleur grise.

3. L'ECLAIRAGE PUBLICS :

l'éclairage public représente le marché le plus important dans le domaine de l'équipement des villes . il répond avant tout aux besoins des usagers : sécurité des personnes et des biens , confort des déplacements ,orientations ,rencontres , familiarisation avec la nuits . Au -delà de ces aspects fonctionnels , il participe également à une mise en valeur esthétique et spatiale de la ville . la lumière est un révélateur d'espace , d'une ambiance spécifiquement nocturne ,complémentaire de l'image diurne d'un lieu .par différents effets , elle met en évidence la

richesse du tissu urbain à l'échelle de la ville entière pour un automobiliste , le long d'un cheminement pour un piéton .

Un luminaire comprend 3 parties:

la partie mécanique ou support :qui dépend de la fonction de l'éclairage . il existe des appliques à poser contre une paroi , des supports droits ou courbes à appliquer en console sur une paroi , des mats de hauteurs variable (lampadaires ou bornes) et des balises à insérer dans le sol ou l'architecture .

la partie électrique : qui assure le fonctionnement des lampes . elle joue un rôle complexe dans la phase d'allumage : la mise en régime progressif puis en régime établi . elle est placée dans un coffret au pied des candélabres ou incorporée au luminaire .

la partie optique : qui comprend le corps (enveloppe externe), le système optique (miroir, réflecteur) et éventuellement la vasque de fermeture (le plus souvent en verre , méthacrylate ou polycarbonate).

Quelques règles d'éclairages dans certains lieux :

Pour les grands équipements (péages d'autoroutes , aéroport, terrains de sport) , la hauteur des mats doit être de 20 à 45 mètres et la distance entre les éclairages de 60 à 140 mètres .

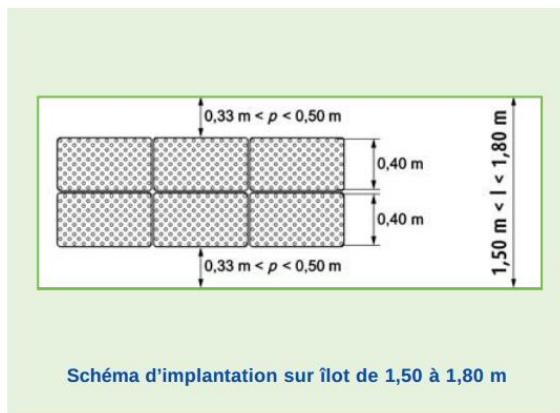
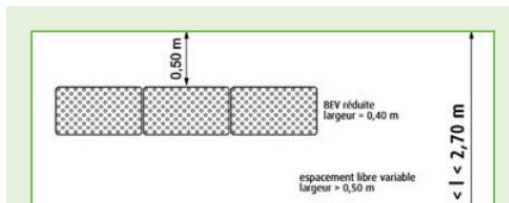
pour les rues , d'un point de vue sécuritaire , la hauteur des mats doit égaler la largeur de la rue ; la distance entre les mats équivaldra à 3.5 fois leur hauteur .

une rue piétonne sera en outre plus agréable équipée d'un éclairage bas , à l'échelle des usagers . dans le cas de voies étroites , les foyers d'éclairage peuvent être implantés sur un seul côté ; en quinconce pour une voie plus importante ; ou face à face pour les voies très larges .

pour les parking et les espaces à proximité des immeubles , l'éclairage doit fonctionner toute la nuit avec des hauteurs de consoles ou de candélabres de 3.5 à 5 mètres

4. L'ACCESSIBILITE DES PERSONNES A MOBILITE REDUITE:

Traitement des îlots centraux au droit des traversées piétonnes:
Pour un îlot-refuge de 1,50 à 1,80 m, l'implantation de deux BEV de largeur réduite oblige à réduire le pas de freinage, comme l'indique le schéma.

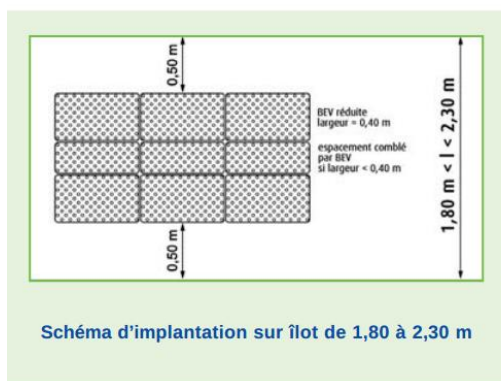


Source norme AFNOR



BEV implantée sur îlot- refuge avec traversée en 2 temps, largeur comprise entre 1,50 et 1,80 m

Pour un îlot-refuge de 1,80 à 2,30 m, on respecte la distance de la BEV à la bordure de ressaut prévue par la norme. Il est rappelé que pour remplir l'espace entre les deux BEV, il serait dangereux de couper les plots en relief.



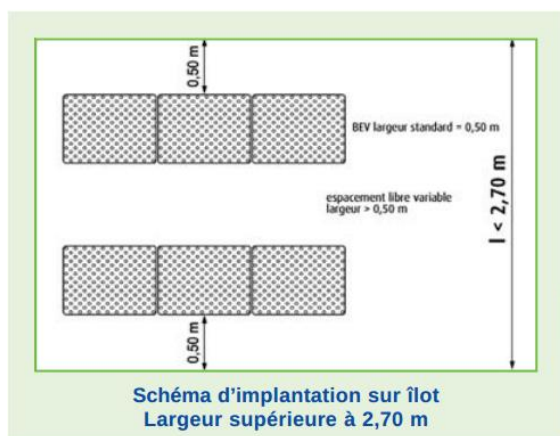
Source norme AFNOR



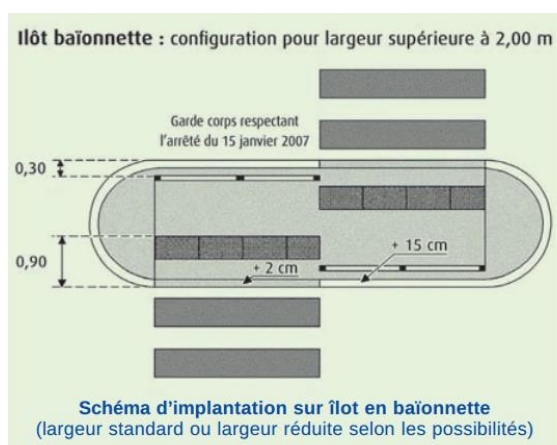
BEV implantée sur îlot-refuge de 1,80 à 2,30 m.

Pour un îlot-refuge de 2,30 à 2,70 m, une largeur supérieure à 2,30 m permet la pose de BEV de largeur réduite et le respect du pas de freinage. L'espace libre entre les deux BEV doit être au minimum de 0,50 m

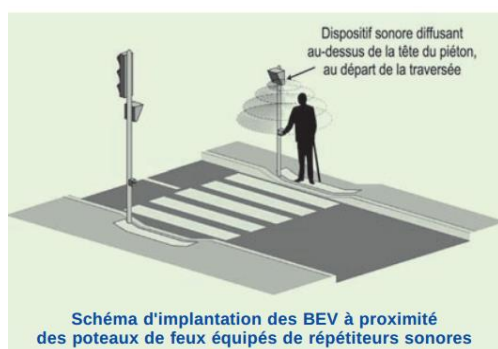
Pour un îlot-refuge d'une largeur supérieure à 2,70 m, celle-ci permet la pose de BEV de largeur standard et le respect du pas de freinage.



Pour un îlot en baïonnette : l'îlot refuge en baïonnette est la configuration idéale pour la sécurité du piéton dans le cas d'une traversée en deux temps. Son dimensionnement et son équipement permettent de respecter les règles d'implantation des BEV qui sont décalées. Il est utile de rappeler que le positionnement des passages piétons par rapport à l'îlot refuge doit permettre au piéton se déplaçant sur l'îlot, de voir les voitures arrivant sur la voie qu'il va traverser.



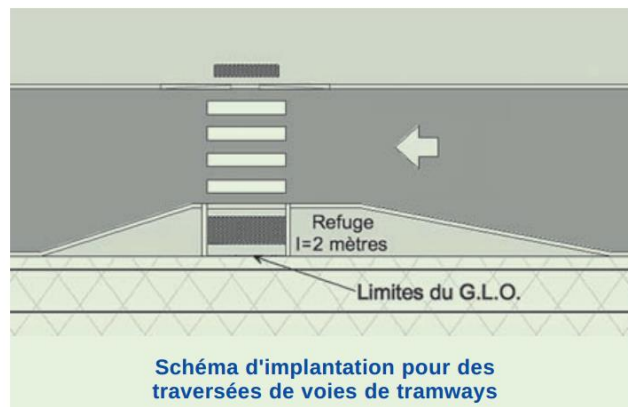
Implantation aux carrefours équipés de feux de signalisation:



Les dispositifs sonores ou tactiles pour feux de signalisation comportent des hauts-parleurs, avec éventuellement des boutons poussoirs d'activation pour les dispositifs sonores, ou des boîtiers pour les dispositifs tactiles. Il est important que le poteau support de ces matériels soit à proximité immédiate de la traversée, de façon que le piéton puisse traverser sans faire de pas supplémentaires.

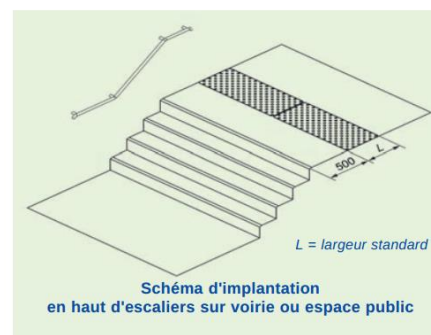
Traitement des traversées de voies de tramways:

La traversée des voies ferroviaires, en dehors des passages à niveau, correspond à un danger encore plus difficile que la traversée de rue avec trafic automobile du fait du bruit plus faible des véhicules de type tramway électrique. Ainsi, la traversée des voies ferrées sur chaussée doit pouvoir être détectée par les personnes aveugles ou malvoyantes, même s'il n'y a pas de passage piéton matérialisé sur les voies. En conséquence, le champ d'application de la norme a été étendu à cette configuration. Le traitement des systèmes à véhicules sur pneus guidés par rail est identique.



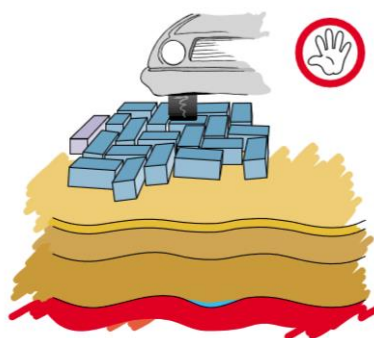
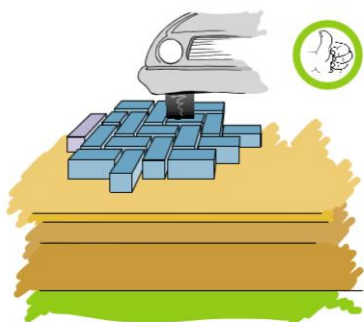
la BEV soit implantée au droit des traversées de voies de tramways, en respectant la distance d'implantation par rapport à l'espace dédié à la voie ferrée (GLO - gabarit limite d'obstacle selon le terme consacré).

Implantation en haut de marches d'escaliers sur voirie: La présence d'une descente d'escalier sur un cheminement (trottoir ou espace public) est un risque important de chute pour une personne aveugle ou malvoyante, en particulier lorsque le flux piéton est important et ne permet donc pas un balayage de la canne suffisant ou une perception auditive ou tactile de l'environnement.

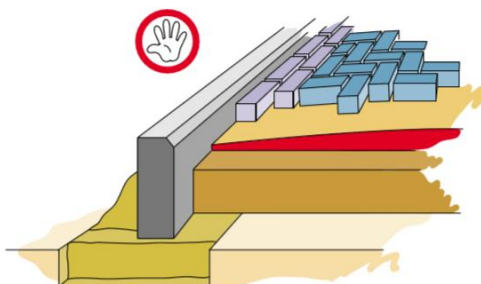
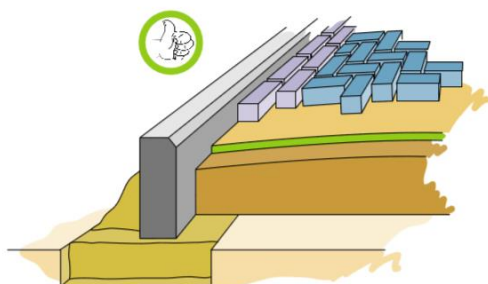


La pose de BEV s'applique à chaque volée d'escaliers de trois marches et plus, c'est-à-dire qu'il faut en poser sur un palier intermédiaire de façon à annoncer les marches suivantes, en respectant le pas de freinage par rapport à la marche à descendre.

5. MISE EN ŒUVRES DU PAVE:



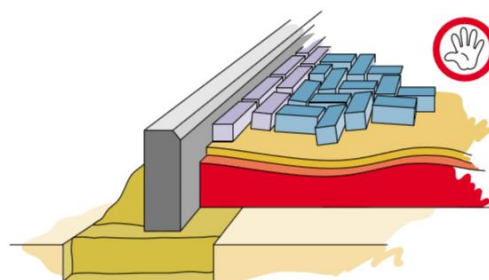
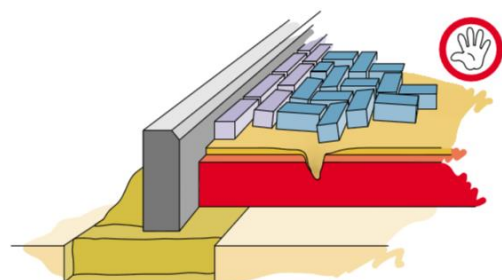
la fondation : Le profil prescrit pour la fondation doit être respecté. La face supérieure de la fondation suit la pente de la surface finie du pavage. Le niveau de la fondation doit également être respecté. D'éventuelles variations d'épaisseur de la couche de pose sont ainsi évitées.



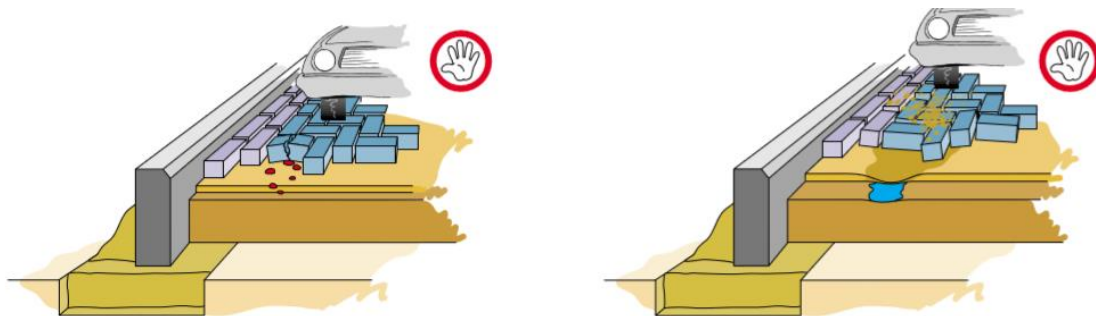
La fondation doit être correctement compactée. Sont ainsi évités:

- des affouillements de la couche de pose.

- des tassements de la fondation.



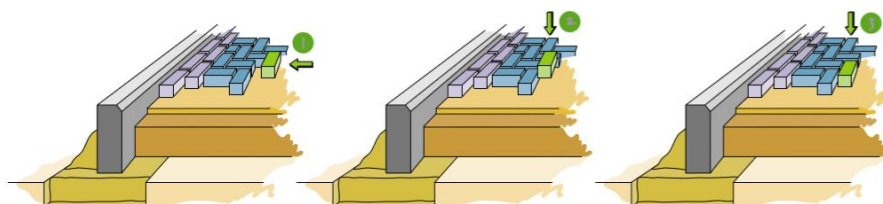
La surface de la fondation doit être plane afin d'éviter des dégradations des pavés en béton. Les précautions nécessaires doivent être prises afin d'éviter la stagnation d'eau sur la fondation. En effet, en présence d'eau, la couche de pose pourrait devenir plastique ou liquide et être expulsée



la pose des pavés :

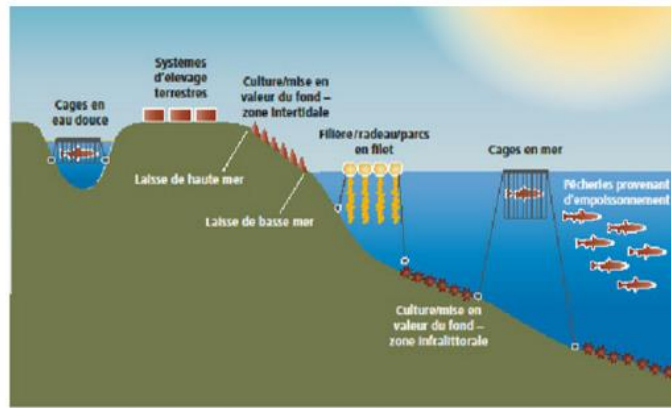
Lors de la pose des pavés, il faut respecter les règles suivantes: - Commencez la pose au droit des bords, de préférence par des pavés entiers ou des pièces spéciales préfabriquées. - Effectuez la pose en se plaçant sur les pavés déjà placés de façon à ne pas endommager la couche de pose. - Placez les pavés de façon à obtenir des joints d'environ 3 mm. Ceci est obtenu grâce à la méthode « click and drop », qui consiste à:

1. frapper légèrement le pavé à placer contre les pavés déjà posés,
2. le faire glisser vers le bas,
3. l'ajuster.



6. L'ELEVAGE MARIN :

L'aquaculture marine en cage Les poissons sont maintenus dans des cages ancrées sur le fond et maintenues en surface par un cadre flottant en plastique. Cette forme d'élevage se pratique surtout dans des zones abritées proches de la côte, mais des techniques plus sophistiquées (cages submersibles, télésurveillance, nourrissage automatique, etc.) devraient permettre de s'en éloigner



la façon dont la portée des opérations aquacoles varie partout au pays en fonction des espèces élevées, de l'environnement (milieu marin, eau douce) et des technologies de culture utilisées (sur terre, dans l'océan ou dans un lac). Les principaux types d'installations piscicoles sont : les parcs en filet en eau douce et les systèmes basés à terre; les fermes conchylicoles à culture à plat dans les zones intertidales; les parcs en filet sur filières et les opérations de repeuplement en eau libre; et les zones de croissance des mollusques à culture à plat dans les zones subtidales.

Types des cages :

Farmocean: Cages rigides semi-submersibles, comprenant un cadre rigide en acier conçu dans les années 80, pour un système de pisciculture marine en Suède. Le filet est fixé à l'intérieur du cadre hexagonal flottant et sa forme est maintenue au moyen d'un tuyau de plomb arrimé au fond. La taille de ces cages va de 2 500 à 5 000 m³, et chaque cage est ancrée à l'aide de trois gros câbles radiaux



Illustration 1
Système de cage marine modèle Farmocean
(Farmocean International).

Système REFA à câbles d'ancrage: des cages comprenant un filet maintenu dans sa forme par une bouée submergée et un cadre rigide inférieur. Le système d'ancrage comprend six blocs de béton situés au fond, verticalement en dessous de chaque cage. À la partie supérieure du filet est placé un collier circulaire HDPE qui tient la partie du filet par où se fait l'alimentation des poissons depuis la surface de la mer

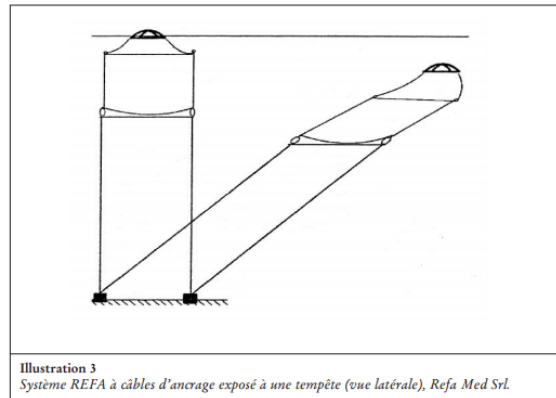
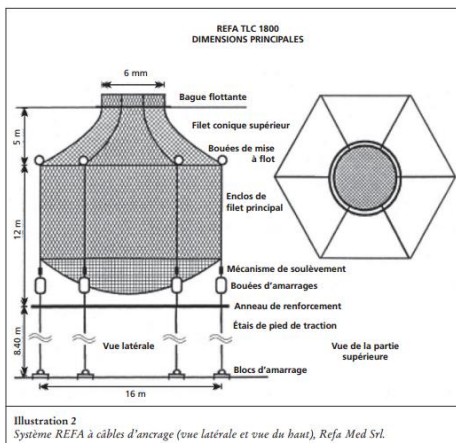
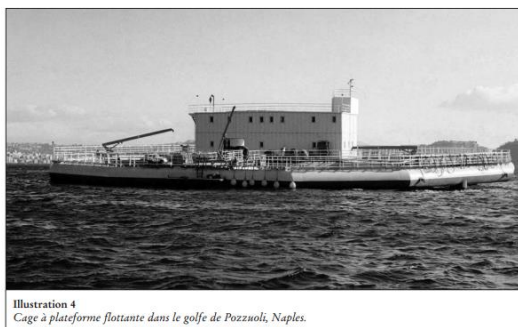


Plate-forme flottante À la suite des expériences espagnoles où plusieurs plate-formes (pour la plupart produites par Marina System Hiberica Ltd.) avaient été construites pour tenir les filets, en Italie, un projet pilote a été réalisé dans les années 90 pour la mise en place d'une plate-forme comprenant d'autres installations, telles que salle de conditionnement et logement pour le personnel. elle comprend une structure circulaire en fer de 60 mètres de large à laquelle sont fixés six filets de 5 500 m³ chacun. Au centre se trouve un bâtiment de 10 x 20 m comprenant deux étages: le rez-de-chaussée est consacré à l'aire de conditionnement avec chambre frigorifique et machine à glace, et l'étage, au logement du personnel, avec une, salle de réunion et une cantine



Elle est actuellement ancrée à 80 m de profondeur au fond de la mer et ne comprend qu'une ligne unique de 300 m qui permet à la structure de pivoter sur une large surface afin de mieux disperser les déchets piscicoles.

Résumé :

L' Algérie , un pays riche en potentialités naturelles, culturelles et historiques , témoins des civilisations urbaines qui se sont succédées , Ces atouts peuvent confier à cette nation et à son économie le statut d'un Pays touristique par excellence , alors que cette ambition reste un rêve qui n'a pas vu le jour jusqu'à maintenant à l'écart des pays voisins, cette situation reste problématique que ce soit dans les grandes ou petites villes algériennes; la question de Beni Saf , une ville balnéaire qui présente des valeurs historique et culturelles particulières ,une mosaïque naturelle (terre et mer) . cette ville a été dans un certain temps l'une des plus importantes villes industrielles en Algérie mais qui a malheureusement perdu son identité avec l'épuisement des gisements , cependant Béni Saf doit trouver une autre source économique indispensable pour la réintégrer dans son territoire tout en se basant sur une nouvelle assiette industrielle renouvelable (touristique et de pêche)

le projet de l'entrée de ville , " un projet de renouvellement pour une meilleure compétitivité territoriale " vise à améliorer l'image de l'entrée de la ville , l'intégration de la zone dans la ville avec l'injection de différents moyens de transport et de nouveaux aménagements extérieurs , aussi traiter la façade maritime , créer une nouvelle centralité urbaine animée par de nouveaux équipements touristiques , économiques et de loisirs.

Mots clés: potentialités, atouts , tourisme, petites villes, ville industrielle , valeurs historique et culturelles, source économique , l'entrée de ville, compétitivité territoriale.

ملخص

الجزائر بلد غني بالثروات الطبيعية ، الثقافية و التاريخية الشاهدة على تتابع الحضارات في المدن، هذا التنوع من شأنه أن يعهد لهذه الأمة و لاقتصادها بطابع سياحي بامتياز ، إلا أن هذا المطمح لا يزال حلما لم يرى النور إلى يومنا هذا على عكس البلدان المجاورة التي نجحت في استثمار جهودها في هذا المجال للنهوض باقتصادها إلى أعلى المراتب. هذه الوضعية تبقى إشكالية سواء بالنسبة للمدن الجزائرية الكبيرة أو الصغيرة؛ كما هو الحال ببني صاف ، و هي مدينة ساحلية تمثل قيمة ثقافية و تاريخية مميزة ، فهي تعتبر فسيفساء طبيعية (برية و بحرية) . هذه المدينة كانت في وقت من الأوقات واحدة أهم المدن الصناعية في الجزائر ، و التي لسوء الحظ قد خسرت هويتها مع استنزاف إمكانياتها ، و عليه من الواجب على هذه الأخيرة إيجاد موارد اقتصادية أخرى ضرورية لإعادة تنصيبها إقليميا معتمدة في ذلك على قاعدة صناعية متجددة (السياحة و الصيد).

مشروع مدخل المدينة ، " مشروع تجديد و إعادة تهيئة من أجل أفضل تنافسية إقليمية " يهدف إلى تحسين صورة مدخل المدينة ، و إدماج المنطقة في المدينة من خلال تحسين الخدمات العمومية، مع توفير وسائل للنقل محافظة أكثر على البيئة ، و مرافق و منشآت من شأنها إعادة إحياء المكان ، أيضا معالجة و تحسين الواجهة البحرية، إنشاء مركز حضري جديد تديره مرافق سياحية و اقتصادية جديدة و أخرى للتسليّة و الترويح عن النفس.

الكلمات المفتاحية : الثروات، التنوع، السياحة ، المدن الصغيرة ، المدن الصناعية ، قيم ثقافية و تاريخية مميزة، موارد اقتصادية ، مدخل المدينة، التنافسية الإقليمية ،

République algérienne démocratique et populaire
Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche scientifique



UNIVERSITÉ ABOU BEKR BELKAID DE TLEMCE

FACULTÉ DE TECHNOLOGIE

MÉMOIRE DE MASTER EN ARCHITECTURE

DÉPARTEMENT D'ARCHITECTURE

OPTION : URBANISME ET ENVIRONNEMENT

Entrée de ville, un projet de renouvellement urbain pour une
meilleure compétitivité territoriale de la ville de Béni-Saf.

Pré- Soutenance le 13 Juin 2016 devant le jury :

Président : TASFAOUE T	MA(A)	UABT	Tlemcen
Examinatrice : Mme Nadia CHAREF	MA (A)	UABT	Tlemcen
Examinatrice: Mme BENNAMAR M	ARCHI	UABT	Tlemcen
Encadreur : M. Mohammed RAHMOUN	MA (A)	UABT	Tlemcen
Co-encadreur : M. Fariz CHERRAK	ARCHI	UABT	Tlemcen

Présenté par : Sakina ADDOUN

Matricule : 15120-T-11

Meriem BERRAIS

Matricule : 15073-T-11

Ce mémoire comporte les corrections apportés par les jury

Année académique : 2015-2016