

**UNIVERSITE SAAD DAHLEB DE BLIDA**

Institut d'Architecture et d'Urbanisme



**Master 2**

**MEMOIRE DE FIN D'ETUDES**

**RENOUVELEMENT URBAIN DURABLE DU CENTRE VILLE DE CHLEF**

**« LA CONSOLIDATION DE LA ROUTE NATIONNALE RN04 »**

**Projet : Centre d'affaire**

**Elaboré par :**

BOUTELDJA Radhia

CHIKH Fatma Zohra.

**Encadreur :**

Mr. SEDOUD. Ali

**Devant le jury composé de :**

Dr. Mr. SAAIDI.M

Mr. DERDARE .M

**Responsable du Master :**

Dr. ZERARKA . M

septembre 2018



## REMERCIEMENTS

Nous remercions tout d'abord DIEU عز الله و جل tout puissant qui nous a donné le courage et la volonté de mener à bien ce mémoire.

Rendons grâce à dieu tout puissant de nous avoir insufflé suffisamment d'aide et de courage nécessaire pour entreprendre ce modeste travail.

Au terme de ce travail on tient présenter nos gratitudes et nos plus vifs

Remerciements en premier lieu aux personnes qui ont joué un rôle déterminant dans notre formation ; à notre parents, aux enseignants et à notre encadreurs Mr. **SEDOUD ALI**, qui nous ont apporté leurs aide set toutes leurs expériences.

Nous remercions également Mr. **ZERARKA MOHAMED** chef d'option et Mr. **BOULEGHBAR**

Nous adressons nos sincères remerciements à tous nos enseignants de l'institut d'architecture de Blida pour leur dévotion et leurs persévérances tout au long de notre formation.

Nos respects aux président et membres de jury qui nous font l'honneur d'accepter et de juger notre travail. Et d'apporter leurs réflexions et leurs critiques scientifiques...

Enfin, à toutes les personnes qui nous ont soutenus de près comme de loin durant notre cursus universitaire.

Merci Beaucoup



## DEDICACES

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

A mon mari et mes grand-mère, mes très chers parents, qui m'ont soutenu & encouragé tout le long de mes études, Eux qui m'ont toujours apporté leur soutien moral et matériel depuis que j'ai connu le premier banc de l'école, jusqu'à la chaise de l'université.

Mes enfants les jumeaux AYMEN et NOUR, mes sœurs, mes frères, mes oncles, tantes et toute la famille.

Toute la promotion d'architecture 2017/2018 surtout mon groupe N°2

A mon binôme RADHIA

A tous Mon amie SABRINE, A celle qui m'a soutenu tout le long du parcours.

Fatma zohra



## DEDICACES

*Je dédie ce modeste travail à : A mes chers parents, qui représentent pour moi le symbole de la bonté. Que dieu leur procure bonne santé et longue vie.*

*A mon chère grande mère, ALLAH a pitié d'elle, et à mon grand-père, que dieu le bénisse, les mots ne suffisent guère pour exprimer l'attachement et l'affection que je porte pour vous.*

*A ma chère sœur ; IKRAM qui m'a accompagné dans les moments les plus délicats de cette vie mystérieuse.*

*Évidemment à toute ma grande famille, à mes oncles ABD- ARRAHMEN et AHMED*

*A mon binôme, pour les agréables moments qu'on a passé ensemble.*

*A mes camarades étudiant(e)s que je n'ai pas pu citer et tous ceux qui, de près ou de loin ont contribué à l'élaboration de ce travail.*

*Maman, merci pour vos conseils, votre affection et votre soutien qui m'ont été d'un grand secours tout au long de ma vie.*

**RADHIA**



## RESUME GENERAL

**Mots clés : renouvellement urbain/ centre-ville de Chlef/ projet urbain/ La composition urbaine**

Ce travail s'inscrit au moment où nous assistons à la perte progressive de notre identité urbaine et la dégradation de la qualité de vie qui résulte par un espace en dégradation .

Notre objectif vise le renouvellement urbain du centre-ville de Chlef sous le thème général du projet urbain, pour répondre aux problèmes de la crise de l'urbanisme et de la crise de l'objet architectural.

La démarche adoptée se développe d'une part dans une phase conceptuelle qui consiste à définir les différents concepts qui recouvre toute notre partie théorique en s'appuyant sur des exemples concrets ; et d'autre part dans une seconde phase opérationnelle, en adoptant l'approche typomorphologique afin d'aboutir à un bilan et un diagnostic qui répondent à la question de comment renouveler la ville ?

La composition urbaine dans notre ville choisie est envisagée comme une solution partielle, qui nécessite une participation des autres parties (opérationnelle ; politiques ;..) ; pour à donner ce travail un impacte effectif.



## Summury :

**Keywords: renew the urban /city center of chlef/ the urban project/ The chosen urban composition**

This work comes at the same time while we are leaving a lost of the urban identity and the deterioration of the quality of our life therefore a dirty space.

Our goal aims to renew the urban city center of chlef under a general title of the urban project  
To find solutions for the urban problems and fulfill the archtictural issue

The strategy adopted has two major phases ;the first one is the conception phase and it's all about defining all the steps which cover our theoretical part based on concrete examples .while the second phase it's the operational one which adopt the typo\_morphologic approach lead to a balance sheet and diagnosis which respond to the question how can we renew the city .

The chosen urban composition of our city considered as a partial solution which needs the participation of all other parties ( that political ,operational. ...)to give this work effective impact .

## المخلص

الكلمات المفتاحية التجديد الحضاري/لوسط مدينة الشلف /المكون الحضاري/ مشروع الحضاري

هذا العمل يتسجل في الوقت الذي ندرك فيه فقدان التدرجي لهويتنا الحضارية و التدهور في نوعية الحياة الناتجة عن الوسط المتسمم

هدفنا يوظف التجديد الحضاري لوسط مدينة الشلف تحت العنوان العام للمشروع الحضاري لحل مشكل أزمة التحضر و الهندسة الطريقة المتبعة تعتمد على مرحلة المفهوم والذي يعتبر تعريف المفاهيم التي تشمل الجزء النظري و ذلك باستعمال أمثلة ملموسة و من جهة اخرى على مرحلة عملية متبينة فكرة نوعية المظهر للحصول على نتيجة و تشخيص متوافق مع المشكل المطروح وهو كيف نجدد المدينة؟

المكون الحضاري في المدينة التي اخترناها أخذ كحل جزئي و بذلك نحتاج الى مشاركة أجزاء اخرى - عملية سياسية - لاعطاء هذا العمل طابع تمثيلي و عملي

## Table des matières

- Dédicace.
- Remerciement.
- Résumé (français, anglais, arabe).
- Table des matières.

### Chapitre 01 : CHAPITRE INTRODUCTIF

|  |    |
|--|----|
| 1.1 Introduction à la thématique générale du master : « ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN »..... | 01 |
| 1.2 Présentation succincte du cas d'étude.....   | 04 |
| 1.2.1 Introduction générale.....   | 04 |
| 1.2.2 Présentation de la ville de Chlef.....   | 04 |
| 1.2.3 Les motifs de choix.....   | 05 |
| 1.2.4 Problèmes.....   | 06 |
| 1.2.5 Problématique générale.....  | 06 |
| 1.2.6 Problématique spécifique.....  | 07 |
| 1.2.7 Objectifs.....   | 07 |
| 1.2.8 Hypothèses.....  | 08 |
| 1.2.9 Approche méthodologique.....   | 08 |

### Chapitre 02 : ETAT DE CONNAISSANCE

|  |    |
|--|----|
| Introduction.....                                    | 10 |
| 2.1 Identification de stratégie urbain.....          | 10 |
| 2.1.1 Le projet urbain.....                          | 10 |
| a) Définition de projet urbain.....                  | 11 |
| b) Projet urbain entre principes et contraintes..... | 11 |
| c) Les objectifs de projet urbain.....               | 11 |
| d) Les échelles de projet urbain.....                | 11 |
| e) Les enjeux de projet urbain.....                  | 12 |
| f) Les modes d'actions du projet urbain.....         | 12 |
| g) conclusion.....                                   | 12 |
| 2.1.2 Le Renouveau Urbain.....                       | 12 |
| a) Définition de renouvellement urbain.....          | 12 |
| b) Objectifs de renouvellement urbain.....           | 13 |
| c) Ses différentes échelles.....                     | 13 |
| d) Les enjeux de renouvellement urbain.....          | 13 |
| e) Conclusion.....                                   | 13 |

|       |  |    |
|-------|--|----|
| 2.1.3 | Les Modes D'intervention Du Projet Urbain Et De Renouveau Urbain   |    |
|       | a) Les Friches :.....  | 14 |
|       | - Définition des friches.....  | 14 |
|       | - Types de friches .....   | 14 |
|       | - Friches entre avantages et inconvénients.....  | 15 |
| 2.1.4 | Le Développement Durable : nouveau concept assurant la durabilité<br>(d'aménagement, de ville et de projet).....   | 16 |
|       | a) Définition de développement durable.....  | 16 |
|       | b) Les Piliers du développement durable .....  | 16 |
|       | c) Les enjeux du développement urbain durable.....   | 17 |
|       | d) Le projet urbain durable.....   | 17 |
|       | e) Le parc urbain.....   | 17 |
|       | f) Aménagement durable .....   | 18 |
|       | g) Ville durable.....  | 18 |
|       | h) Conclusion.....   | 18 |
| 2.1.5 | La consolidation Urbain .....  | 19 |
|       | a) Définition de consolidation Urbain.....   | 19 |
| 2.1.6 | Quartier Durable : une nouvelle conception de l'aménagement urbain   |    |
|       | - Définition.....  | 19 |
|       | - Conclusion.....  | 19 |
| 2.2   | Analyse Thématique .....   | 20 |
| 2.2.1 | Exemple traitant la notion de Renouveau Urbain.....  | 20 |
|       | 1. Exemple 01 : Boulevard de Pie-IX Montréal-nord .....  | 20 |
|       | - Présentation.....  | 20 |
|       | - Synthèse d'exemple.....  | 20 |
|       | 2. Exemple 02 : Boulevard urbain sud Marseille (Projet de création du<br>boulevard urbain sud (BUS)).....          | 21 |
|       | - Présentation.....  | 21 |
|       | - Synthèse d'exemple.....  | 21 |
| 2.2.2 | Exemple traitant la notion de Quartier Durable.....  | 21 |
|       | 1. Exemple: Le Quartier Mermoz Lyon .....  | 21 |
|       | - Présentation.....  | 21 |
|       | - Synthèse d'exemple.....  | 22 |
| 2.2.3 | Tableau Récapitulatif Des Exemples.....  | 23 |
|       | - EXEMPLE 01: le quartier Mermoz Lyon.....   | 23 |
|       | - EXEMPLE 02 - Le boulevard de Pie-IX Montréal-nord (-Requalification<br>de boulevard Pi de boulevard Pie-IX)..... | 26 |
|       | - EXEMPLE 03: Boulevard urbain sud Marseille (Projet de création du<br>boulevard urbain sud (BUS)).....            | 27 |
| 2.2.4 | Tableau Comparative Des Exemples.....  | 28 |
|       | Conclusion de chapitre 02 .....  | 32 |

## Chapitre 03 : CAS D'ETUDE

|  |    |
|--|----|
| Introduction .....   | 33 |
| 1. Présentation de la ville de Chlef.....                                | 33 |
| 1.1.Situation géographique de la ville .....                             | 33 |
| 1.1.1. Situation nationale.....  | 33 |
| 1.1.2. Situation régionale.....  | 33 |
| 1.1.3. Situation communale.....  | 34 |
| 1.2.Accessibilité.....   | 35 |
| 1.3.Séismicité.....  | 35 |
| 1.4.Climatologie.....  | 35 |
| 1.5.Carte topographique.....   | 36 |
| 2. Lecture diachronique de l'aire de référence.....                      | 37 |
| 2.1.Logique d'implantation.....  | 38 |
| 2.2.La croissance historique de la ville de Chlef .....                  | 39 |
| 2.2.1. La toponymie.....   | 39 |
| 2.2.2. Époque Phénicienne.....   | 39 |
| 2.2.3. Époque Romaine.....   | 40 |
| 2.2.4. Époque Arabe.....   | 40 |
| 2.2.5. Époque Turque.....  | 40 |
| 2.2.6. La période coloniale.....   | 41 |
| A. Chlef entre 1843-1863.....  | 41 |
| B. Chlef entre 1863-1954 : La deuxième extension (BOCCA<br>SAHNOUN)..... | 42 |
| C. Troisièmes extensions (la cité d'urgence) 1954-1962.....              | 43 |
| 2.2.7. L'époque post coloniale : Entre 1962-1980.....                    | 43 |
| 2.2.8. Période 1980-1998.....  | 44 |
| 2.2.9. Période Actuelle.....   | 45 |
| 2.2.10. Carte Synthèse.....  | 46 |
| 3. Lecture synchronique de la ville.....                                 | 47 |
| 3.1.Potentialités de la Ville.....                                       | 47 |
| 3.2.Contraintes de la Ville.....   | 47 |
| 3.3.Structure viaire.....  | 47 |
| 3.4.le système d'ilot.....   | 50 |
| 3.5.Structure fonctionnelle.....   | 50 |
| 3.6.Typologie du cadre bâti.....   | 52 |
| 3.7.Typologie d'habitat.....   | 52 |
| 3.7.1. L'habitat individuel colonial.....                                | 52 |
| 3.7.2. L'habitat individuel postcolonial.....                            | 52 |
| 3.7.3. L'habitat collectif.....  | 52 |
| 3.7.4. L'habitat en préfabriqué.....                                     | 53 |
| 3.8.Lectures des façades.....  | 53 |
| a. Centre-ville.....   | 53 |
| b. Les quartiers voisins.....  | 53 |



|  |    |
|--|----|
| 3.9. Gabarit de la commune de Chlef.....                 | 53 |
| 3.10. Structure permanente.....                          | 54 |
| 3.11. définition de l'instrument.....                    | 56 |
| 3.12. LES RECOMMANDATIONS DE PDAU.....                   | 56 |
| 4. Analyse de l'aire d'intervention.....                 | 57 |
| 4.1. Présentation de l'aire d'intervention.....          | 57 |
| a. Critère du choix.....                                 | 57 |
| b. Situation de l'aire d'intervention.....               | 57 |
| c. délimitation de l'aire d'intervention.....            | 58 |
| d. Accessibilité.....                                    | 59 |
| 4.2. L'État Des lieux.....                               | 59 |
| 4.2.1. Étude du Système Viaire .....                     | 59 |
| 4.2.2. Système parcellaire.....                          | 60 |
| 4.2.3. Système bâti.....                                 | 60 |
| 5. Démarche d'intervention.....                          | 61 |
| 5.1. Objectif.....                                       | 61 |
| 6. Projet architectural.....                             | 63 |
| 6.1. Le Choix de projet.....                             | 63 |
| 6.2. Définition des différents concepts.....             | 63 |
| 6.3. Localisation.....                                   | 64 |
| 6.4. Implantation.....                                   | 64 |
| 6.5. Les objectifs de projet.....                        | 64 |
| 6.6. Les concepts de projet.....                         | 65 |
| 6.7. Composition formelle et volumétrique de projet..... | 65 |
| Conclusion du chapitre 3 .....                           | 66 |
| Conclusion générale .....                                | 67 |

- **Bibliographie.**
- **Nomenclature :**
  - Liste des figures.
  - Liste des tableaux.
- **Annexes**



**CHAPITRE 01 :**

# **CHAPITRE INTRODUCTIF**



**CHAPITRE 02 :**

# **ETAT DE CONNAISSANCE**



**CHAPITRE 03 :**

# **CAS D'ETUDE**



# **BIBLIOGRAPHIE**



# **NOMENCLATURE**



# **ANNEXES**

## 1.1. Introduction à la thématique générale du master : « ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN »

La problématique générale du master 'Architecture et Projet urbain' s'inscrit dans le cadre des études concernant le contrôle des transformations de la forme urbaine, au sein de l'approche morphologique à la ville et au territoire.

Elle s'insère dans le large corpus des recherches urbanistiques critiques sur le contrôle et la production des formes urbaines en réaction à l'approche fonctionnaliste de production de la ville des années 1950-70 qui recourrait aux modèles de l'urbanisme moderne.

Elle privilégie le fonds territorial comme **fondement** de la planification des ensembles urbains et **support** (réservoir, matrice affectée par des structures multiples) pour définir et orienter leur aménagement : les forces naturelles qui ont assuré par le passé le développement organique des villes seront mises en évidence pour constituer le cadre nécessaire à la compréhension des rapports qu'entretiennent ces villes avec leur territoire.

S'appuyant sur le considérable capital de connaissances produit et accumulé au cours du temps par la recherche urbaine, la recherche urbanistique investit actuellement, d'une manière particulière, le domaine des nouvelles pratiques et des nouveaux instruments de projet ainsi que les nouveaux moyens de contrôle de l'urbanisation et de ses formes.

Dans ce vaste domaine (de contrôle de l'urbanisation et de ses formes), le master 'Architecture et Projet urbain' soulève tout particulièrement la problématique spécifique de la capacité des instruments d'urbanisme normatifs et réglementaires en vigueur à formuler et produire des réponses urbaines adéquates aux transformations que connaissent les villes dans leurs centres et périphéries.

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

Plus qu'un concept ou qu'une grille de lecture historique des phénomènes urbains, la notion de projet urbain sera dans les années 70 l'expression qui « cristallisera les divers aspects de la critique de l'urbanisme fonctionnaliste, et simultanément, celle qui exprimera la revendication par les architectes d'un retour dans le champ de l'urbanisme opérationnel »<sup>1</sup>. Au cours de la décennie qui suivra, parmi les différents auteurs et théoriciens du projet urbain, Christian Devillers se distinguera sur la scène architecturale comme auteur – et acteur- dont la contribution épistémologique sur le thème du projet urbain sera la plus

---

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

Conséquence<sup>2</sup>.

Après avoir rappelé les principales qualités qui font la ville : sédimentation, complexité, perdurance des formes pour de nouveaux usages, etc., Devillers développera trois aspects<sup>3</sup> :

- Le premier concerne **une théorie de la forme urbaine** : la ville considérée comme un espace stratifié, c'est-à-dire constitué de différents niveaux de projet correspondant à autant d'échelles spatiales (réseau viaire, îlot, unité parcellaire...) et de réalisations relevant chacune d'acteurs et de logiques spatiales différents.
- Le deuxième aborde les **méthodes du projet urbain**, et reprend en écho aux qualités de la forme urbaine traditionnelle, l'idée de décomposition des temps et des acteurs de projets en fonction de deux échelles : celle de la définition du fragment urbain et celle de la conception de l'édifice.
- Le troisième s'attaque à la difficile question des **logiques institutionnelles et procédurales**. L'auteur se livre à une critique en règle de l'urbanisme opérationnel et pointe l'absence de vision spatiale, l'abstraction du règlement par rapport à la notion traditionnelle de règle ; une nuance qu'il illustre par l'évolution des notions d'alignement et de gabarit.

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

« Sans refléter une doctrine au sens étroit du terme, l'idée de projet urbain renvoie cependant à un point de vue doctrinal qu'on s'efforce de substituer à un autre : l'urbanisme opérationnel, et qui peut s'exprimer plus ou moins en fonction de seuils ».<sup>4</sup>

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

Dans la démarche du master 'Architecture et Projet Urbain', le passage analyse projet a constitué une préoccupation pédagogique majeure dans l'enseignement du projet architectural et urbain. Dans ce registre, on citera Albert Levy et Vittorio Spigai [1989] dans leur 'Contribution au projet urbain', qui privilégieront la dimension historique pour assurer le passage entre analyse et

Projet : la continuité historique devant permettre d'assurer la 'conformation' du projet à (et dans) son milieu. Cette même préoccupation est abordée par David Mangin et Pierre Panerai [1999] sous une autre optique : celle de la réinsertion des types bâtis, majoritairement produit par l'industrie du bâtiment, dans une logique de tissus.

---

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

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

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

L'histoire des villes, quant à elle, nous enseigne la permanence des tracés (voieries, parcellaires...) et l'obsolescence parfois très rapide des tissus. Il convient donc à partir de la production courante d'aujourd'hui (types, programmes, financements et procédés constructifs habituels des maîtres d'œuvre moyens) de travailler dans une perspective nouvelle qui intègre dès l'origine une réflexion sur les évolutions et les transformations possible, d'origine publique et privée. Cette tentative d'actualiser les mécanismes et les techniques qui ont permis de produire les villes, débouche ici sur des indications très pragmatiques et pratiques (tracés, trames, dimensionnements, découpage, terminologie ...).

L'objectif principal du master 'Architecture et Projet Urbain' s'inscrit dans une construction théorique qui fait de l'abandon de l'utopie de la ville fonctionnelle du mouvement moderne et de l'acceptation de la ville concrète héritée de l'histoire, la référence essentielle de la démarche du master. La ville héritée de l'histoire et le contexte oblige l'inscription de l'architecture. En retour l'architecture. Construit la ville. Le retour à l'histoire ne signifie cependant pas le rejet simpliste de la modernité pour une attitude nostalgique envers la production urbaine ancienne : les productions architecturales et urbaines du XXe siècle nécessitent en effet une plus large évaluation critique de leurs modèles et méthodes, suscitant de nombreuses voies de recherche.

Au courant de l'année universitaire 2014/2015 et parmi les différentes optiques à partir desquelles le projet urbain a été abordé et développé, on citera :

- Le Projet Urbain en centre historique
- Le Projet Urbain en périphérie
- Le Projet Urbain et les Instruments d'urbanisme
- Le Projet Urbain et les nouvelles centralités
- Le Projet Urbain et le développement durable A travers le thème du projet urbain, les étudiants pourront alors proposer un territoire de réflexion et d'expérimentation sur la ville.

**Dr. Arch. M. Zerarka**

Porteur du master « Architecture et Projet Urbain »

Dec 2017

## **1.2. Présentation succincte du cas d'étude :**

### **1.2.1 Introduction générale :**

Dans les dernières décennies, l'endurance des villes algériennes en développement urbain s'accompagne de plusieurs désagréments sociaux et environnementaux. L'expérience algérienne urbaine résulte d'un échec à travers l'urbanisme opérationnel et la planification traditionnelle, ses conséquences sont multiples qui engendrent une mauvaise qualité de vie et une identité perdue, c'est à dire que nos villes deviennent illisibles et incompréhensibles. Aujourd'hui nos villes sont en état de crise. L'urgence est de trouver des nouvelles approches de gestion stratégique s'adaptant au cadre de projet urbain, sous la tendance universelle actuelle qui cherche la composition urbaine avec l'héritage culturel et l'environnement existant, par des mesures simples et des modifications graduelles, tel que régénération ; densification ; restructuration ; renouvellement ; rénovation ; requalification.

Chlef l'une des villes algériennes qu'elle représente : d'une part un centre historique et un lieu de mémoire par excellence, fortement marqué par ses richesses naturelles, son statut général de pôle régional d'équilibre, d'attractivité et un lieu d'échange économique et commercial et d'autre part elle a perdu tout caractère d'une hiérarchie et d'une structure spatiale contrairement à la ville ancienne.

Chlef parmi les sinistrés de la faillite des instruments d'urbanisme, il est le temps d'avoir une nouvelle vision autant qualitative que quantitative dans la conception et la gestion de l'urbain partir de l'existant et le mettre en valeur, avec une attitude patrimoniale qui prend en considération la réalité urbaine complexe avec ses diverses dimensions

Pour se déplacer de l'échelle de la ville à l'échelle du quartier nous avons choisi le centre ancien de la ville de Chlef ; c'est un exemple très illustratif pour une expérience de renouvellement urbain, afin d'établir un diagnostic urbain qui touche la ville complète pour pouvoir formuler les différents enjeux, arrivant à établir un scénario d'un projet urbain compatible.

### **1.2.2 Présentation de la ville de Chlef :**

La ville de Chlef :

- ❑ -Située dans la région nord-ouest de l'Algérie (à 200 km au sud-ouest d'Alger et à 210 km au nord-est d'Oran).

L'accessibilité à Chlef est assurée par:

- Route nationale 4 (RN4).
- Route nationale 19(RN19).
- Le chemin de fer.

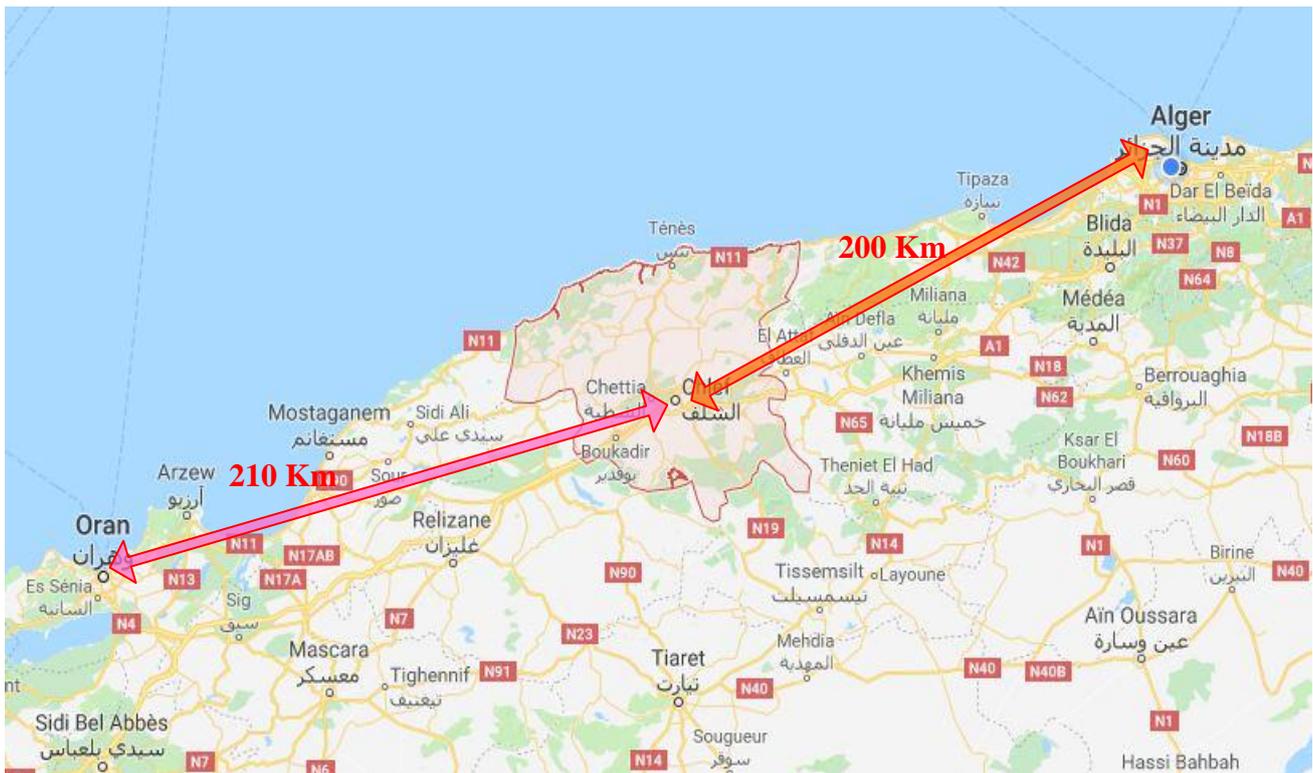


Figure 01 : Situation de la ville de Chlef Source : Google earth modifié par l'auteur

-le centre-ville est situé dans la plaine de Chlef.

- ✓ La ville est située dans une zone sismique de grande sismicité du sol (zone 3) .
- ✓ La ville est traversé par Oued Cheliff qui est la plus importante cour d'eau d'Algérie (700 km) traverse la wilaya de l'Est à l'Ouest, sur un trajet de 60 km, en trouve aussi oued Tsighaouet.

A cause de la succession des séismes (1934, 1954,1980), la ville est devenue un plan d'urgence, anarchique. Donc Chlef est un bon plan pour appliquer des études et un projet urbain.

### 1.2.3 Les motifs de choix :

- La ville de Chlef dispose d'un atout géographique : position du carrefour est à mi-distance d'Oran et d'Alger.
- Elle bénéficie de plusieurs atouts stratégiques : l'autoroute, route nationale (RN4-RN19), chemin de fer, .... etc.
- C'est une aire urbaine en formation elle présente nécessairement des contraintes et des dysfonctionnements qu'il faut identifier.

### 1.2.4 Problèmes:

Après notre recherche, nous avons constaté que la ville souffre de problèmes qui se traduit par:

- l'inexistence d'une façade urbaine unifiant la ville.
- Absence de l'identité de la ville
- Paysage urbain incohérent (non harmonieux)
- problème de déplacement: Insuffisances et mauvaise organisation des transports publique (circulation automobile, stationnement, circulation piétonne, cycliste, transport en commun, véhicules de livraison...)
- Absence d'animation culturelle.
- l'insuffisance d'espace public et d'espace vert dont la qualité de ce dernier est dégradé (non sécurisé, manque de propreté, mal repéré...)
- La centralisation des espaces publics et les fonctions dans le centre-ville crée des quartiers dortoirs (manque de la mixité fonctionnelle) et aussi l'insuffisance d'infrastructure (d'équipements).
- L'absence d'un aménagement des oueds(le mal exploitation des oueds dans le développement agricole)
- Le mal emplacement du cimetière
- Prolifération d'activités obsolète et nuisante (hangars, friches industrielles, entrepôts, décharges publiques)
- Rupture de l'équilibre entre l'espace urbain et les espace verts

### 1.2.5 Problématique générale :

la ville de chlef a connue plusieurs transformations de son tissu urbain à cause en 1<sup>er</sup> temps de sa situation géomorphologique (zone sismique). L'évolution de Chlef est marquée par une urbanisation formée d'une succession de plans d'urgence entrepris lors des différents séismes successifs.

Chlef actuellement est un espace qui relève d'un développement spontané, qui apparait comme un élément de provocation de l'éclatement de la ville.

De ce fait notre analyse consistera à renouveler la ville et revaloriser l'aspect historique et culturel de la ville

. Pour cela il faut répondre à ces questions:

- ✓ Comment peut-on régénérer et renouveler la ville pour passer à une expérience vivante pour appliquer les notions de développement durable, tout en préservant son histoire ?
- ✓ comment renforcer et assurer la continuité et la dynamique urbaine de la ville?
- ✓ comment réconcilier la ville et avec sa nature et l'homme en exploitant les potentialités paysagères du site?
- ✓ Dès la présence coloniale quel est le type du développement de la trame urbaine?

Quelles sont les raisons pour lesquelles les extensions sont apparues par des interventions anarchiques?

### 1.2.6 Problématique spécifique

Le renouvellement urbain d'une ville passe obligatoirement par la rénovation de son centre.

On a choisi d'intervenir dans le centre-ville pour traiter les problèmes de la ville et ses origines, et l'occasion de présenter sa vitrine en proposant la vision d'une ville durable.

Comment consolider la façade de la route nationale N° 4 et aménager oued CHLEF en parallèle? Préservant leur paysage urbain, Et l'utiliser comme outil pour relier le centre avec ses extensions.

Intégrer l'oued dans les risques (Inondation).

Quelle type d'aménagement spécifique peut répondre à nos ambitions de donner à Chlef un cachet bien précis et renforcer sa potentialité touristique afin d'émerger la ville à l'échelle régionale (métropole) profitant de sa situation stratégique et son histoire?

### 1.2.7 Objectifs

- Régénération urbaine et environnementale.
- on se base sur la recomposition de l'environnement pour renforcer l'image de la ville(macro environnementale; méso environnementale; environnement immédiat/micro environnementale )
- marquer la ville par un début et une fin bien claire.
- Restructurer le centre-ville par la réorganisation des espaces publics(les routes nationales; les jardins placettes; les terrains vides).
- Reconsolider la RN 4(Sécuriser et aménager le circuit piéton dans cette artère.) Encourager les citoyens à la marche à pied en créant la sensation de promenade. Organiser l'espace réservé aux piétons. Marquer le boulevard par un début et une fin bien claire et important( Le renforcement et la mise en valeur de la façade du RN 4 )
- Faciliter la Mobilité et l'accessibilité de la ville, par l'amélioration des réseaux de transport(Organiser le stationnement sur la voirie)
- Revaloriser l'image de la ville. . Organiser l'occupation de l'espace public.
- Renforcer l'attractivité économique et créer une autre touristique. (Dynamiser les activités commerciales et touristiques dans la ville.)
- Développer et renforcer la centralité de la ville
- Comment conforter le maillage viaire, en intégrant les extensions urbaines.
- Créer un maillage de voies hiérarchisées et prenant en compte les différents modes de déplacement (auto, piéton, cycle)
- Développer le réseau d'espace public et d'espaces paysagers à travers les berges, avec des vocations variées: espace de proximité, à l'échelle du quartier, des berges.
- Assurer une meilleure répartition des usages sur l'espace public (libérer de l'espace pour les piétons, rationaliser et mutualiser l'offre de stationnement).

- Préférer les aménagements plus respectueux de l'environnement (traitement de sol perméable, choix des plantations, ....)
- travailler sur l'accessibilité, les capacités en stationnement et la mise en cohérence
- avec la vocation urbaine du secteur, d'agir sur les plans de circulation si nécessaire.

### 1.2.8 Hypothèses

- Redynamiser la ville par la récupération des friches urbaines (le long de la route nationale 4) qui permet la reconstruction de la ville sur elle-même.
- consolider la façade de la RN4
- Aménager l'oued Chlef par l'intégration d'un parc urbain et réduction du risque d'inondation
- Faire une trame verte par une combinaison de l'existant (jardins publics; placette;...) et le parc proposé
- renouer le dialogue entre paysage et urbanisme par un remodelage ( le paysage urbain ) de oued Chlef .

### 1.2.9 Approche méthodologique :

#### ✓ **Approche théorique et conceptuelle :**

La première partie c'est une partie théorique, consiste à tirer des concepts clés de notre hypothèse, et une définition du contexte, intervention en périphérie, le projet urbain, le développement durable

- #### ✓ **Approche analytique :** On entame cette partie par une recherche documentaire sur la ville de CHLEF (plan, livre...) auprès des institutions concernées (APC de CHLEF, le CNERU, LA DUC), afin de collecter des informations et des données qui vont nous aider à comprendre la naissance de la ville et sa croissance depuis sa création jusqu'à l'heure, et à maîtriser son territoire et ses problèmes.

Pour analyser la ville on s'est basé sur l'approche de l'école d'architecture italienne muratorienne c'est l'approche typo-morphologique, qui consiste à étudier le terrain, la ville, les logements pour définir la morphologie urbaine, en basant sur une lecture historique de la ville (sa naissance et sa croissance).

#### ✓ **Approche à la conception du projet urbain :**

- C'est une approche basée sur l'analyse et l'observation des exemples similaires, cette analyse nous permet de faire une comparaison et de tirer tous les points positifs et négatifs des cas d'étude des autres pays, pour une bonne évaluation du concept et de composer un programme qui répond aux objectifs de notre problématique spécifique

#### ✓ **Présentation du contenu de chaque chapitre :**

Ce mémoire s'inscrit dans le cadre de l'obtention d'un master en architecture, le plan général de l'étude a été conçu conformément à l'option « projet urbain ». Le mémoire est partagé en trois chapitres :

**Chapitre 1 :**

Ce premier chapitre considéré comme un chapitre introductif au thème, il sera entamé par une introduction générale, une présentation de la ville de chlef pour tirer ses problèmes, une présentation de la problématique générale de la ville suivie par des hypothèses et on termine par une problématique spécifique ou on a pris une partie de la ville pour l'analyser d'une manière détaillée, et elle sera suivie par des hypothèses spécifiques.

**Chapitre 2 :**

Dans le second chapitre, concernant l'état de connaissance, on traite principalement la problématique générale, à travers la définition et les notions théoriques de projet urbain et le développement durable, des exemples similaires qui ont déjà traité notre thème de recherche, ainsi les notions et les principes qui seront appliqué dans notre cas d'étude.

**Chapitre 3 :**

Ce chapitre présente une analyse de la ville chlef afin de trouver des solutions à la problématique précédente, il présente le projet à l'échelle urbaine (Intervention sur site) et à l'échelle architecturale (projet d'architecture). Ce chapitre est composé de deux parties :

- la partie théorique : présente l'analyse de la ville chlef, ou l'approche typo-morphologique est adoptée.
- La partie graphique : présente l'aménagement urbain, la conception du projet architectural pour la vérification de l'urbain, schéma de structure, les plans, façade, coupe et une 3d. Le mémoire se termine par une conclusion générale qui vérifie les hypothèses et répond à la problématique.

## Introduction

Ce chapitre consiste à faire un état de connaissance concernant nos recherches effectuées par rapport à notre thème, en essayant de cerner les différentes notions et concept qui entoure notre thématique de consolidation urbaine dans le cadre d'un développement durable dans la périphérie de la ville de CHLEF. pour cela nous avons consulté les publications (livres, mémoires, thèses de doctorat, revues scientifiques..) à travers lesquels on a analysées des exemples concernant l'opération de consolidation urbaine ainsi que d'autres notions qu'on veut les adopter comme repense dans notre intervention tels que la mixité socio-urbain, les parcs agriculture, l'aménagement durable des berges d'oued chlef . Mais avant d'entamer les notions précédentes, il était nécessaire de commencer d'abord par la présentation de projet urbain qui est notre démarche et outils de conception et au même temps un outil de maîtrise de la consolidation urbaine dans la ville, pour finir à la fin avec le mode d'intervention et exemples. En extrapolant à travers ces derniers des principes à appliquer sur notre cas d'étude.

## 2.1 Identification de stratégie urbain

### 2.1.1 Le Projet Urbain :

#### a) Définition de projet urbain :

Le projet urbain est un concept élaboré pour désigner des pratiques urbanistiques qui rompent avec la démarche bureaucratique, linéaire, autoritaire et peu soucieuse des contextes locaux et de la composition du cadre physique, telle que développée par l'urbanisme des instruments .

Ce concept intègre dans les projets urbanistiques les notions de concertation entre les différents acteurs (décideurs, concepteurs, investisseurs, usagers) dans la prise de décision, la maîtrise des échelles mineures de l'espace urbain, la réponse aux exigences du contexte local et la composition des espaces publics- aussi importante que les aspects fonctionnels.

L'utilisation croissante du terme projet urbain, s'explique aussi en partie par sa facile appropriation par diverses groupes d'acteurs impliqués dans l'organisation de l'espace urbain tels que les politiciens qui l'utilisent pour désigner la conception d'un fragment de ville circonscrit et les organismes de réalisation – entreprises, promoteurs – pour parler d'une opération d'urbanisme<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup>. Maouia Saidouni, Eléments d'introduction à l'urbanisme : histoire, méthodologie, réglementation. Casbah editions, Alger, P21

**b) Projet urbain entre principes et contraintes :**

- ✓ Principes :
  - Améliorer les conditions de vie pour tous.
  - Rendre accessible le cœur et les entrées de ville.
  - Diversifier l'habitat et introduire de la mixité sociale.
  - Améliorer le patrimoine social existant.
  - Redynamiser le commerce local.
  - Créer les conditions d'amélioration de la tranquillité publique.
  - Focaliser les pratiques urbaines.
  - Redonner sens à la notion d'espace public.
  - Diffuser la nature et les espaces vert.
- ✓ Contraintes :
  - La gestion locale qui ne cerne pas la notion du projet urbain.
  - Le phénomène de la centralité et concentration de projet aux niveaux des pôles centraux.
  - Les instruments d'urbanisme issus de décision politiques qui ne favorisent pas la stratégie du projet urbain.
  - Le zoning dû à l'urbanisme du secteur du XX siècle qui favorise l'avènement de différentes zones industrielles, des zones commerciales, d'équipements, de services, des cités dortoirs

**c) Objectifs de projet urbain :** « *Le projet urbain doit devenir davantage une attitude qu'un savoir en soi. C'est une façon d'être ouvert sur le monde, de capter toutes les informations, d'être à l'affût de tout ce qui évolue dans la ville, dans le jeu des acteurs. Faire du projet urbain, c'est savoir prendre en considération cette évolution.* »<sup>6</sup>.

- Attirer les entreprises.
- Mieux servir les citoyens.
- Favoriser le développement économique local.
- Rendre la région compétitive.
- Optimiser la gestion interne des collectives.
- Fédérer les richesses individuelles et collectives.
- Être un fort vecteur de développement.
- Développer l'enjeu économique dont le but est d'attirer les visiteurs.

**d) Les échelles du projet urbain :** La notion d'échelles permet le traitement graduel des données d'une manière hiérarchique :

---

<sup>6</sup>. Amina Sellali , “ Apprendre à projeter la ville, le territoire, le paysage ”, Transcription de la conférence du 19 mars 2002 organisée à l'IFA, Paris.

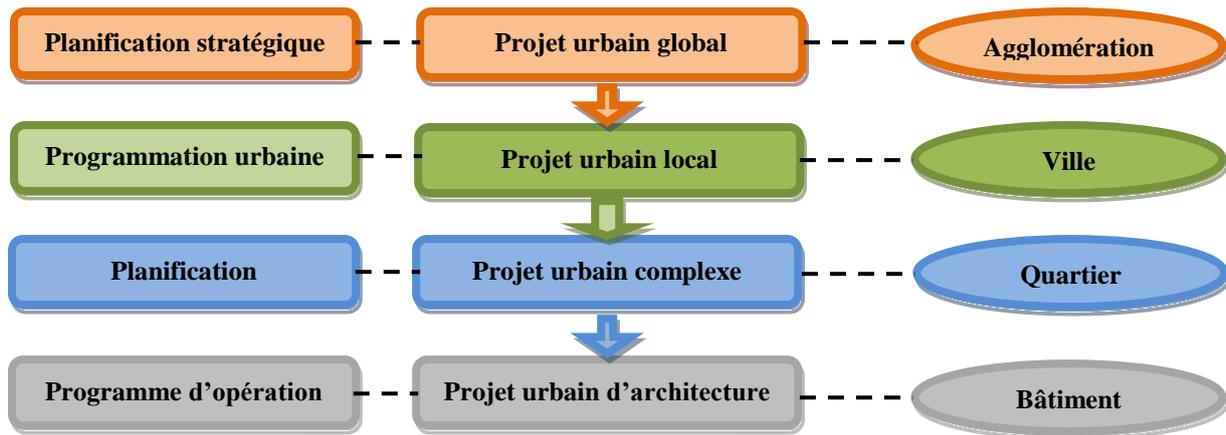


Figure 02 : Les échelles du Projet Urbain, source : Réaliser par l'auteur

### e) Les enjeux de projet urbain :

- Améliorer la qualité de vie.
- Intégrer la concertation et la négociation.
- Offre des solutions concrètes et opérationnelles

### f) Les modes d'actions du projet urbain :<sup>7</sup>

- La stratégie de communication.
- Le soutien des habitants et propriétaires.
- Le partenariat public/privé.
- Le montage financier.
- Participation des habitants et La concertation.
- Le management.
- Programmation urbaine générative.

**g) Conclusion :** Le projet urbain est une stratégie de pensée et dessiner la ville en prendre en charge sa dimension physique et historique afin d'assurer la continuité et l'articulation entre le noyau ancien de cette dernière et ses nouvelles extensions. (Ville, quartier, et le projet architecturale) le long de sa formation et de sa transformation en prenant en charge son patrimoine et l'opinion de ses habitants.

## 2.1.2 Le Renouvellement Urbain :

### a) Définition de renouvellement urbain :

Le renouvellement urbain est une notion plus large qui désigne une action de reconstruction de la ville sur la ville à l'échelle d'une commune ou d'une agglomération. Ce concept est une action qui désigne : « *la reconstruction de la ville sur elle-même et de recyclage de ses ressources bâties et foncières* »<sup>8</sup>.

<sup>7</sup>. Dr Djellata. A ,2015 cour « DD et PU » Master 2 architecture et projet urbain, institue d'architecture Blida.

<sup>8</sup>. Les mots-clés de l'aménagement et de l'urbanisme

Le renouvellement urbain intervient sur trois axes :

- a- La requalification des espaces publics.
- b- La redistribution optimale des équipements publics et commerciaux.
- c- La reconstitution d'un nouveau quartier suite à des actions de démolition

#### **b) Objectifs de renouvellement urbain :**

Transformer les quartiers en difficulté, dans le cadre d'un projet urbain.

Le renouvellement urbain permet de :

- Reconquérir des terrains laissés en friches.
- Restaurer des quartiers d'habitat social.
- Rétablir l'équilibre de la ville.
- Transformer les quartiers en difficulté, dans le cadre d'un projet urbain.
- Délimiter en surface l'étalement urbain.
- Favoriser l'intensité urbaine.
- Économiser les ressources naturelles.
- Réussir la mixité de la diversification.

#### **c) Ses différentes échelles :**

- L'échelle territoriale.
- L'échelle de l'agglomération.
- L'échelle du quartier.
- L'échelle de l'îlot.

#### **d) Les enjeux de renouvellement urbain :**

- **La cohésion sociale** : insertion sociale, culturelle et économique des populations.
- **Le développement économique.**
- **Le traitement spatial de la ville** : transformation du cadre bâti et de la typologie urbaine, instauration d'une diversité morphologique, restauration ou requalification des espaces publics et privés dans un objectif d'attractivité.
- **La diversification des fonctions urbaines** : présente sur le territoire afin de sortir d'une situation de mono-fonctionnalité d'habitat (habitat, activités, services) et des produits (standing, statuts d'occupation)

#### **e) Conclusion :**

Le Renouvellement Urbain réside principalement dans le nécessaire passage à côté d'un urbanisme d'extension à un urbanisme de transformation et de gestion : il ne s'agit plus principalement aujourd'hui de « créer de la ville » mais de modifier et gérer des territoires déjà urbanisés, posant parfois de grandes difficultés, avec la nécessité de consacrer une large place aux questions économiques et sociales (gestion urbaine de proximité, éducation etc.) créant les conditions du changement. Il aborde des échelles et problématiques plus larges, allant du social à l'économique, en passant par l'urbain.

### 2.1.3 Les Modes D'intervention Du Projet Urbain Et De Renouvellement Urbain :

- Rénovation urbaine.
- Aménagement urbain.
- Réaménagement urbain.
- Réorganisation urbaine.
- Réhabilitation urbaine.

Tout on se base sur la **Restructuration** et la **Requalification urbaine** :

• **Restructuration urbaine** : action relative à une intervention sur les voiries et réseaux divers et l'implantation de nouveaux équipements. Elle peut comporter une destruction partielle d'îlots ainsi que la modification des caractéristiques du quartier, notamment par des transferts

d'activités et des réaffectations des bâtiments.

• **La requalification urbaine** : Requalification est définie comme « action de donner une nouvelle qualification » est « l'attribution d'une qualité, »<sup>9</sup> Nous pouvons en déduire que la requalification s'effectue dans une perspective d'amélioration ou d'ajustement en vue de répondre à des critères attendus.

Le projet urbain et le renouvellement urbain sont des stratégies pour résoudre l'urbanisation anarchique des villes tel que le zoning, l'**étalement urbain**...etc, et construire la ville sur elle-même par la récupération des **friches**.

#### Les Friches :

- **Définition des friches** : D'après Michel JULIEN et Bertrand THEYES (2011), « *Le terme friche provient du monde*

*agraire, où il désignait la terre non cultivée dans un cycle de jachère. La friche évoque, en milieu urbain, l'abandon, la non utilisation ou la sous-utilisation, voire une utilisation à titre transitoire, dans l'attente d'une nouvelle occupation* »<sup>10</sup>.

Pierre MERLIN et Françoise CHOAY (2010) définissent dans leur Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement les friches urbaines telles que des « *Terrains laissés à l'abandon en milieu urbain* »<sup>11</sup>.

#### - Types de friches :

- Friches industriel.
- Friches militaires.
- Friches urbaines.
- Friches commerciales
- Friches ferroviaire
- Friches administratives.

<sup>9</sup>. In le Roberte de la langue française ,2003 et Larousse en ligne ,2009.

<sup>10</sup>. Michel JULIEN et Bertrand THEYES (2011).

<sup>11</sup>. Pierre MERLIN et Françoise CHOAY (2010) définissent dans leur Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement.

- **Friches entre avantages et inconvénients** : Les friches urbaines ont prouvé leur intérêt et importance dans le processus de reconquête et reconstruction de la ville, cependant leur reconquête suit généralement un processus complexe et long. Les friches, selon leur histoire, leur position ainsi que le coût financier inhérent au mode d'intervention à adopter, offrent des intérêts variés et mitigés, ainsi leur reconquête doit être pensée et rattachée au projet urbain comme alternative à la croissance urbaine périphérique.

| Avantages  | Inconvénients   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Transformation du passif en actif ; en réduisant les nuisances visuelles causées par les friches.</li> <li>- Amélioration de l'esthétique.</li> <li>- La réduction de l'étalement urbain : la réutilisation rationnelle moyennant une étude rigoureuse de friches urbaines d'activités, représente un outil de limitation de l'étalement urbain, à travers une vitalité économique accompagnée d'une revitalisation urbaine.</li> <li>- La revitalisation des quartiers et des collectivités. A travers la création de nouveaux logements, bureaux, centres de loisirs etc.</li> <li>- Promotion de la « densification » plutôt que l'étalement urbain.</li> <li>- Le développement économique (création d'emplois à la fois pendant le processus de réaménagement et à long terme ; augmentation des recettes fiscales, etc.)</li> <li>- Réutilisation de l'infrastructure urbaine existante (routes, égouts, services publics), ce qui réduit le besoin de nouvelles infrastructures, diminuant la mobilité ainsi que les coûts d'entretien des infrastructures.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'image négative ou le déficit d'image : en présence de la question philosophique du déchet qui pourrait être à l'origine d'une tentative d'explication quant à l'image plus ou moins négative que laisse entrevoir la friche.</li> <li>- L'absence d'affectation et le vide : deux facteurs à l'origine d'une perturbation du milieu urbain.</li> <li>- En d'autres termes, les qualités intrinsèques de la friche provoquant sans aucun doute une image très connotée, et même si le terme d' « angoisse » mériterait d'être adouci puisque la friche est devenue somme toute un espace banal, elle reste cependant un élément urbain dérangeant et marginal. (Soulier, 2004).</li> <li>- La création de facteurs pouvant aggraver la perception qu'en a la population. « les friches sont perçues par les habitants comme de véritables cancers dans le paysage, au pied même des maisons » (Forbras, 2001).</li> <li>- La connotation négative rend également inexistant tout attrait de la part des investisseurs : « les industries (et autres activités) créatrices d'emplois sont peu attirées par des sites associés à l'image des vides vétustes et d'un paysage urbain dégradé ». (Merlin et Choay, 2010).</li> </ul> |

**Tableau 01:** Friches entre avantages et inconvénients / source : <http://www.friches>

## 2.1.4 Le Développement Durable : Nouveau concept assurant la durabilité (d'aménagement, de ville et de projet)

### a) Définition de développement durable :

Selon Harlem Gro Brundtland<sup>12</sup>

« Un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. »<sup>13</sup> « La notion de développement durable interroge les sociétés urbaines sur leurs modes d'organisation de l'espace, leurs modes d'habiter et de déplacer, les nouvelles technologies de production et de communication, la gestion des ressources naturelle, les conditions d'existence et la qualité de vie des citoyens. »<sup>14</sup>

Selon UICN/PNUE/WWF (Sauver la planète, 1991) « Le développement durable signifie améliorer la qualité de vie tout en respectant la capacité de charge des écosystèmes sur lesquelles elle repose »<sup>15</sup>

### b) Les Piliers du développement durable :

« Les trois dimensions du développement durable – économique, social et environnemental, portés chacun par des acteurs différents, ne peuvent être articulés que dans de nouvelles formes de gouvernance, associant à la puissance publique tous ces acteurs, alliant participation des habitants et capacité technique de réalisation », souligne le Plan Urbanisme Construction Architecture (PUCA) 2007-2012<sup>16</sup>

C'est un développement économique efficace,

socialement équitable et écologiquement soutenable, donc

les piliers du développement durable s'appuient sur : la

société, l'économie et l'environnement (voir la figure).

• **Un pilier économique** qui vise à continuer à produire

des richesses pour satisfaire des besoins des populations

Mondiales (maintien du revenu par habitant, investissements collectives).



**Figure 03:** Trois piliers du développement durable /  
Source : <http://www.loiret21.fr/principes/trois-piliersdeveloppement-durable>

<sup>12</sup>. Premier ministre de Norvège, en 1987

<sup>13</sup>. [www.suden.org/fr/](http://www.suden.org/fr/) : développement-urbain-et-aménagement-durables, Date de mise à jour le 15/12/2015

<sup>14</sup>. ENJEUX DE DEVELOPPEMENT DURABLE : TRANSFORMATION URBAINE, GESTION PAR ANTONIO CUNHA

<sup>15</sup>. UICN/PNUE/WWF, (sauver La planète) stratégie pour l'avenir de la vie.

<sup>16</sup>. Site du PUCA, « Le PUCA. Enjeux, programmes et méthodes, 2007-2012, Le futur des villes à l'impératif du développement durable », idem

- **Un pilier social** qui veille à réduire les inégalités à travers le monde (prévenir l'exclusion, renforcer la participation).
- **Un pilier environnemental** qui cherche à préserver l'environnement que les générations futures recevront en héritage (reproduction à Long terme des ressources renouvelables, maintien de la capacité de charge des écosystèmes, limiter l'usage de ressources). Au centre de ce système durable **la gouvernance** qui introduit les outils de mise en œuvre indispensables à la bonne pratique du développement durable.

#### c) **Les enjeux du développement urbain durable :**

- Valoriser les espaces publics.
- Densifier : la densité est acceptable si la qualité urbaine est suffisante.
- Agencer les centralités, favoriser la mixité.
- Intégrer l'aménagement du territoire et la planification de ces transports.
- Eco-gestion des ressources.
- Développer les équipements et les services.

#### d) **Le projet urbain durable :**

- Le développement durable produit une relecture des enjeux urbains qui se traduit par l'adaptation de tous les acteurs du projet urbain et des principes du développement urbain durable avec les étapes du projet, pour cela, il y a des mesures à prendre pour un développement urbain durable applicable

**la mesure pour le lien social :** c'est de concevoir un projet urbain qui agence la mixité fonctionnelle, relie les centralités aux transports publics et renforce les centralités et la cohésion sociale, par : l'équité et l'intégration sociale et la vie locale.

- **La mesure pour la viabilité économique :** par l'optimisation de la consommation énergétique des bâtiments en améliorant l'isolation, des énergies renouvelables et réduire la consommation d'électricité et les transports individuels motorisés avec des tramways train téléféérique.
- **La mesure pour le cadre de vie :** par la création des logements et des emplois avec le financement des équipements qui assure la viabilité à long terme.
- **La mesure pour l'environnement :** par des espaces publics qui assure la durabilité du projet.
- **La mesure pour la participation des habitants :** afin de répondre aux besoins des habitants.

#### e) **Parc urbain :**

Un parc urbain est un endroit de la ville, aménagé en jardin ou forêt, avec une capacité naturelle d'autosubsistance écologique et pouvant desservir une population de plus de 3000 personnes qui en sont éloignées de moins de 15 minutes à pied.

**f) Aménagement durable :**

« *L'aménagement est par définition fait pour durer et doit donc être durable.* »<sup>17</sup>

L'aménagement est un domaine, ou la durabilité est un critère primordial :

- La durée de vie d'une maison est de plus de deux siècles.
- Celle des voiries bien plus longue.
- La durée d'existence des aménagements de l'espace urbain est bien plus longue que celle d'une législature (lois), et d'une génération d'habitants.

**g) Ville durable :**

« *C'est une ville capable de se maintenir dans le temps, de garder une identité, un sens collectif, un dynamisme à long terme. Pour se projeter dans l'avenir, la ville a besoin de tout son passé, d'une distance critique par rapport au présent de sa mémoire, de son patrimoine, de sa diversité culturelle intrinsèque et de projets multidimensionnels (...). La ville durable doit pouvoir offrir une qualité de vie en tous lieux et des différentiels moins forts entre les cadres de vie. Cette exigence appelle une mixité sociale et fonctionnelle, ou, à défaut, des stratégies pour favoriser l'expression de nouvelles proximités (...)* »<sup>18</sup> « La ville durable est tout d'abord (une ville capable de se maintenir dans le temps, de garder une identité, un sens collectif, un dynamisme à long terme) grâce à (une distance critique par rapport au présent, de sa mémoire, de son patrimoine, de sa diversité culturelle intrinsèque et de projets multidimensionnels). L'adjectif (durable) renvoie ainsi aux capacités des villes à se renouveler et à se redéfinir sur elles-mêmes. »<sup>19</sup>

La ville durable est celle qui améliorera le développement humain de ceux qui y vivent et y travaillent en intégrant les enjeux de santé, d'éducation et de prospérité indispensables au bien-être de tous. L'objectif n'est effectivement pas de préserver la ville elle-même mais la vie que nous pouvons y mener.

**h) Conclusion :**

Le développement durable est en quelque sorte une question d'équilibre entre les besoins des générations présentes et ceux des générations qui suivront. Cet équilibre prend tout son sens lorsqu'il est placé dans un contexte d'intégration économique, environnemental et sociale qui.

---

<sup>17</sup>. Article haute Savoie Comment mettre en œuvre un aménagement durable ?

<sup>18</sup>. Commissaire au Développement durable de juillet 2008 à mai 2011

<sup>19</sup>. « Les villes européennes face au développement durable : une floraison d'initiatives sur fond de désengagement politique » CyriaEmelianoff) EmelianoffCyria, maître de conférences à l'Université du Maine, GREGUM ESO, UMR 6590 CNRS

S'inscrivent dans une démarche à long terme et tiennent compte de la capacité d'agir dans les villes, quartiers et projet.

## 2.1.5 La consolidation urbaine :

### a) Définition de la consolidation urbaine :

Consiste à optimiser l'utilisation du territoire afin d'en assurer la rentabilité de retenir ou d'y attirer de nouvelles activités et de tirer profit des qualités d'un milieu de vie déjà habité (commerces, transport en commun, arbre matures, etc.). Les projets d'amélioration de l'espace public, de modifications aux bâtiments existants incluant le recyclage architectural ainsi que les projets d'insertion et de densification permettent d'assurer la pérennité et la prospérité des milieux ainsi consolidés.<sup>20</sup>

## 2.1.6 Quartier Durable : Une nouvelle conception de l'aménagement urbain

### - Définition de quartier durable :

Conçu et mis en œuvre grâce à une démarche projet de développement durable. « *Un quartier durable est une zone de mixité fonctionnelle développant un esprit de quartier ; c'est un endroit où les personnes veulent vivre et travailler, maintenant et dans le futur. Les quartiers durables répondent aux divers besoins de ses habitants actuels et futurs, ils sont sensibles à l'environnement et contribuent à une haute qualité de vie. Ils sont sûrs et globaux, bien planifiés, construits et gérés, et offrent des opportunités égales et des services de qualité à tous.* »<sup>21</sup> « *Un quartier durable est un quartier qui est capable de s'adapter aux évolutions du contexte général, du contexte démographique. C'est un quartier qui porte en lui les ressorts pour pouvoir continuer à répondre aux besoins de la population qui l'habite et qui est susceptible d'évoluer dans le temps...* »<sup>22</sup>.

### - Conclusion :

Les quartiers durables ne sont pas l'enjeu de réaliser des territoires d'exception du développement durable. Le quartier n'est qu'un maillon de la chaîne pour un urbanisme durable avec moins d'étalement urbain, plus de culture participative, des dispositifs éco-techniques. Il faut penser le quartier durable dans sa ville, l'intégrer dans un cadre plus large de projet de territoire.

---

<sup>20</sup>. [collectivitesviables.org](http://collectivitesviables.org) : sujets urbanisme

<sup>21</sup>. (Accords de Bristol, 6-7 décembre 2005) <http://www.aquitaine.developpement-durable.gouv.fr>

<sup>22</sup>. <http://www.reunion.developpement-durable.gouv.fr>.

## 2.2. Analyse Thématique

### 2.2.1. Exemple traitant la notion de Renouveau Urbain :

#### 1. Exemple 01 : Boulevard de Pie-IX Montréal-nord :

**Présentation de projet :** La requalification du boulevard Pie-IX<sup>23</sup> prend appui sur plusieurs grands projets d'infrastructure dont : le réaménagement du carrefour Henri Bourassa-Pie-IX et de l'entrée de la ville, la reconstruction du pont Pie-IX, l'aménagement de la gare Montréal-Nord

et l'implantation du service rapide par bus (SRB). Le boulevard Pie-IX

est perçu par les citoyens comme un secteur central structurant au sein de l'arrondissement, mais désorganisé et peu mis en valeur. La nouvelle planification devra favoriser la population locale en termes de diversité de logements, de services communautaires, de commerces de proximité et d'espaces verts tout en soutenant un embellissement important du cadre bâti et du paysage urbain (voire figure).

#### Synthèse d'exemple :

Après l'analyse de cet exemple on peut conclure que la requalification c'est l'un des modes d'intervention de renouvellement urbain afin de construire la ville sur elle-même donc ce mode d'intervention est en fait une forme d'évolution de la ville toute en introduisant la notion de la mixité urbaine, la mobilité douce et la biodiversité.



**Figure 04 :** le boulevard de Pie-IX / **source :** AECOM Consultants, direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises. <http://ville.montreal.qc.ca>



**Figure 05 :** le boulevard de Pie-IX / **source :** AECOM Consultants, direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises. <http://ville.montreal.qc.ca>

<sup>23</sup>. Boulevard de PIE- IX, AECOM Consultants, direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises.

## 2. Exemple 02 : Boulevard urbain sud Marseille (Projet de création du boulevard urbain sud (BUS)) :

**Présentation de projet :** Le boulevard urbain sud de la ville de Marseille (B.U.S) est un axe routier structurant; relie le secteur de la pointe rouge à l'autoroute A50 et la liaison L2 au niveau de l'échangeur Florian.

En 2017 : début des travaux du boulevard urbain sud de Marseille (B.U.S).

- Superficie: un axe routier structurant de 8,5 km qui relie le secteur de la pointe rouge à l'autoroute A50 et la liaison L2 au niveau de l'échangeur Florian.

**Synthèse d'exemple :** Le projet urbain sud de Marseille est un périmètre opérationnel qui permet d'instrumenter la compréhension du travail sur la grande échelle. Par sa prise en compte de l'histoire, du paysage et des territoires traversés ; le BUS répond partiellement à la définition de projet de territoire et met en place certains mécanismes du développement durable. La connaissance de l'histoire et du territoire apparaît comme un élément structurant de la démarche.



Figure 06 : Carte de présentation du projet du boulevard urbain sud BUS (source étude d'impact)



Figure 07 : boulevard urbain sud BUS

Source : <http://www.unbonplan.com/marseille-aix>



Figure 08 : boulevard urbain sud BUS

Source : <http://www.marseille9-10.fr>

### 2.2.2. Exemple traitant la notion de Quartier Durable :

#### 1. Exemple: Le Quartier Mermoz Lyon :

**Présentation de projet :** Le quartier de Mermoz Nord, construit en 1962 présente l'exemple typique d'un quartier édifié pour répondre à la forte demande en matière de logements dans l'après-guerre. L'architecture est massive et la qualité des matériaux moyenne.

Notons également que les aménagements intérieurs sont standardisés, l'aménagement comporte une série de plots immobiliers posés sur une parcelle sans réelle trame urbaine, les équipements publics et les commerces au centre de l'ensemble sont peu nombreux. Mais, dès les années 80, les autorités prennent peu à peu en compte

la dégradation progressive du quartier, tant au niveau social que matériel sur Mermoz Nord (partie A), et interviennent à plusieurs niveaux (partie B).

**Synthèse d'exemple :**

Après l'analyse de cet exemple on peut conclure que le renouvellement urbain du quartier (Rénovation urbaine) fait par :

- Désenclaver physiquement le quartier et renouer des liens avec les quartiers voisins.
- dynamiser et rendre attractif le quartier, par une implantation d'activités, et l'aménagement d'espaces publics attractifs.
- améliorer l'habitat pour assurer une mixité sociale.



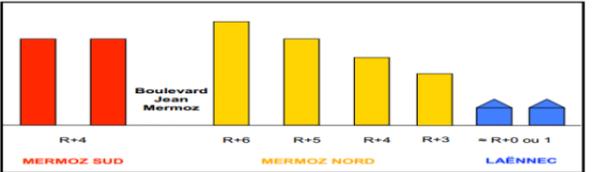
**Figure 09 :** le quartier Mermoz Lyon

**Source :** <https://mermoz-69.skyrock.com>

**2.1.1 Tableau Récapitulatif Des Exemples :**

**- EXEMPLE 01: le quartier Mermoz Lyon :**

**Présentation :** Le quartier Mermoz est situé à l'entrée Est de la ville de Lyon, il s'inscrit dans un site stratégique pour l'agglomération Lyonnaise en terme urbain et paysager comme en terme de déplacements. Une des spécificités du quartier Mermoz, est qu'il est traversé par l'autopont Mermoz-Pinel et une section de l'autoroute A 43, constituée de huit voies au total elle constitue une véritable fracture sur Mermoz.

| Problématique  | Objectifs  | Actions  |   | Projet   |
|--|--|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'enclavement du quartier.</li> <li>- Le manque d'attractivité et de dynamique.</li> <li>- manque de mixité sociale et fonctionnel. Logement vétuste et délabré.</li> <li>« Quels aménagements permettront d'effacer le clivage entre les secteurs Nord-sud, afin que Mermoz redevienne un quartier à morphologie urbaine? »</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Désenclaver physiquement le quartier et renouer des liens avec les quartiers voisins.</li> <li>- dynamiser et rendre attractif le quartier, par une implantation d'activités, et l'aménagement d'espaces publics attractifs.</li> </ul> <p>améliorer l'habitat pour assurer une mixité sociale.</p> | Thématique   | Intervention  | <p>« PROJET MERMOZ »</p> <p><b>Mise en forme du projet</b></p>  <p>Plan de situation à l'échelle de l'Agglomération</p>  <p>Aperçu des bâtiments actuels de Mermoz nord</p>  <p>Exemple de l'habitat actuel de Mermoz Nord</p>  |
|  |  | <p>Renouvellement urbain du quartier (Rénovation urbain)</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- prévoit une intervention sur les axes de circulation du quartier. Celle-ci s'appuiera sur la suppression du viaduc Mermoz /Pinel, véritable "égout à voitures" engendrant nuisances et insécurité pour les riverains. Cette destruction permettra de créer une entrée progressive dans l'agglomération par l'aménagement d'un boulevard urbain paysagé où chaque mode de transport aura sa place.</li> <li>- Ils sont développés un réseau de voiries claires et hiérarchisées au sein du quartier Mermoz Nord, dont le maillage s'insèrera dans le tissu environnant et s'ancrera notamment sur le nouveau boulevard Mermoz.</li> </ul> <p>Le désenclavement du quartier se fera également par l'approche globale des espaces publics de Mermoz. La création d'un réseau d'espaces publics fonctionnels et hiérarchisés, en lien avec le contexte et les pôles environnants de Mermoz Nord.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cette intervention consistant à relier le quartier aux espaces publics environnants vise à répondre aux abus d'usages actuels des espaces publics de Mermoz Nord et permettra l'appropriation du quartier par l'ensemble de ses habitants.</li> <li>- développe un bâti à échelle humaine. cela permettra une transition progressive du bâti avec le contexte urbain environnant. Il prévoit la création d'une façade urbaine</li> </ul> |  |

|  |  |                     |  |                                     |
|--|--|---------------------|--|-------------------------------------|
|  |  | <p>- Dynamise</p>   | <p>dense le long du boulevard Mermoz</p> <p>_Les rez-de-chaussée de ces nouveaux bâtiments le long du boulevard seront proposés pour l'implantation d'activités tertiaires, notamment médicales. En lien avec les autres activités médicales du huitième, ces rez-de-chaussée d'activité permettront de redynamiser économiquement le quartier et d'y développer une réelle mixité de fonction. Un traitement spécifique des espaces publics le long de cette façade urbain Pour dynamises le quartiers Il prévoit la création d'une façade urbaine dense le long du boulevard Mermoz Enfin, cet objectif nécessite un changement d'image du quartier qui sera apporté par l'aménagement d'espaces publics attractifs, en lien avec les besoins et les usages des habitants, qui comportera également une mise en valeur des équipements existants à proximité du quartier est prévu par notre projet,</p> | <p>Le projet de requalification</p> |
|  |  | <p>- Rénovation</p> | <p>- notre projet prévoit une intervention sur le bâti existant. Elle comportera une lourde phase de démolition/reconstruction et de réhabilitation des logements sociaux de l'OPAC. Cette réhabilitation consistera à emettre aux normes actuelles les appartements délabrés et étustes, afin d'offrir aux locataires des logements confortables et adaptés. L'ensemble des parties communes (rez-de-chaussée, cage d'escalier, etc.) sera également réaménagé.</p>   |                                     |

|  |  |                          |   |  |
|--|--|--------------------------|---|--|
|  |  | <p>- Diversification</p> | <p>- La diversification de l'offre de logement sera facilitée par la construction de bâtiments neufs permettant de proposer également des logements en locatif privé et en accession à la propriété.<br/>Conformément au souhait du Grand Lyon de renouveler la ville sur elle-même, ces derniers seront proposés en premier lieu aux locataires actuels des habitats collectifs de Mermoz Nord.</p> <p>La majeure partie du quartier sera réaménagée en îlots mixtes, suivant le principe de présidentialisation. Ceci se traduira par une sectorisation publics/privés ainsi que d'une redéfinition des statuts et usages des espaces extérieurs et des modes de gestion qui s'y rattachent. Les cœurs d'îlots, au rez-de-chaussée des immeubles, seront aménagés comme suit : jardins privatifs en bordure des logements en rez-de-chaussée, jardins collectifs au centre. Ces derniers ont pour objectif de proposer aux habitants d'un même îlot des espaces verts collectifs dont l'entretien sera assuré par la copropriété de l'îlot. Les cœurs d'îlots seront des espaces privés, fermés par des portails.</p> |  |
|--|--|--------------------------|---|--|

Tableau 02: Tableau Récapitulatif - quartier Mermoz Lyon – Source : Auteur

**EXEMPLE 02 - Le boulevard de Pie-IX Montréal-nord (-Requalification de boulevard Pi de boulevard Pie-IX)**

**Présentation de projet :** Les éléments observés ici se réfèrent principalement à la trame urbaine, à l’implantation et l’organisation du cadre bâti, à l’importance des proportions des gabarits de bâtiments, à l’encadrement donné sur la rue, à l’emplacement, aux proportions et aux vocations des espaces publics.

| Problématique   | Objectifs  | Actions  |  | Projet   |
|---|--|--|--|--|
| <p>-Décalage de la trame urbaine de part et d’autre de Pie IX : pas d’alignement de rues de part et d’autre</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Lieu de stigmatisation de la fracture du tissu urbain (secteurs est et ouest)</li> <li>· Implantations bâties en fond de lot</li> <li>· Disparité commerciale</li> <li>· Architecture de mauvaise qualité et faible densité d’occupation du sol</li> <li>· Stationnement en façade</li> <li>· Réfection du carrefour H-Bourassa : un élément de levier au redéveloppement</li> <li>· Avènement de 3 stations de SRB et de la gare de train de l’Est</li> <li>· Circulation et camionnage fortement présents (activités industrielles le long de la voie ferrée)</li> <li>· Parcours actifs (piéton et cyclable) peu présents et discontinus</li> <li>· Paysage peu valorisé</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Améliorer les liens est-ouest le long du boulevard Pie-IX</li> <li>- Créer des lieux de rencontre et de convivialité en aménageant des espaces verts et des places publiques</li> </ul>   | Thématique   | Intervention   | <p>Le boulevard de Pie-IX Montréal-nord</p>  <p>Figure 2 : Composantes identitaires et structurantes</p> |
|   |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Requalification</li> </ul>                  | <p>le secteur d’étude rassemble environ 6 000 ménages. Les caractéristiques sociales et économiques de l’aire d’influence au pourtour du boulevard Pie-IX sont similaires aux réalités de l’arrondissement, à savoir : une diversité multiculturelle et multiethnique, une forte proportion de ménages avec enfants et de personnes plus âgées, une grande proportion de locataires et un taux de chômage élevé.</p> |  |
|   |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aménagements des espaces publics</li> </ul> | <p>ces espaces bien souvent aménagés comme aire de stationnement et dépourvus de tout aménagement correspondent à de grands îlots de chaleur.</p>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Consolidation</li> </ul>   | <p>L’arrondissement de Montréal-Nord compte sur certains espaces verts au sein de son territoire. Le long du boulevard Pie-IX, ces espaces sont limités. Le projet d’établir un pôle et un parc à caractère institutionnel et communautaire à l’intersection du boulevard Henri-Bourassa, soit à l’entrée de ville nord, contribuera grandement à la consolidation des espaces et équipements récréatifs et sportifs</p> |  |  |  |

**Tableau 03:** Tableau Récapitulatif - Le boulevard de Pie-IX Montréal-nord - **Source :** Auteur

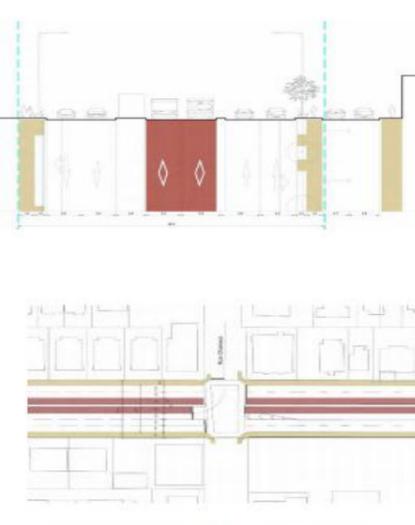
**EXEMPLE 03: Boulevard urbain sud Marseille (Projet de création du boulevard urbain sud (BUS))**

**Présentation :** Le Boulevard Urbain Sud, appelé le B.U.S, est le nouvel axe de circulation de 8,5km qui reliera la Pointe Rouge à l'autoroute A50, via l'échangeur Florian. Il traversera onze quartiers des 8e, 9e et 10e arrondissements de Marseille.

| Problématique   | Objectifs   | Actions                          |                                 | Projet   |
|---|---|----------------------------------|---------------------------------|--|
| <p>--Manque de cohérence dans le réseau routier.<br/>                     - Manque d'articulation.<br/>                     - La présence d'impasses et une confusion entre les voies publiques et privées.<br/>                     - Des difficultés d'accessibilité, un manque d'équipements et de services.</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Contourner le centre-ville, désenclaver les quartiers sud en les reliant à des axes structurants du réseau de l'agglomération marseillaise, améliorer l'accessibilité aux transports en commun.</li> <li>- Favoriser les modes de déplacement doux,</li> <li>- Aider au développement économique des quartiers traversés,</li> <li>- Améliorer le cadre de vie des riverains.</li> </ul> | Thématique                       | Intervention                    | <p>Projet de création du boulevard urbain sud (BUS)</p>   |
|   |   | Création du boulevard urbain sud | Réaménagement des espaces verts |  |

**Tableau 04:** Tableau Récapitulatif - Boulevard urbain sud Marseille - **Source :** Auteur

2.1.2 Tableau Comparatif Des Exemples :

| Critères de composition  | Le quartiers de Mermoz de l'entrée Est de la ville de Lyon.  | Requalification de boulevard Pie-IX   | Boulevard urbain sud Marseille<br>Projet de création du boulevard urbain sud (BUS)   | Projet   |
|--|--|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- désenclavement</li> </ul>                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'enclavement du quartier.</li> <li>- Ils sont développés un réseau de voiries claires et hiérarchisées au sein du quartier Mermoz Nord, dont le maillage s'insèrera dans le tissu environnant et s'ancrera notamment sur le nouveau boulevard Mermoz.</li> <li>- Le désenclavement du quartier se fera également par l'approche globale des espaces publics de Mermoz. La création d'un réseau d'espaces publics fonctionnels et hiérarchisés, en lien avec le contexte et les pôles environnants de Mermoz Nord.</li> </ul> | <p>Retisser la trame urbaine.<br/>-Encadrer le boulevard Pie-IX</p>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- La prise en compte des risques et la préservation des masses d'eau,</li> <li>- La compensation liée à la perte de 7600 m<sup>2</sup> de jardins familiaux ,</li> <li>- La prise en compte des nuisances en phase chantier notamment pour les zones à caractère commercial concernées,</li> <li>- L'opération du fonctionnement de certains carrefours.</li> </ul> | <p>Le désenclavement du quartier se fera également par l'approche globale des espaces publics .-. La création d'un réseau d'espaces publics fonctionnels</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- dynamise</li> </ul>                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le manque d'attractivité et de dynamique.</li> <li>- _ il prévoit la création d'une façade urbaine dans le long du boulevard Mermoz.</li> <li>- _Les RDC _ implantation d'activités tertiaires médicales .</li> </ul>   |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>-</li> </ul>  | <p>la création d'une façade urbaine dans le long du boulevard RN 4</p>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- améliorer le cadre bâti</li> </ul>        | <ul style="list-style-type: none"> <li>- prévoit une intervention de le bâtis existents</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Structurer et organiser l'activité commerciale.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>-</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- prévoit une intervention de le bâtis existents</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- mixité sociale et fonctionnel.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Diversification de l'offre de logement. Réaménagement des quartiers en îlots mixtes</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les réalités socio-économiques et culturelles de l'arrondissement de Montréal-Nord étant déjà connues, les principales observations sont ici rappelées.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>-</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Réaménagement des quartiers en îlots mixtes</li> </ul>  |

|                     |          |   |  |  |
|---------------------|----------|---|--|--|
| <p>- Mobilité</p>   |          | <p>- un relevé des principaux parcours d'auto bus, cyclables et de camionnage a été effectué afin d'évaluer l'intégration entre ceux-ci</p>    | <p>il est attendu du projet qu'il :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- améliore le maillage du territoire sud-est et son accessibilité qui est une des conditions de développement des quartiers sud de Marseille.</li> <li>- Qu'il offre un itinéraire continu pour les déplacements deux et un itinéraire en site propre pour les transports en commun et qu'il parvienne à opérer un report effectif vers les modes de déplacement alternatifs.</li> <li>- Réponde ainsi aux dysfonctionnements constatés ( congestions de trafic ponctuelles, difficultés de croisement, utilisation des voies de desserte pour absorber le trafic de transit,...)</li> <li>- Qu'il se connecte aux autres voies cyclables (voie verte Mazargues luminy, aménagements cyclables PAE saint-loup)</li> </ul> | <p>- un relevé des principaux parcours d'auto bus, cyclables</p> |
| <p>- Durabilité</p> | <p>-</p> | <p>le boulevard Pie-IX fait place actuellement à un développement conventionnel. On observe peu ou pas d'initiatives en matière de bâtiments et d'aménagements durables. L'arrondissement de Montréal-Nord s'est doté d'un Plan d'action en environnement pour sensibiliser les promoteurs et citoyens sur les nouvelles façons de faire et pour mettre en œuvre des actions collectives. Le projet de réaménagement des abords du boulevard Pie-IX représente ainsi une grande opportunité de renouvellement en matière d'aménagement durable.</p> | <p>-</p>   |  |

|                 |   |   |   |  |
|-----------------|---|---|---|--|
| - Forme urbaine | - | Les éléments observés ici se réfèrent principalement à la trame urbaine, à l'implantation et l'organisation du cadre bâti, à l'importance des proportions des gabarits de bâtiments, à l'encadrement donné sur la rue, à l'emplacement, aux proportions et aux vocations des espaces publics. | - | -l'implantation et l'organisation du cadre bâti, à l'importance des proportions des gabarits de bâtiments, à l'encadrement donné sur la rue, à l'emplacement, aux proportions et aux vocations des espaces publics |
|-----------------|---|---|---|--|

**Tableau 05:** Tableau Comparatif Des Exemples **Source :** Auteur

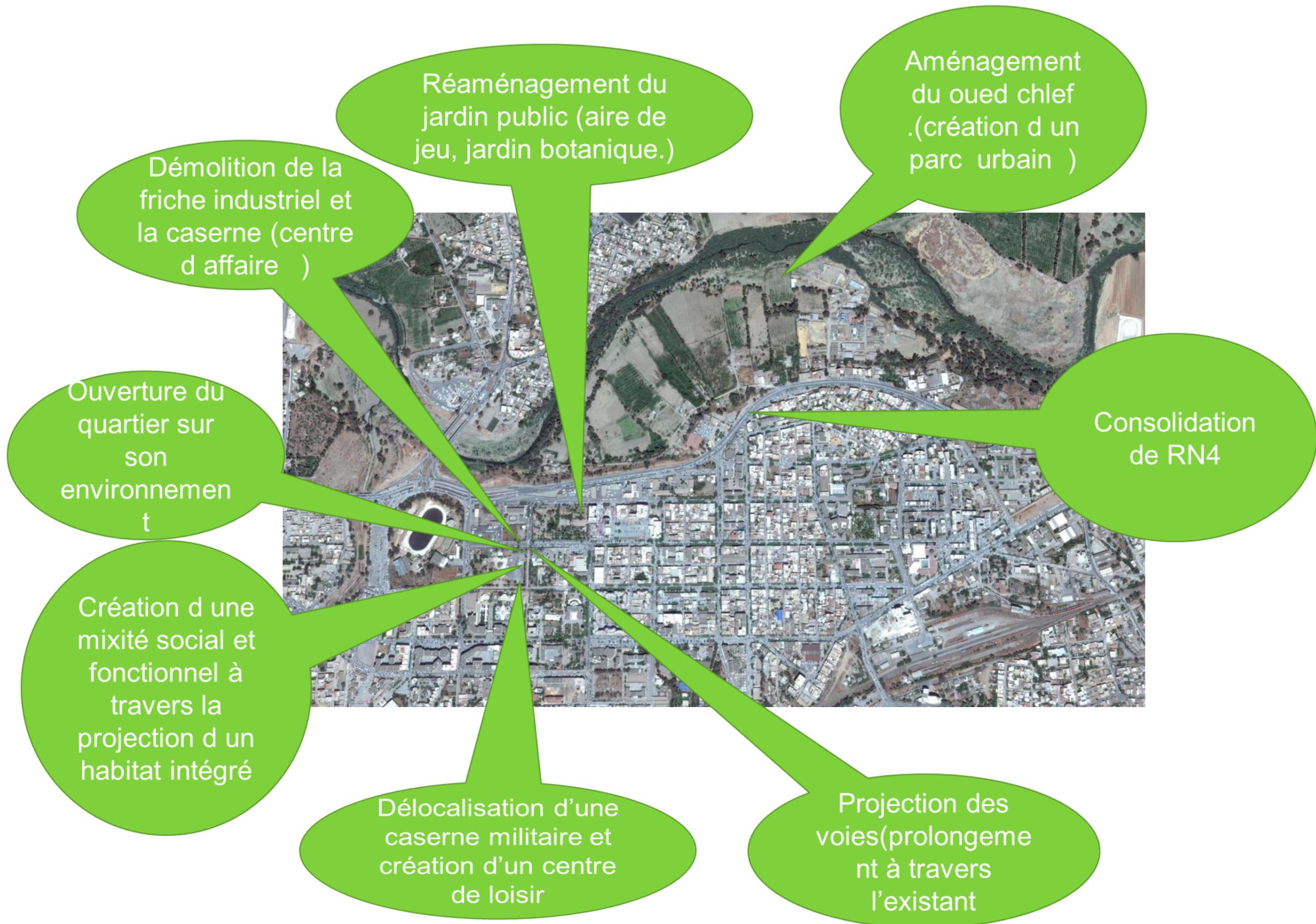


Figure 10 : schéma de recommandation Source : Google eath modifie par l'auteur

## Conclusion de chapitre 02 :

La recherche théorique et thématique dans le chapitre 2 est basée sur des ouvrages, des références et les différentes études des exemples. D'après cette recherche, on a pu se familiariser et trouver des concepts clés et ciblés ; projet urbain, consolidation, développement durable.

Cependant, ce chapitre nous a aidé de trouver des réponses favorables à notre problématique. Dont on connaît que la ville de Chlef est une ville stratégique qui a perdu son identité, sa vocation commerciale et agricole,

Donc la ville a besoin des nouvelles approches, tels que: le développement durable, qui est visualisée comme l'espoir qui va maîtriser le bon développement de la périphérie de la ville et de revaloriser ses vocations.

En outre, pour une meilleure gestion du territoire ; l'exemple de rénovation urbaine le Quartier Mermoz, a permis de déduire les systèmes et les stratégies des formes d'aménagement urbain de la ville, qui revalorise et renforce son rapport avec l'environnement, cela par la création d'un nouveau tissu urbain avec une mixité fonctionnelle, un nouveau système viaire et aussi par l'aménagement des espaces publique, et l'intégration de la mobilité douce.

Enfin, pour consolider de la route nationale RN 04 ; l'exemple Boulevard urbain sud Marseille (Projet de création du boulevard urbain sud (BUS)) est considéré comme exemple type de notre projet.

## Introduction:

La ville est un espace socio physique très supérieur, qui vint répondre aux exigences de la collectivité humaine, en assurant les fonctions politiques, économique, militaires sécuritaires et culturelles. (BEN YOUCEF, 1995). On a besoin d'appuis afin de lire et comprendre la ville, à travers une analyse sur la ville de Chlef. Chlef, une ville intermédiaire situé à mi-distance entre les deux grands pôles Alger et Oran, connaît son nom dû à la rivière du « Cheliff ». Nommée Castellum Tingitanum à l'époque romaine, ou encore El Asnam et Orléans ville à l'époque de la colonisation français, elle a été témoin de deux tremblements de terres majeurs. Un le 9 septembre 1954, et l'autre le 10 octobre 1980 avec plus de 80% de dégâts humains et matériaux. Ce dernier fut un point pour renommer la ville à CHLEF

### 1. Présentation de la ville de Chlef :

#### 1.1. Situation géographique de la ville :

##### 1.1.1. Situation nationale :

Chlef est une ville à vocation administrative, le périmètre actuel de la ville couvre une superficie d'environ 127,04 km<sup>2</sup> pour une population de 186795 habitants 2016. L'atout géographique dont jouit la ville de Chlef à mi-distance des deux grandes métropoles du pays Alger et Oran et le bénéfice du passage de liaisons, infra structurelles (routes nationales, chemin de fer, ligne de haute tension, autoroute), cette fonction prévue pour la ville de Chlef s'inscrit dans le rééquilibrage régional dépassant de cadre de la Wilaya. Dans cette optique, Chlef est appelée à rayonner sur un espace plus large qui intégrera Relizane à l'Ouest, Ain Defla à l'Est et Tissemsilt au Sud.



Figure 11: situation de wilaya de Chlef.

Source : [https://en.m.wikipedia.org/wiki/Chlef\\_Province](https://en.m.wikipedia.org/wiki/Chlef_Province)

##### 1.1.2. Situation régionale:

La ville de Chlef est limitée:

- Au nord, par la mer Méditerranée.
- Au sud, par la ville de Tissemsilt.
- A l'est, par les villes d'Ain Defla et Tipaza.
- A l'ouest, par les Wilayas de Mostaganem et Relizane.

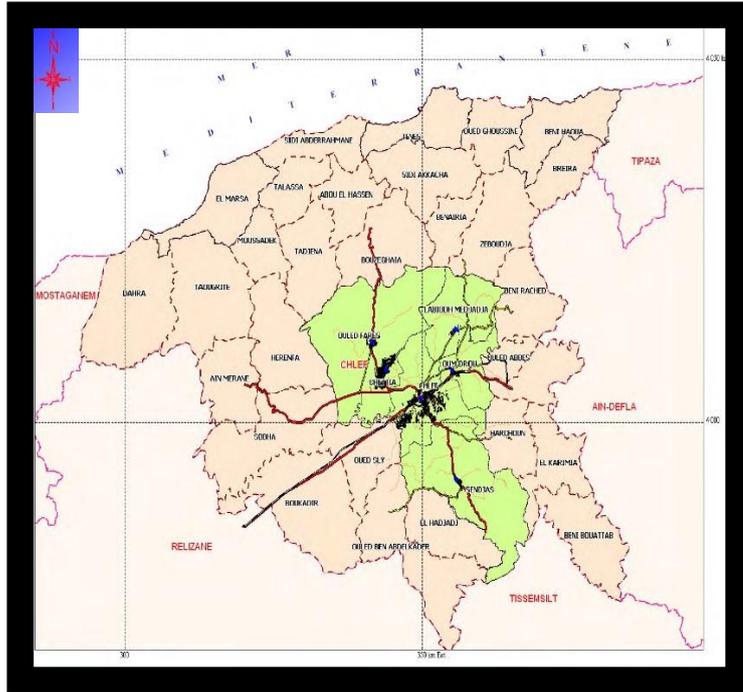


Figure 12 : situation régionale de Chlef. Source : <https://mtp.gov.dz>

**1.1.3. Situation communale:**

Le centre-ville de Chlef se délimite :

- Au nord Labiad Madjadja et Ouled fares.
- au sud par Sendjas.
- A l'est par Oum-Droue.
- à l'ouest Chettia et Oued-sly



Figure 13 : situation communale de Chlef.

Source : <https://en.m.wikipedia.org>

### 1.2. Accessibilité:

La ville de Chlef est desservie par la RN 04 qui relie Alger et Oran. Et la RN19 qui relie la ville de Ténès aux autres willayas Tissemsilt et Tiaret. La ville de Chlef est traversée par une infrastructure importante (la voie ferroviaire et l'Autoroute Est -Ouest).

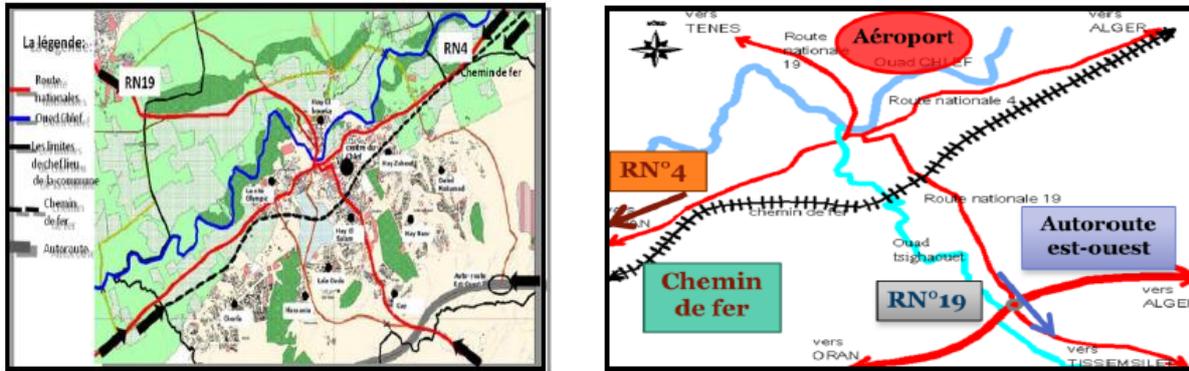


Figure 14: l'accessibilité de la ville Source : PDAU

### 1.3. Séismicité :

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

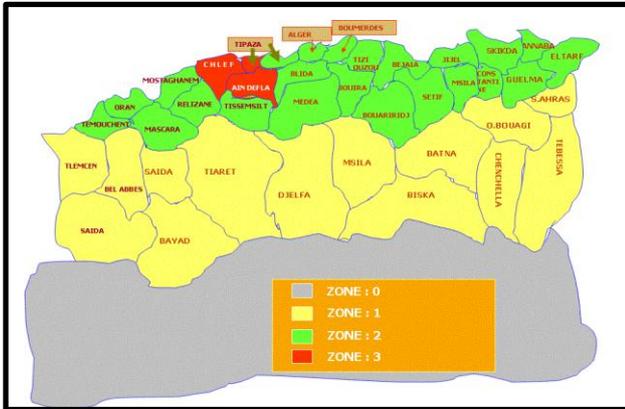


Figure 15 : Carte de zonage sismique Source : RPA

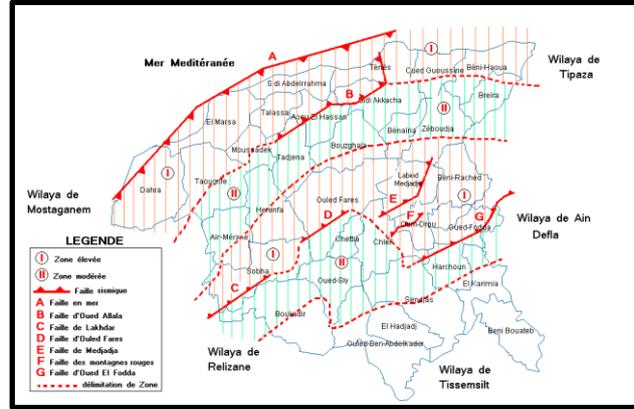


Figure 16 : Carte qui représente les failles sismiques Source : RPA

### 1.4. Climatologie :

Le climat est du type méditerranéen humide dans la partie Nord et de type continental vers le sud.

- froid en hiver et chaud en été.
- La température moyenne est de 38° en été et 06° en hiver<sup>1</sup>

<sup>1</sup>. Source : météo de Chlef (2007).

1. Température moyenne en °c :

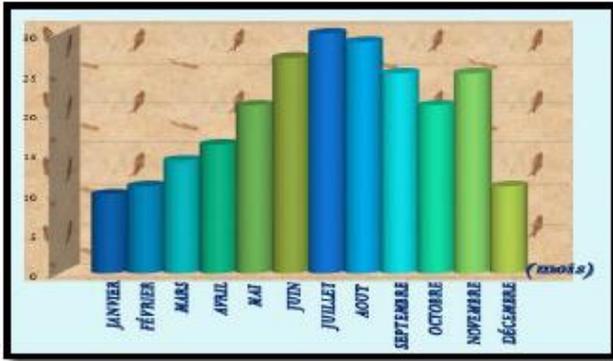


Figure 17: Température moyenne  
Source : météo de Chlef

2. Total insolation en heures :

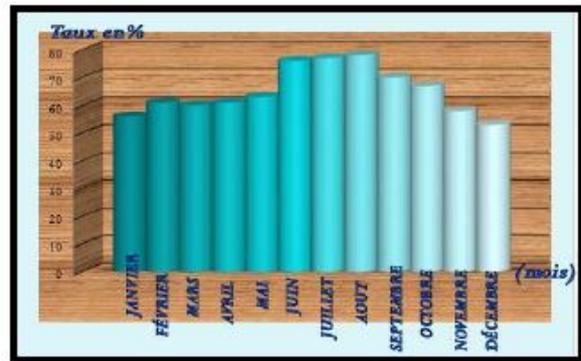


Figure 18: Total insolation en heures  
Source : météo de Chlef

3. Pluviométrie en mm :

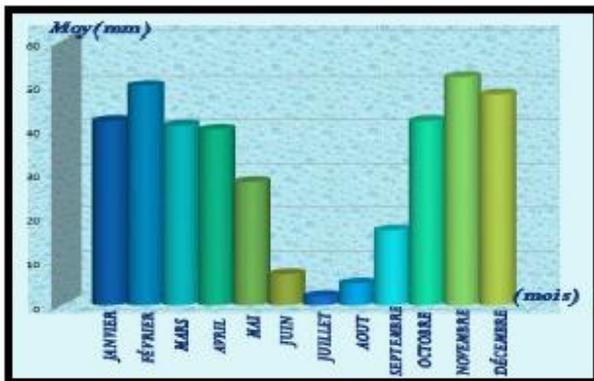


Figure 19: Pluviométrie de la ville  
Source : météo de Chlef

4. Vent moyen en m/s :

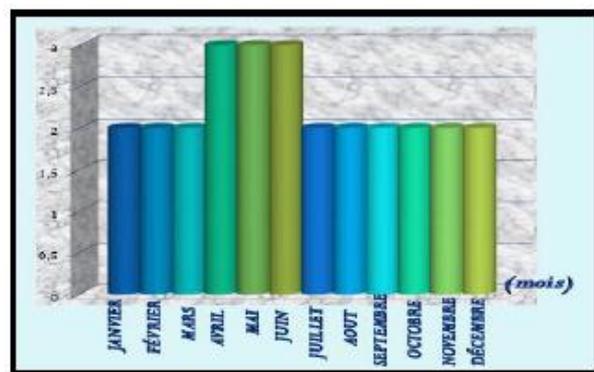
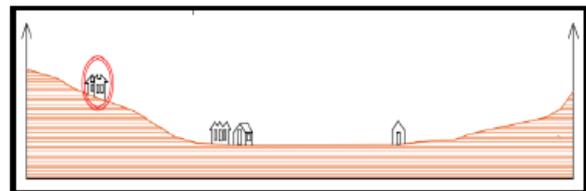
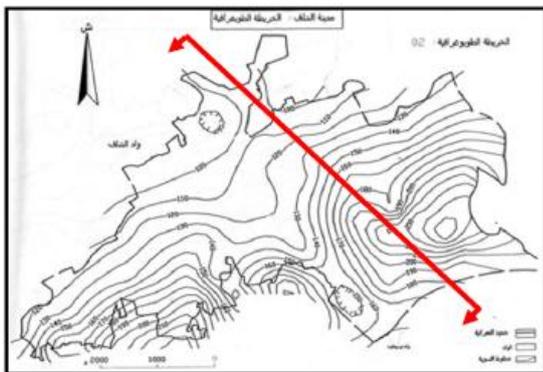


Figure 20: Vent moyen de la ville  
Source : météo de Chlef

La pluviométrie moyenne est : 40,06 mm par mois.  
Le vent souffle dépend du climat soit de l'est ou de l'ouest.

1.5. Carte topographique :



Figures 21.22: Carte qui représente les courbes de niveau de la ville  
Source : PDAU

## 2 . Lecture diachronique de l'aire de référence :

« La forme urbaine est un processus continu [...], et s'il est possible de la décrire ou de la caractériser à une période précise, on ne peut négliger, pour la comprendre, la lecture des périodes antérieures qui ont conditionnées son développement et l'ont littéralement formées...»

Carlo AYMONIN -La cita di padova-

En suivant notre processus méthodologique, la lecture diachronique est le premier niveau de lecture que nous abordons, elle vise la reconstitution de l'histoire urbaine de la ville, qui consiste à identifier les phases de sa formation et de sa transformation, en se basant sur la stratification des différentes époques.

Elle se fait d'abord à l'échelle territoriale où l'étude de la structure du territoire vise la compréhension de l'origine et de la logique d'implantation des établissements humains (anthropisation du territoire par l'Homme).

Ensuite elle se fait à l'échelle urbaine où l'étude de la formation et de la transformation de la ville permet d'identifier la partie la plus ancienne, et d'identifier les éléments qui ont perduré à travers tous le processus d'évolution.

### Objectifs :

-découvrir le processus de formation et de transformation des différentes composantes du site bâti et non bâti. -Identification des différents modes et formes de croissances des tissus et leur conséquence sur la structuration globale du site (rupture, articulation). -Identification des éléments naturels ou artificiels ayant un impact majeur dans le processus de formation de la ville.

**Processus d'appropriation du territoire de Chlef :** Nous notons 4 phases dans le processus d'appropriation du territoire :

- Phase 1 : Apparition des parcours de crêtes principales.
- Phase 2: Apparition des parcours de crêtes secondaires.
- Phase 3: Apparition des parcours de crêtes locales.
- Phase 4: Apparition du premier noyau urbain.



Synthèse du fondement de la ville de chlef et vision de la croissance

Chlef était passée par un chemin de fond de vallée, dont appartient au 2eme cycle de la consolidation du territoire (utilisation des fonds de vallée) par une descente des

La crête principale (montagnes MEDJAJA)

La crête secondaire (la route nationale 19)

Contre crête continu (la plaine de cheliff)

Parcours de fond de vallée (oued CHLEF) 3eme siècle après J.C = la période romaine

CASTILUME TINJITALUM

## 2.2 La croissance historique de la ville de Chlef :

**2.2.1 La toponymie :** Chlef, du nom de la rivière Chélif, anciennement El Asnam et Orléans ville à l'époque de la colonisation française, ou encore Castellum Tingitanum à l'époque romaine.

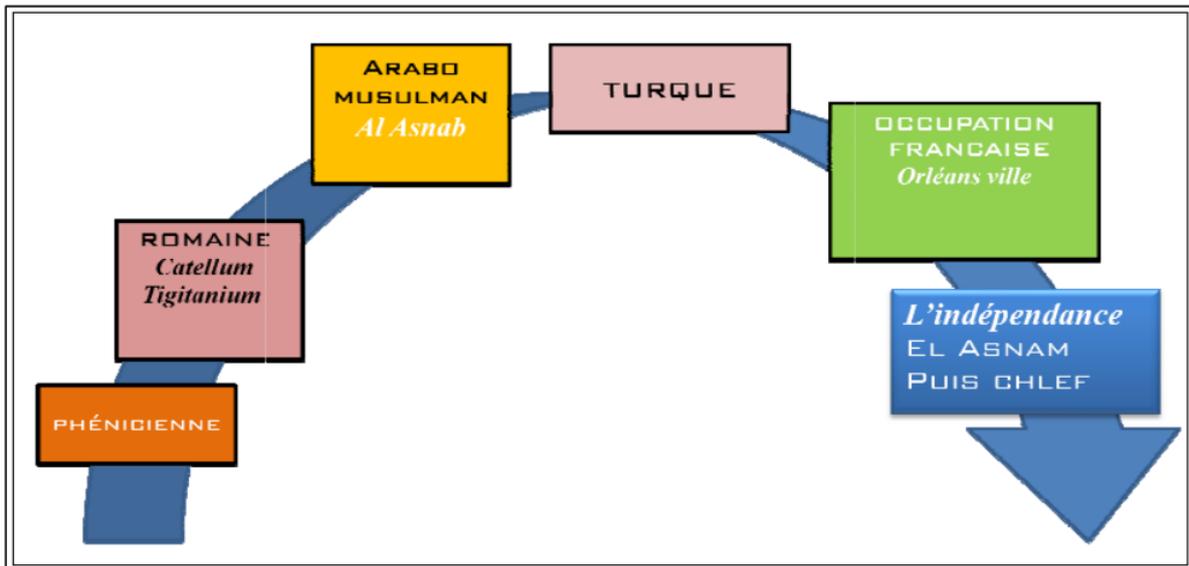


Figure 24 : la toponymie de la ville de chlef

### 2.2.2 Époque Phénicienne :

Avant l'arrivée même de l'invasisseur Romain, au temps des Phéniciens, la région du Chélif reste indépendante. Les Phéniciens y ont installé rapidement plusieurs comptoirs : Cherchell, Gunugu « Gouraya », Carthéna à Ténès, pour y échanger leur fourniture artisanale avec les Berbères



Figure 25: carte de chlef source : PDAU

### 2.2.3 Époque Romaine :

A cette époque, les Romains choisirent le site actuel de Chlef pour l'installation d'un camp militaire appelé Castellum Tingitanum servant au contrôle stratégique des passages Nord-Sud et surtout Est-Ouest de la vallée de Cheliff. La fondation des villes romaines comportait le tracé de deux axes, le Cardo et le Decumanus, l'un orienté Nord-Sud, l'autre Est-Ouest, et se recoupant en un point destiné à accueillir le centre-ville et à porter symboliquement le forum. (DEBLAERE 2010)

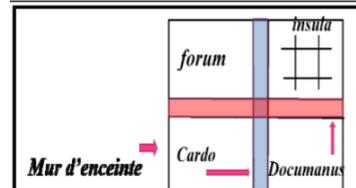
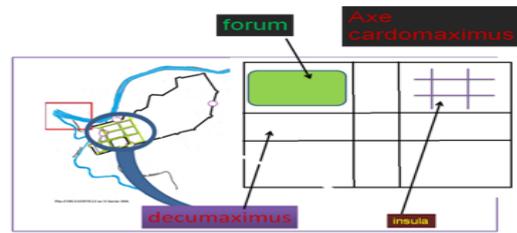


Figure 26: carte de chlef à l'époque romaine

### 2.2.4 Époque Arabe:

**\*675/.682 après J.C (53/62 l'hégire)**

\*Avec les Futuhates de l'Islam, les musulmans ont conquit la région sous le commandement du chef militaire Abou El Mouhadjir Dinar

-elle est passée successivement sous l'autorité des B'ni Rostom, Beni Obeide, des Beni Hammad, des Mourabitoune, des Mouahidoune et enfin des Banu Ziane.

\*Au début du 10<sup>ème</sup> siècle, Ténès a accueilli une forte immigration d'Andalous. Avec la décadence du royaume des Beni Ziane, Ténès devenait une république indépendante avec Moulay Ben Abdallah et Hamid El Abd

### 2.2.5 Époque Turque:

\*Durant l'époque turque, la région fût soumise et répartie entre plusieurs circonscriptions administratives (Dar El Soltan pour Ténès et la côte, Beylick du Titteri pour la partie Est et beylick de l'Ouest pour le reste avec le Khalifa du Cheliff).

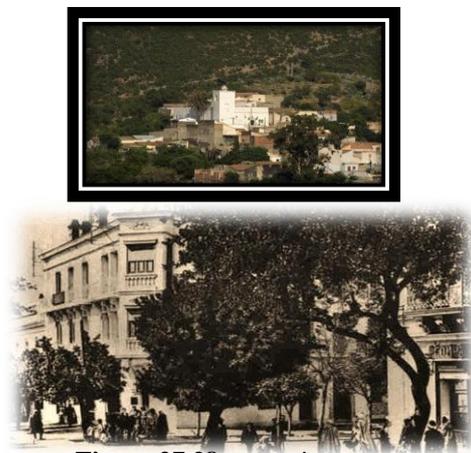


Figure 27.28: empreinte turque

Source: musée el asnam

### 2.2.6 La période coloniale :

#### A .Chlef entre 1843-1863 :

-Après 1830 la région subit l'occupation française. Le 27 avril 1843, le maréchal Bugeaud décide de construire un camp militaire sur les ruines romaines et décide d'y créer une colonie de peuplement européenne et on propose de l'appeler « Orleansville » en l'honneur de Duc d'Orléans.  
 - Le tissu colonial (le noyau historique) se caractérise par un tissu homogène avec un tracé en damier.

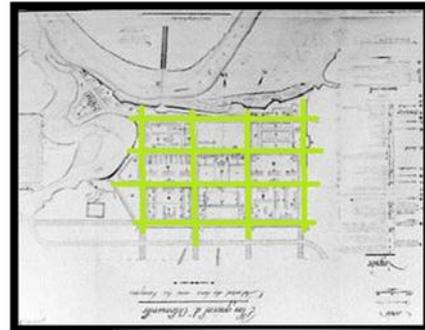


Figure 29: carte Orleansville en 1843

#### La 1<sup>ère</sup> Extension intramuros :

Création du nouveau quartier. Les français ont décidé d'implanter deux zones :

- Une cité militaire sur les tracés des romains.
- Une cité civile a une extension vers l'est.

Les français préservent le forum romain (sa position et ces dimensions), la croissance de la ville est une croissance linéaire tout le long d'Ouest est diriger vers l'Est à cause de la morphologie du site qui représente une barrière de croissance vers le Nord (oued Chlef), vers l'Ouest (Tisighaouet) vers le Sud par (les reliefs).

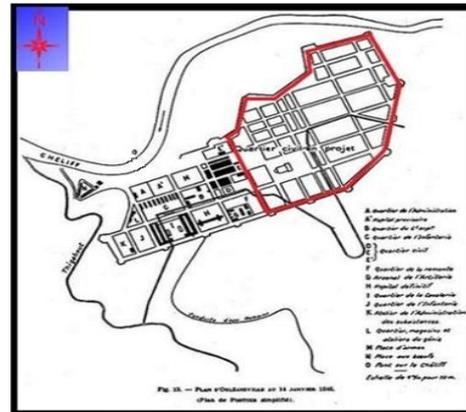


Figure 30: carte Orleansville en 1846

#### • 1<sup>ère</sup> Extension extramuros :

Dans cette période la ville de Chlef a connu plusieurs changements dans le système viarie et le bâtis et la construction des nouveaux équipements soit que routière comme les ponts de Cheliff et Tisighaouet et un développement au niveau des bâtis comme la gare. En 1848 fut créer sur la rive Nord d'Oued Chlef, un village colonial et effet en concession aux colonnes pour attirer les immigrants. Ce village fut appelé la Ferme (Hay el Houria). (EZZIANE, 2016)

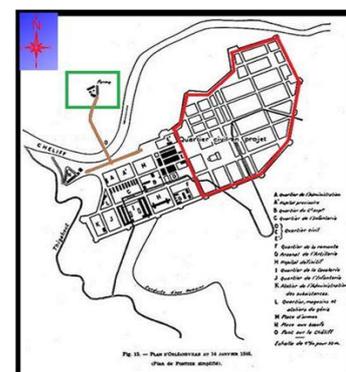
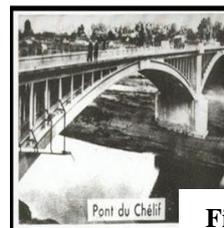


Figure 31: carte Orleansville en 1846

**B .Chlef entre 1863-1954 : La deuxième extension (BOCCA SAHNOUN) :**

Les portes coloniales



1-1-Porte de Ténès



1-2-Porte de Miliana

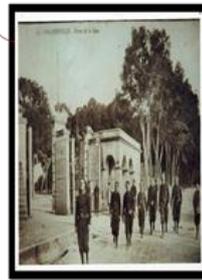


Figure 32: Orleanville

en 1929



1-4-Porte de Mostaganem



1-3-Porte de la gare

Porte de Ouarsenis

La deuxième extension (BOCCA SAHNOUN) :

Extension vers Bocca Sahnoun été après le séisme 1934, une croissance radicale vers le sud après le franchissement de la muraille qui présente une barrière de croissance.

+



Figure 33: carte Orleanville en 1934

**C. Troisièmes extensions (la cité d'urgence) 1954-1962:**

**Le séisme de 1954 :** La ville a connu un tremblement de terre le 09/09/1954 (bilan : 1340 morts et 5000 blessés).

Le séisme fut détruite la ville a 70 %.

**Les conséquences de séisme 1954 :**

La nécessité d'établissement de plan d'urbanisme (d'urgence)

Création de la cité d'urgence a l'ouest de l'oued tsigaout

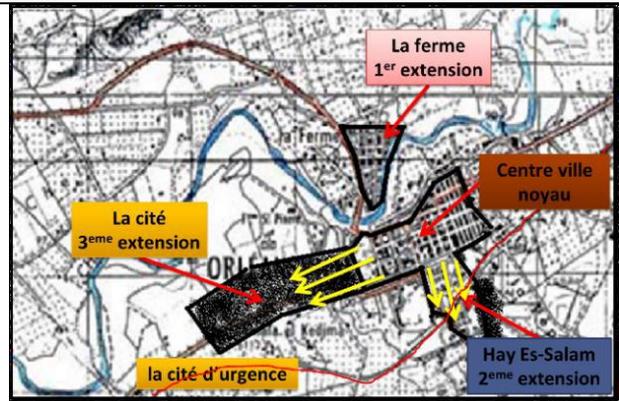
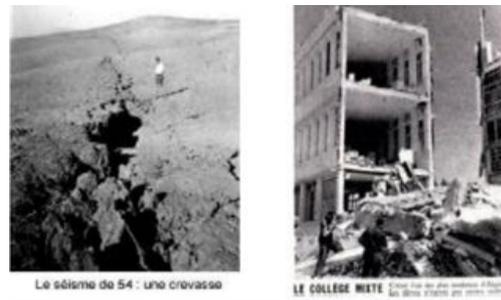


Figure 34.35.36: le séisme 1954



Après le séisme de 1954, la ville de Chlef à bénéficier d'un nouveau plan d'urbanisme est : - Transfère de bâtiments militaires à l'extérieur de la cite pour rénovation du centre-ville. - Déplacement de la route Alger -Oran RN04 vers l'extérieur.



Création de la cité d'urgence a l'ouest de l'oued tsigaout. Figure 37.38.39 : la cite d'urgence

**2.2.7 L'époque post coloniale : Entre 1962-1980 :**

La réalisation des projets d'habitat et certains équipement structurants « 02 lycées et un CEM et un complexe olympique », afin de créer un pôle complémentaire au centre-ville. Les années 1980 : La ville connue un major séisme en 10/10/1980 qui a causé des pertes humaines et détruit un grand nombre de construction plus de 80% de la ville a conduit à l'élaboration d'un autre plan d'urbanisme « urgence » donnant naissance à des cités préfabriquées

temporaire pour 10 ans. La dominante de ce type d'habitat expiré offre une possibilité d'intervenir à la ville de Chlef. A cause de la décennie noire la ville de Chlef comme toutes les villes Algériennes connaissent l'exode rural qui a servi l'étalement urbain de la ville sur tout le côté sud. Un changement morphologique de la structure et de l'armature urbaine de la ville.

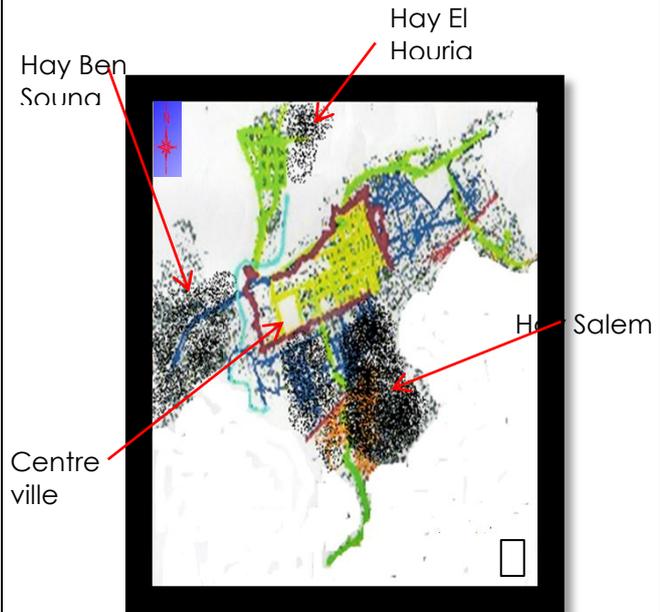


Figure 40 : agglomération chef-lieu

**2.2.8 Période 1980-1998 :**

Le 10 octobre 1980: La ville de Chlef a connu un tremblement de terre majeur qui a détruit 80 % de la ville. La prise en charge de l'état concernant les opérations de relogement des sinistrés, dans les brefs délais, comme solution implantation de constructions préfabriquées ont été réalisées dans le cadre du programme d'urgence de la reconstruction de la ville de Chlef.

- la création des nouveaux quartiers résidentiels :
- Hay Nasr (Ouled mohamed –Radar)
- Hay Lala Aouda et Hassania
- Hay olympique
- Hay Freres Abbed



Figure 41.42.43 : constructions préfabriqués les cites d'urgence

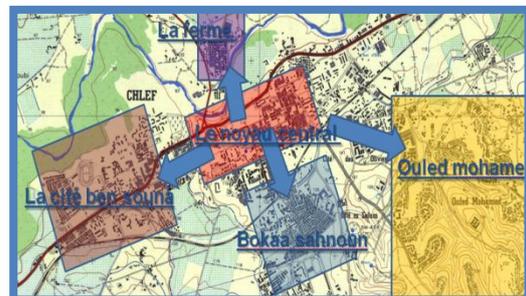


Figure 44 : la carte de chlef

### 2.2.9 Période Actuelle :

#### \*Le découpage technique:

\*Sur le plan technique , la commune de Chlef compte 15 P.O.S urbanisé ,6 à urbaniser et 5 non urbanisé.

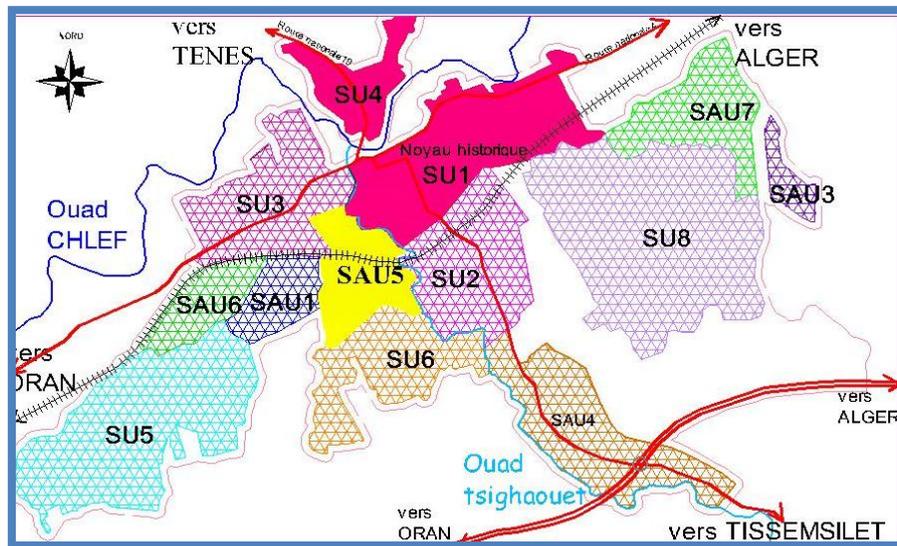


Figure 45: la carte de composition de POS Source : PDAU

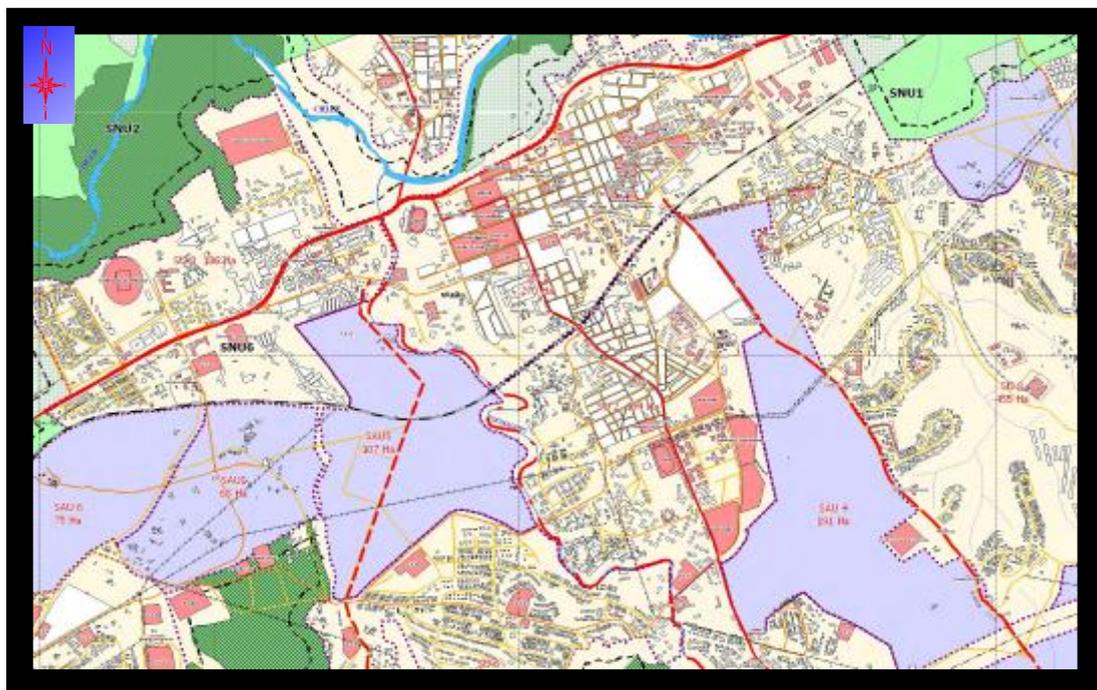


Figure 46: la carte de la commune de chlef source : PDAU

2.2.10 Carte Synthèse :

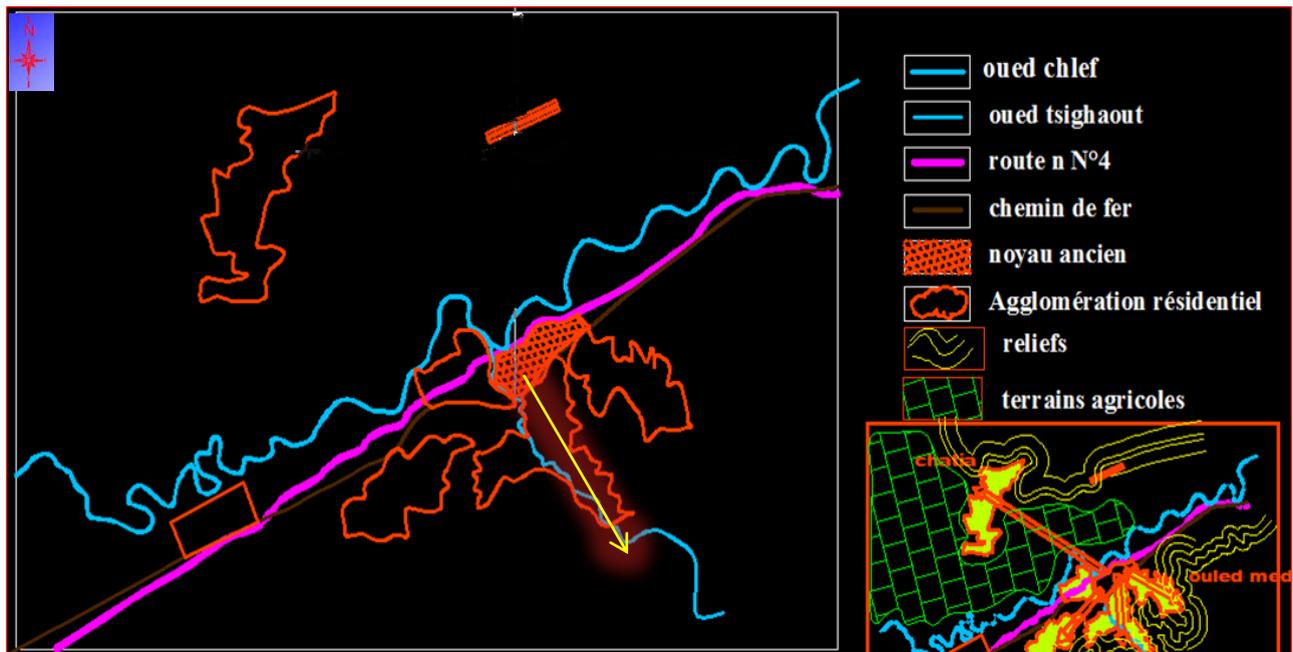


Figure 47: la carte synthèse de chlef modifiée par autours source : PDAU

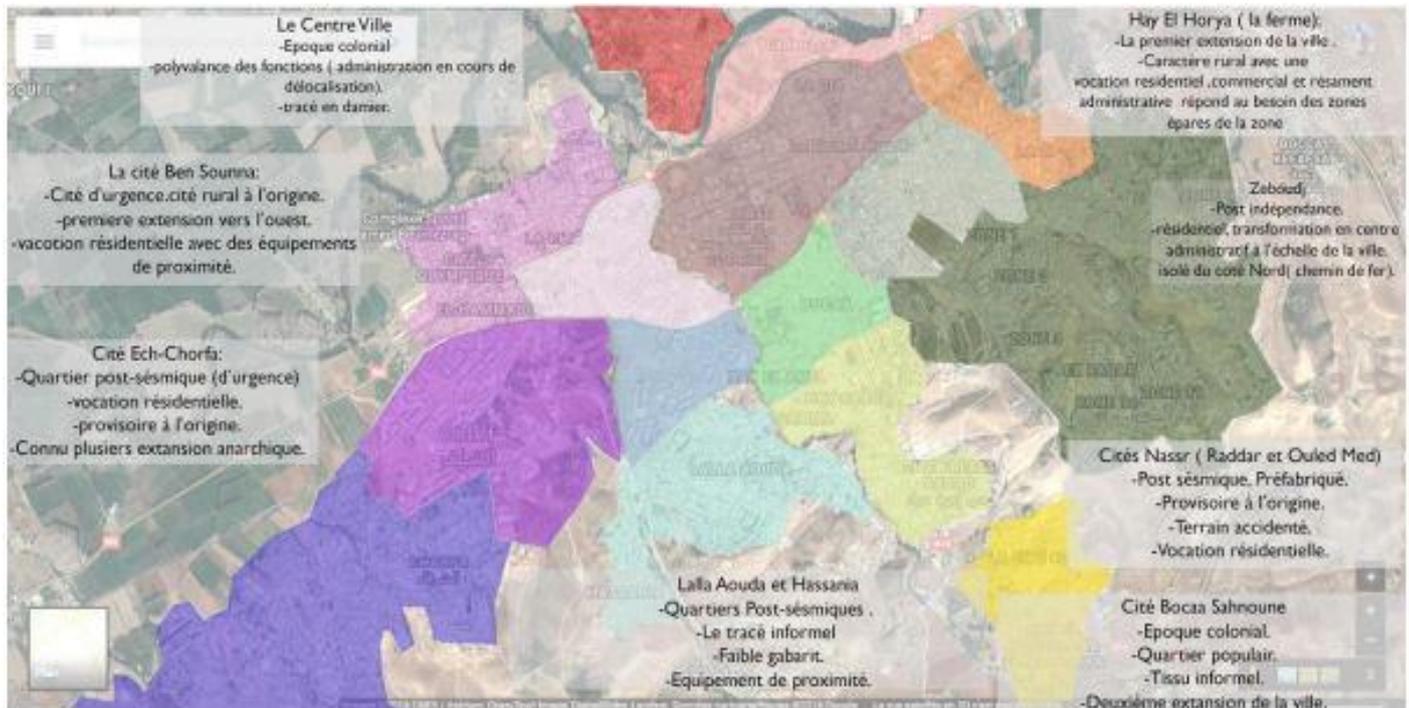


Figure 48 : évolution historique de l'agglomération modifiée par autours source : PDAU

### 3 . Lecture synchronique de la ville :

#### 3.1.Potentialités de la Ville :

Chlef est un pôle régional de forte polarité du fait de plusieurs facteurs :

A. Son histoire : c'est le premier facteur, elle était passée par une histoire très longue, caractérisé par des évènements très divers, car elle a connu de nombreuses civilisations où chacune a laissé sa trace.

B. Sa forte centralité.

C. Sa cachet commercial.

D. Son aire d'influence.

#### 3.2. Contraintes de la Ville :

Il existe des contraintes qui constituent des obstacles au développement urbain de la ville :

##### A. Naturelles :

- La forte sismicité de la zone de chlef.
- La sécheresse et la pollution d'oued Chlef et Tsighaout.

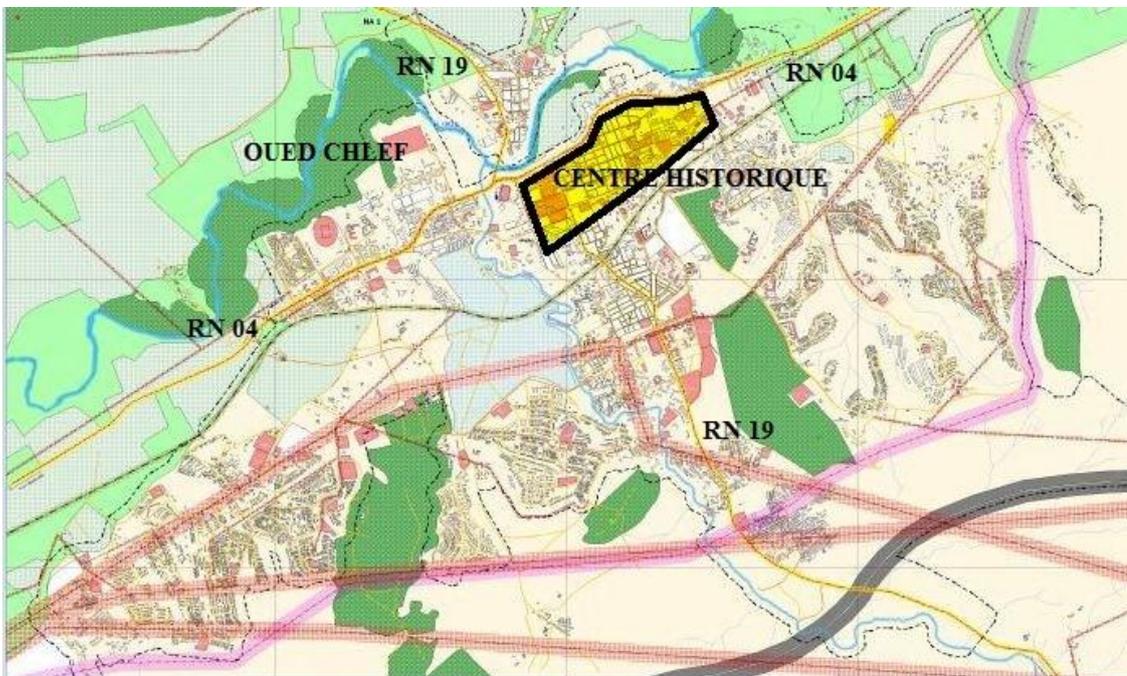


Figure 49: carte montre le tissu urbain de la commune de Chlef

Source : PDAU de Chlef ; auteur

#### 3.3 Structure viaire :

Dans la ville de CHLEF, on distingue plusieurs types de voies caractérisées suivant leurs Critères :

- Densité de mouvement de circulation.
- Fonction urbaine.
- Volume de degré de son équipement



Figure 50: Hiérarchie des voies dans la ville de Chlef, Source : l'auteur

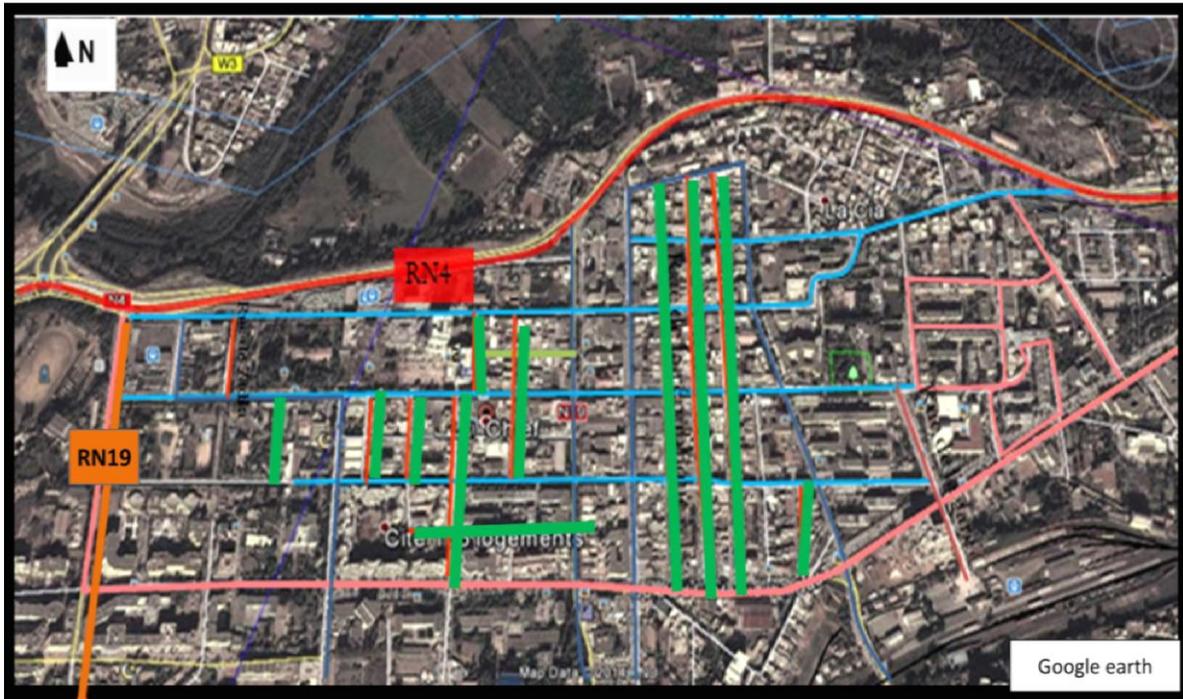


Figure 51 : Les différentes voies dans la ville de Chlef, Source : Google Earth + traitement personnel

### Route national N 04

#### Identification :

Axe structurant.

Axe partagé (piéton et mécanique)

#### Direction :

Direction est-ouest.

Activités commercial, résidentiel, mixtes, services.

Forte activités le jour et faible les nuit.

Un bâtis linéaire et un ponctuel tout au long la voie.



Figure 52: Route national N 04.

Source : l'auteur

### Boulevard Benbadis

**Identification :**

C'est l'axe qui relie tous points d'accès au quartier au sud.

**Direction :**

Double sens est-ouest.

Largeur convenable suffisante par rapport a la circulation.



Figure 53: Boulevard Benbadis

Source : l'auteur

### Route national N 19

**Identification :**

Axe structurant.

Axe partagé (piéton et mécanique)

**Direction :**

Direction nord-sud.

Activités commercial, résidentiel, mixtes, services, les agences.

Forte activités les jours et moyen la nuit.



Figure 54 : Route national N19

Source : l'auteur

### Les rues secondaires

✓ **Rue émir Abdel el kader :**

**Direction :** Est-Ouest.

**Singularité :** dominance d'activites commerciales.

✓ **Rue des Martyrs ( Ex Rue d'isley ) :**

**Direction:** Est-Ouest.

**Singularité :** habitations + commerces, concentration des banques.

✓ **Rue Ibn Rochd :**

**Direction :** Est-Ouest.

**Singularité :** équipements d'administration, commerce.



Figure 55. 56. 57 : les rues secondaires

Source : l'auteur

### Les rues tertiaires

✓ **Rue de la république, aspirant Dahnan, chaib edour, si allal:**

**Direction :** Nord-Sud, sens unique.

**Singularité :** elles se caractérisent par leurs étroitesse.

**Etat :** dégradés à cause du fort flux piéton et mécanique ; à cause de sa la transformation résidentiel + commerce.



Figure 58: les rues tertiaires

Source : l'auteur

### 3.4 le système d'îlot:

Le centre-ville est constitué de plusieurs îlots, de formes et dimensions différentes :

1. Rectangulaire.
2. Trapézoïdale.
3. Irrégulière.

| Typologie des îlots | Sur plan |
|---------------------|----------|
| rectangulaire       |          |
| trapézoïdale        |          |
| Irrégulière         |          |

Figure 59 : Types des îlots dans a ville de Chlef,  
Source : L'auteur

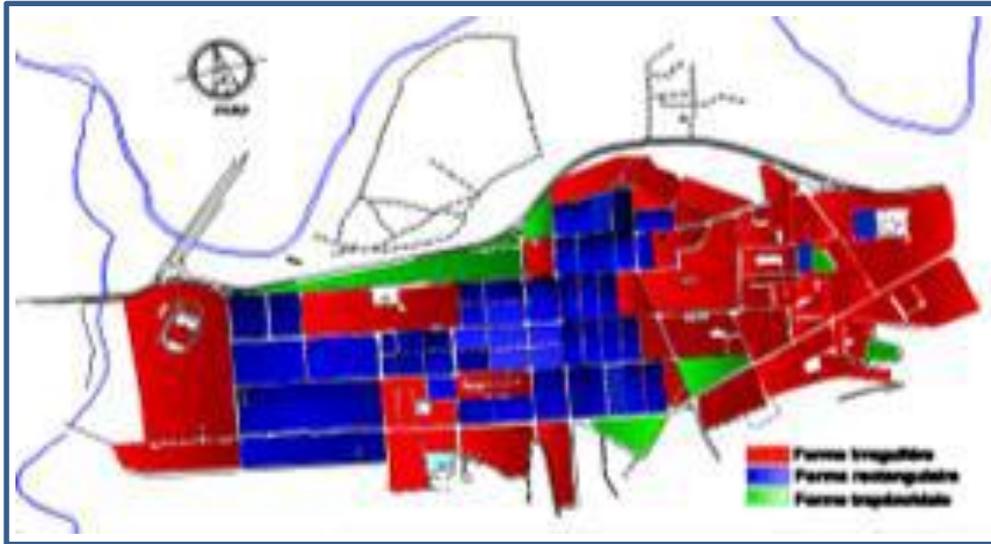


Figure 60 : Carte des îlots de la ville de Chlef,

Source : [www.orleansville.org](http://www.orleansville.org) + traitement personnel

### 3.5 Structure fonctionnelle :

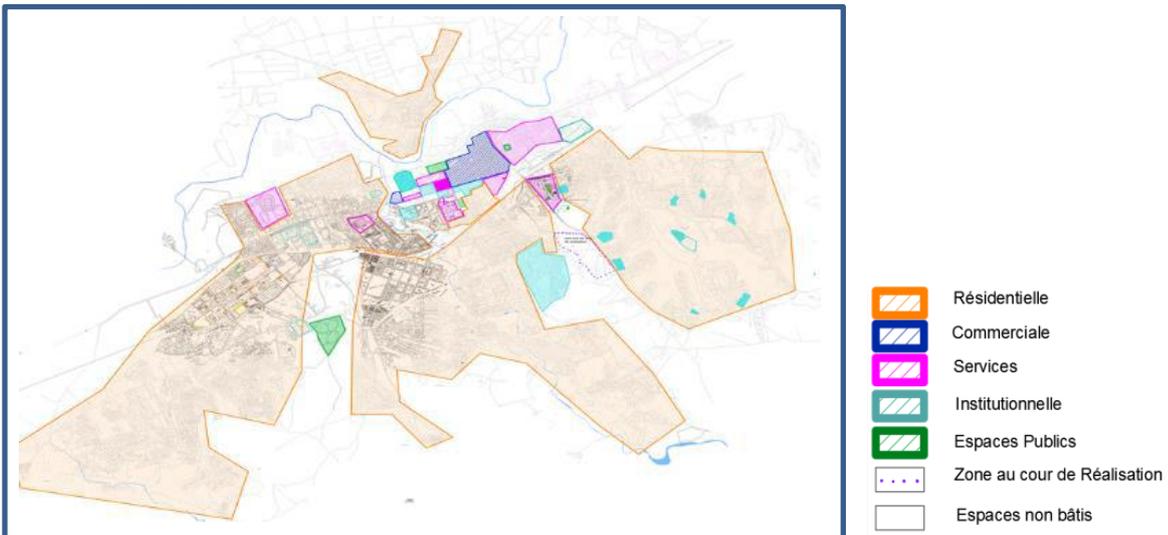


Figure 61: la carte exprime la distribution des fonctions de la ville, Source : auteur.

Les fonctions dominantes sont celles :

- Résidentielle.
- Educative.
- Culturelle.
- Commerciale.
- Sportive.

| Type de fonction     |   | Image  |
|----------------------|---|--|
| Education et culture | Université, lycée, école, musée.....                  |  <p><b>Figure 62:</b> l'université de chlef</p> |
| Habitat              | Les bâtiment collectif                                |  <p><b>Figure 63:</b> bâtiment collectif</p>    |
| Commerce             | Des boutiques et magasins                             |  <p><b>Figure 64 :</b> marché couvert</p>      |
| Administration       | APC, banque, daïra, wilaya...                         |  <p><b>Figure 65:</b> daïra de chlef</p>      |
| La santé             | Les hôpitaux, Clinique privées (orange, hikma, ihsan) |  <p><b>Figure 66 :</b> clinique elhkma</p>    |
| Militaire            | Gendarmerie, caserne, police                          |  <p><b>Figure 67:</b> gendarmerie</p>         |
| Habitat individuel   | Habitat individuel intègre par commerce               |  <p><b>Figure 68:</b> habitat individuel</p>  |

### 3.6 Typologie du cadre bâti :

En analysant la carte de typologie du cadre bâtis on remarque que la densité de l'habitat individuel est beaucoup plus moins que les équipements, donc il y a un importante équipement par rapport des habitants dans notre site.

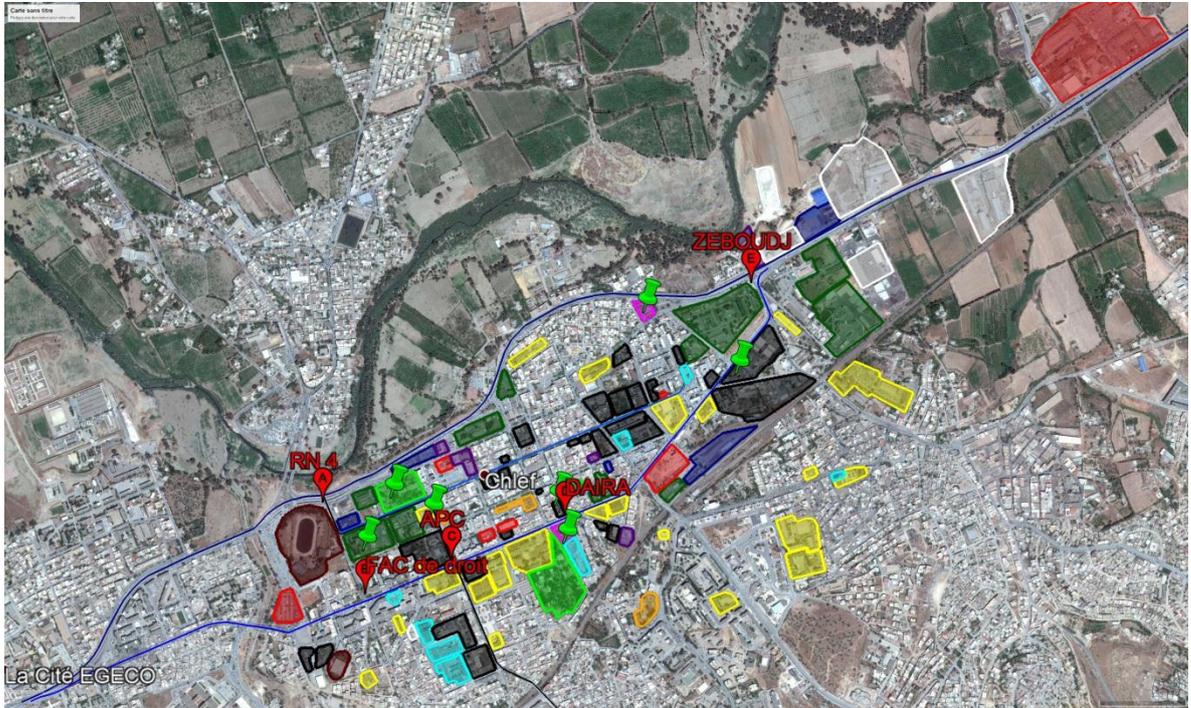


Figure 69: carte bâti source : google earth auteur

### 3.7 Typologie d'habitat :

La typologie d'habitat de la ville suit d'une manière générale l'ordre chronologique de l'évolution la ville et les opérations adoptée à chaque période de son histoire. On peut remarquer que le centre-ville considéré comme le noyau primitif de la ville est caractérisé par la domination de l'habitat individuelle doter par un rez-de-chaussée à usage commercial ce type d'habitat c'était le type dominant dans la ville. La partie qui entoure le centre-ville c'est-à-dire les premiers faubourgs, sont caractérisés par la dominant de l'habitat individuelle.

#### 3.7.1. L'habitat individuel colonial :

Elle représente une grande part du parc immobilier du centre-ville et des quartiers limitrophes avec une hauteur variant entre R et R+1 et un cadre bâti et en état de dégradation

#### 3.7.2. L'habitat individuel postcolonial :

Elle est peu présentée dans le noyau ancien, mais autour de lui ou commence les quartiers voisins, elle se présente sous forme des villas avec des façades bien traités et des jardins.

#### 3.7.3. L'habitat collectif :

Ce sont des immeubles allant jusqu'à 06 étages avec un RDC commerciale sous formes des barres verticale, due essentiellement à la cherté du foncier qui a favorisé le développement de l'habitat collectif vertical.

### 3.7.4. L'habitat en préfabriqué :

La ville de Chlef connu une densification d'habitat préfabriqué en état vétuste avec un manque de places publics aménagées, des espaces verts de rencontre et de loisirs.

### 3.8 Lectures des façades :

On distingue :

#### a- Centre-ville :

Façade colonial



Façade postcolonial



Façade contemporain



Figures 70. 71. 72: des photos expriment la typologie des façades. Source : auteur

#### b- Les quartiers voisins :

Façade ancien



Façade traditionnel



Façade préfabriqué



Figures 73. 74. 75 : des photos expriment la typologie des façades. Source : auteur

### 3.9 Gabarit de la commune de Chlef :

Le centre de la ville se trouve face à une mauvaise occupation du sol, dont le gabarit se limite entre le rez-de-chaussée et R+3 et le collectif de R+4

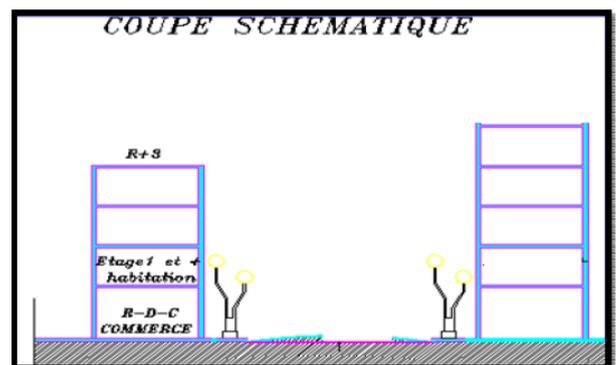


Figure76: le Gabarit

(cela génère une mauvaise rentabilité du foncier).

### 3.10 Structure permanente :

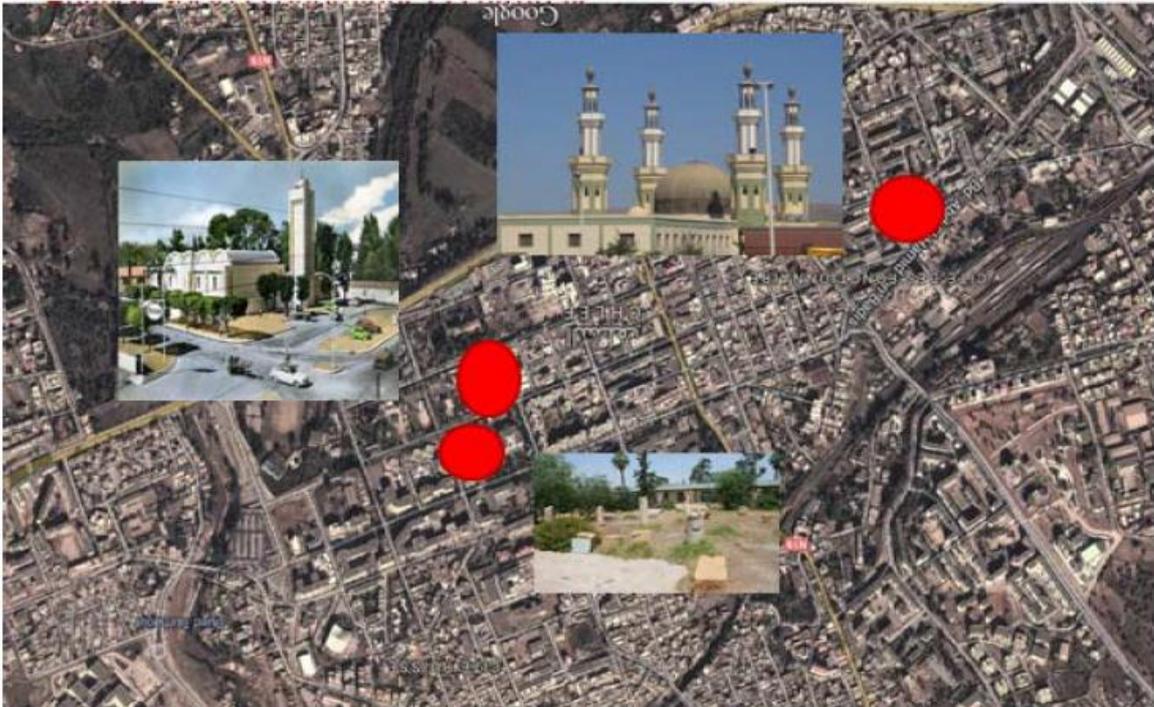
#### 1- La mosquée :

Une singularité architecturale donnée par la forme claire.  
Une dominance par sa taille.

#### 2- Le musée :

D'après son implantation  
Un contraste avec l'arrière-plan (propre dans une ville).

#### 3- 1<sup>ère</sup> axe structurant de la ville actuellement RN04 reste toujours un élément permanent.



**Figure 77** : la structure permanente de la commune de Chlef

**Source** : Google earth ; l'auteur

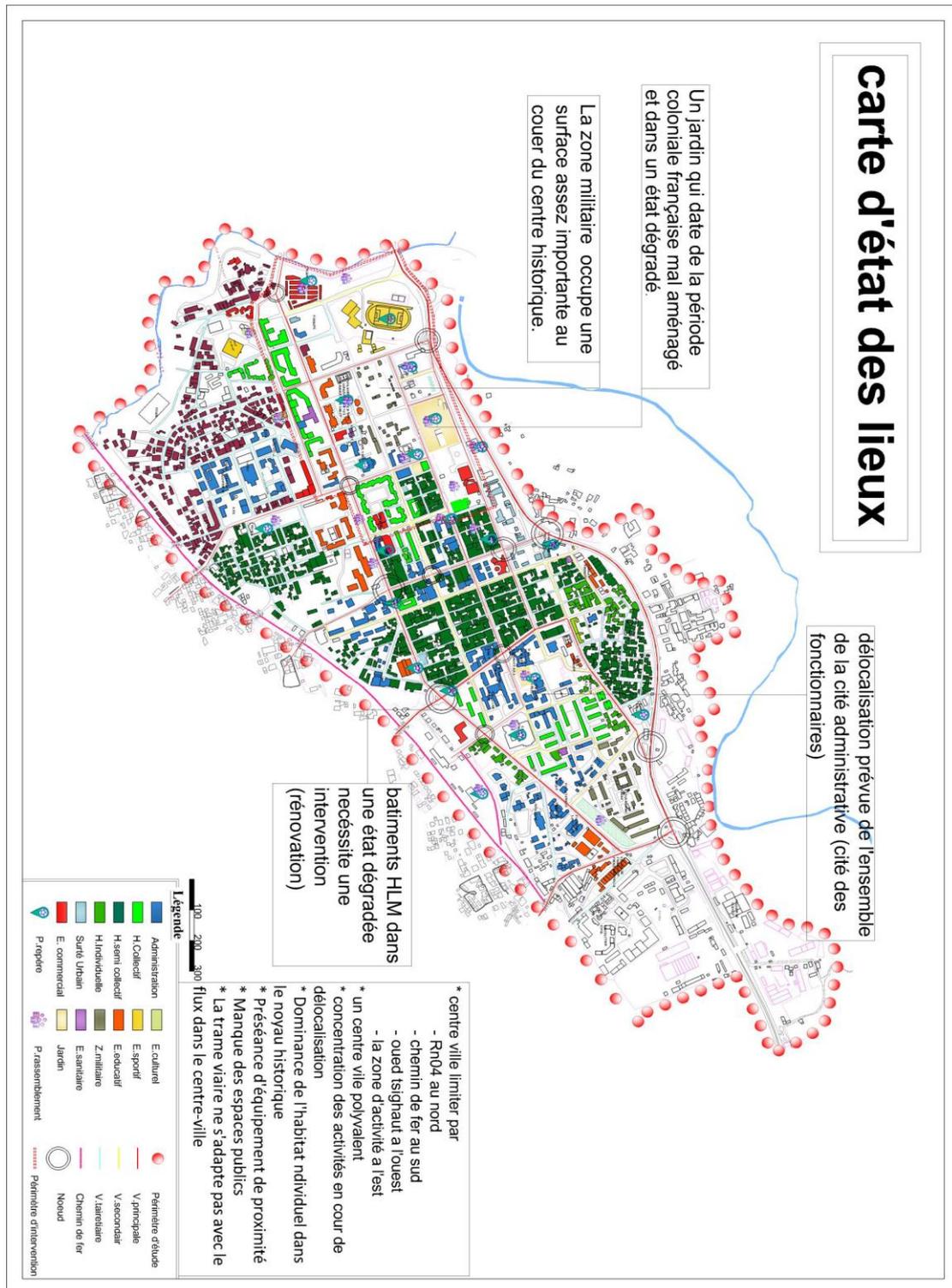


Figure 78: Carte d'état des lieux

Source : PDAU modifie l'autour

### 3.11 définition de l'instrument :

Le PDAU est un instrument de planification spatiale et de gestion urbaine alliant à la fois l'urbanisme et l'aménagement du territoire, c'est aussi un document à caractère technique et réglementaire, servant à la fois, à la planification locale des actions entreprises et à la gestion du territoire de la commune concernée.

### 3.12 LES RECOMMANDATIONS DE PDAU :

#### **Ambition de la ville de Chlef : Assurer un rôle de métropole régionale**

Préserver le foncier urbain encore disponible à l'intérieur du périmètre urbain (pépinière de Hay Radar, proximité de l'Université) pour pouvoir organiser un espace de centralité.

La projection d'une voie périphérique au sud de la ville de Chlef avec ces deux (02) axes principaux faciliteront la création d'axes animés et perpendiculaires devant les relier et structurer l'espace urbain de la ville avec la formation de pôles complémentaires pour un fonctionnement urbain plus cohérent de la ville.

La protection et la valorisation des forêts qui ceinturent la ville au Sud et qu'il y a lieu de développer pour la création d'une « ceinture verte » délimitant le périmètre urbain.

La réhabilitation du parc de loisirs et du centre équestre (au niveau de Hay Chorfa)

La création d'un jardin botanique au lieu et place de l'actuel jardin public au centre-ville

Le développement de plantations d'arbres ornementaux (figus) le long des axes urbains afin d'améliorer le paysage urbain de la ville.

on devra procéder à des opérations de densification des enclaves urbaines avec des opérations de rénovation et de restructuration dans certains sites urbanisés.

## 4. Analyse de l'aire d'intervention :

### 4.1. Présentation de l'aire d'intervention :

#### a-Critère du choix :

Dans le cadre de notre objectif générale de renouvellement urbain du centre-ville de Chlef , le choix de la partie ouest de centre-ville plus la zone inondable de l'Oued est motivée par sa situation stratégique par rapport à la route nationale RN4 et RN19, ainsi ses richesses naturelles, ses opportunités agricole et touristique.

En outre cette partie de la ville a été choisi pour reprendre à la problématique spécifique : Comment consolider la façade de la route nationale RN4 et faire aménager oued CHLEF en parallèle ? Préservant leur paysage urbain, Et l'utiliser comme outil du relier le centre avec ses extensions, dans le cadre de développement durable.

#### b-Situation de l'aire d'intervention :

Notre site d'intervention est situé dans la partie ouest du centre-ville de Chlef plus la zone inondable d'Oued Chlef



Figure 79 : Situation de l'aire d'étude en centre-ville.

Source : Google earth ; modifier par auteur

**c-délimitation de l'aire d'intervention :**

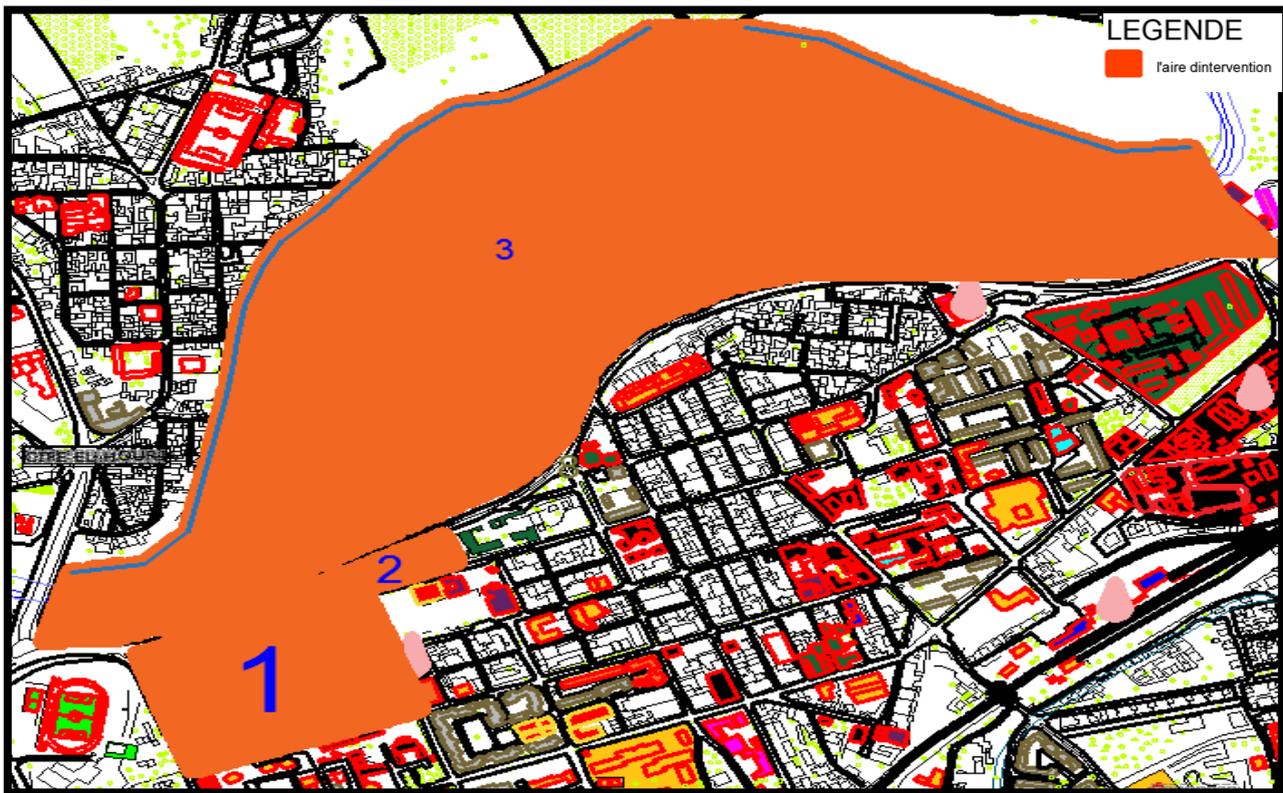


Figure 80 : carte de délimitation de l'aire d'étude  
Source : PDAU, traité par l'auteur

Notre zone d'étude englobe 03 zones:

La 1<sup>ère</sup> zone délimité par : Nord: RN4, Rue Ibn rochd  
Sud: la faculté de droit  
Est: centre commercial  
Ouest: RN 19 CREPS(équipement sportif)

Avec une surface environ : 80000 m<sup>2</sup>

La 2<sup>ème</sup> zone délimité par : Nord-ouest: RN 4  
Sud: la Rue d'Isly.  
Est: salle des fêtes

Avec une surface environ : 11000 m<sup>2</sup>

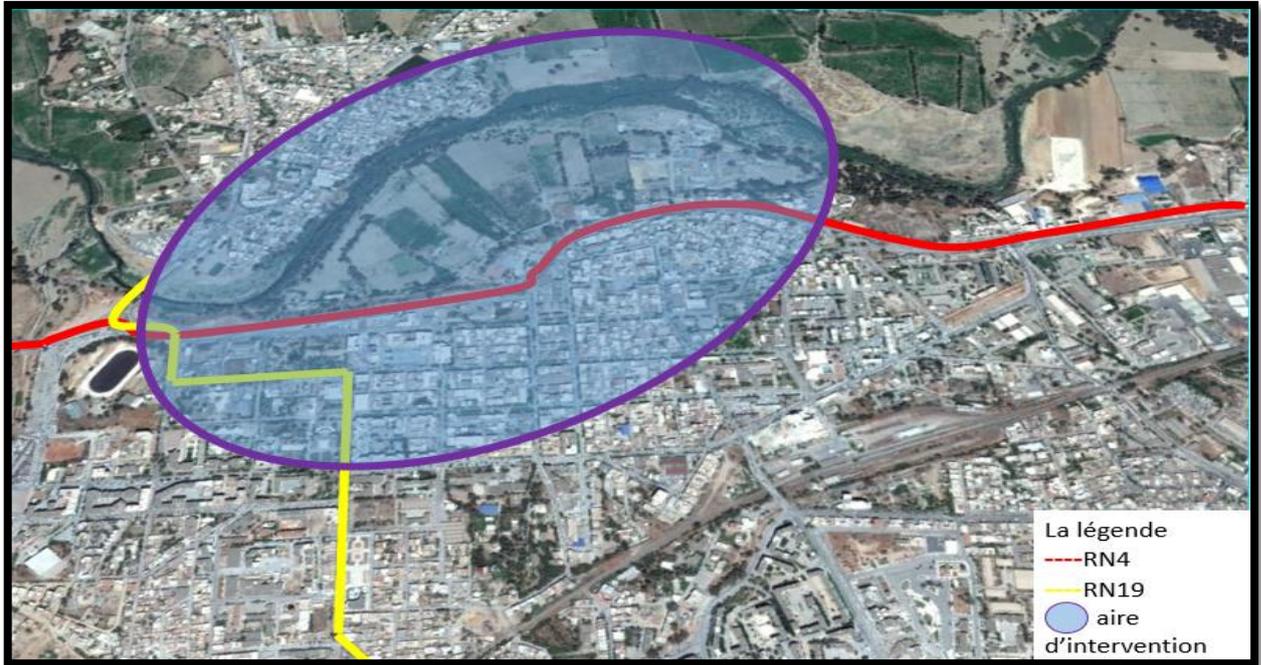
La 3<sup>ème</sup> zone délimité par : Nord-est et nord-ouest : Oued Chlef  
Est : hôtel  
Sud: RN 4

Avec une surface environ : 180000 m<sup>2</sup>

**d- Accessibilité :**

L'aire d'étude est facile à y accéder grâce aux voies mécaniques :

- la route nationale (RN4) et (RN19)
- la rue d'Isly



**Figure 81 :** Situation de l'aire d'étude en centre-ville.

Source : Google earth ; modifier par auteur

**4.2. L'État Des lieux :**

**4.2.1. Étude du Système Viaire :**

Il existe 03 types de parcours :

- Voies principales : RN 4 et RN 19.
- Voies secondaires : **ibn rochd** ; rue d'Isly ; rue Amir Abd Alkader.
- Voies tertiaires : rue el hadika.



**Figure 82:** Hiérarchisation des voies de l'aire d'étude.

Source : Google earth ; modifier par auteur

#### 4.2.2. Système parcellaire :

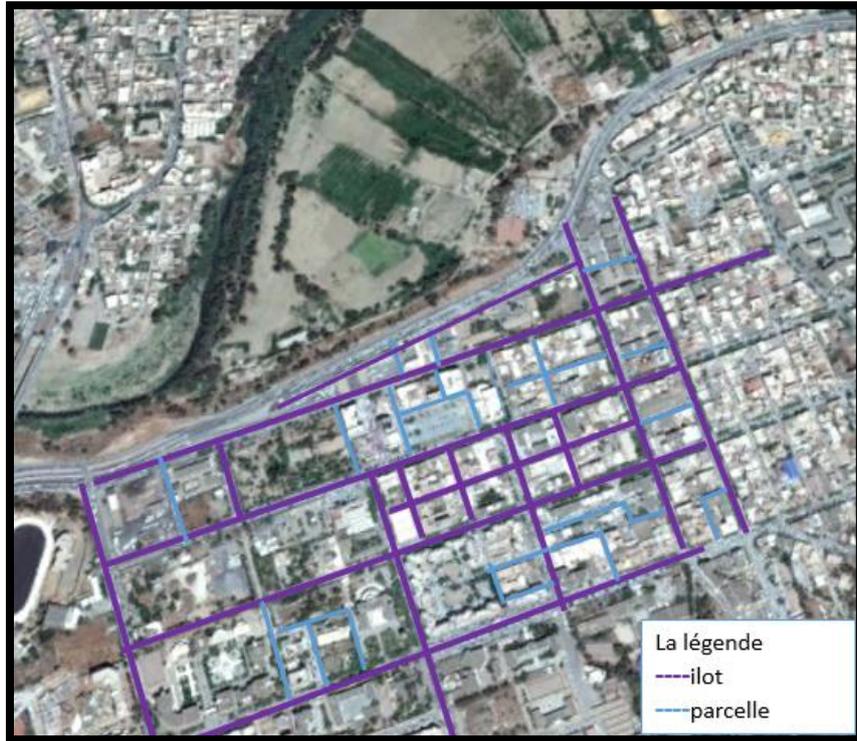


Figure 83 : Structure parcellaire de l'aire d'étude.  
Source : Google earth ; modifier par auteur

#### 4.2.3. Système bâti :

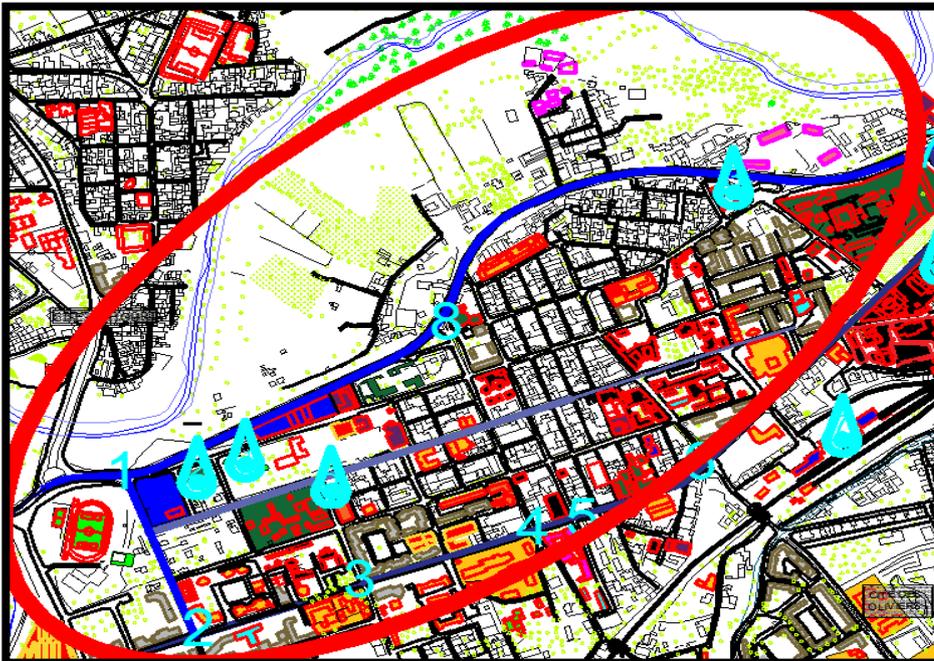


Figure 84 : Schéma de structure actuelle de l'aire d'intervention

Source : PDAU, traité par l'auteur

#### LEGENDE

- VOIE DU 1 er DEGRE: B. Ibn badis
- VOIE DU 2 ème DEGRE: route nationale 4 et 19
- VOIE DU 3 ème DEGRE : rue d'isly

- EQUIPEMENT CULTUREL
- EQUIPEMENT ADMINISTRATIF
- EQUIPEMENT COMMERCIAL
- EQUIPEMENT INDUSTRIEL
- EQUIPEMENT MILITAIRE ET SECURITE
- EQUIPEMENT DU TRANSPORT
- EQUIPEMENT TOURISTIQUE
- EQUIPEMENT DU LOISIR

#### LES NOEUDS

- 1 RN 4
- 2 FAQ DE DROIT
- 3 APC
- 4 ALGERIE TELECOM
- 5 ZEBODJ

#### LES POINTS DE REPERES

- JARDIN
- CASERNE
- RADIO
- JARDIN DONIA
- MOSQUEE
- LA JUSTICE
- LA GARE

## 5. Démarche d'intervention :

### 5.1. Objectif :

La Consolidation de la façade de route nationale RN4 en centre-ville en se référant aux anciennes structures (parcours structurant, plan en d'amie,), dans le but d'arriver à une forme urbaine continue avec l'histoire et avec la morphologie existante, et opter pour un aménagement urbain dans son cadre durable, pour inscrire cet aménagement dans un cachet écologique et mettre en évidence ses atouts naturels (Oued Chlef, jardin public,...).

### Les actions à mener :

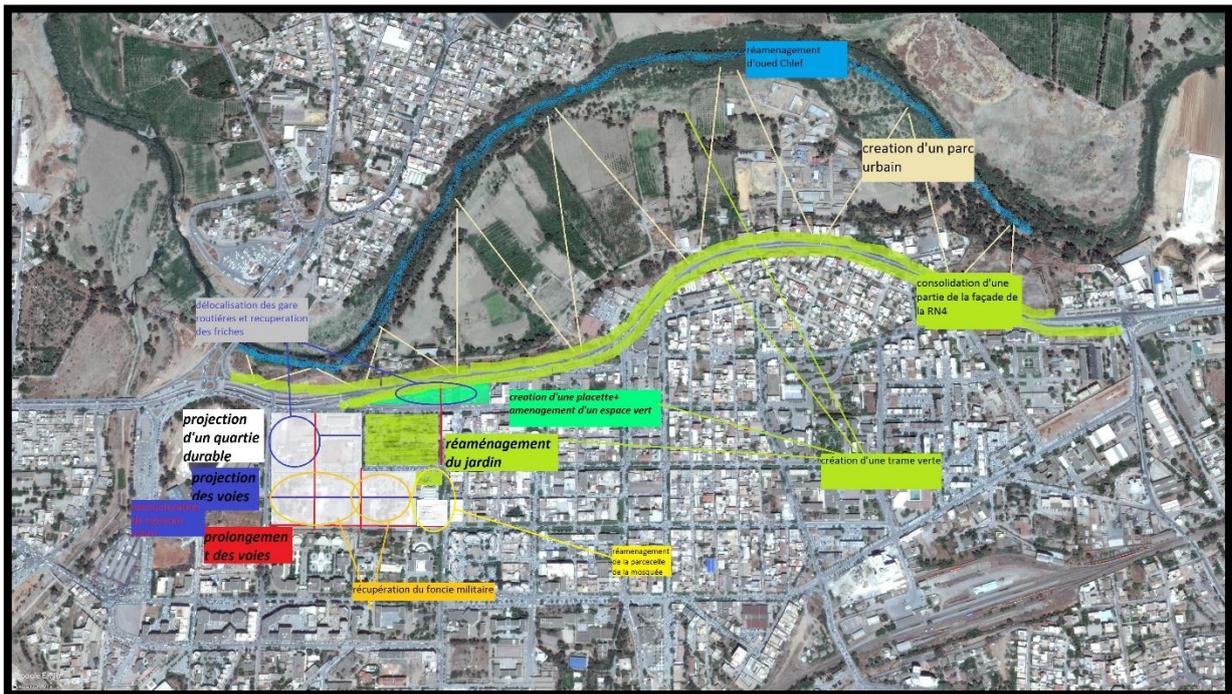


Figure 85 : Intensions de l'aire d'étude

source : travail d'auteur

### Restructuration des voies existantes :



LEGENDE

- ilotage
  - lotisation de 14 m
  - lotisation de 7.5m
  - lotisation de 5 m
  - parcelisation de 100 m
  - parcelisation de 55 m\*70m
  - parcelisation de 55 m\*90m
- (un parc urbain  
c le tissu existé.)

Figure 86 : Projection de nouvelle structure

Source : travail de l'auteur

**Reparcellisation des parcelles existantes** (référant la parcelle du centre historique) :

Projection de nouvelle lotisation

L'empreinte écologique :

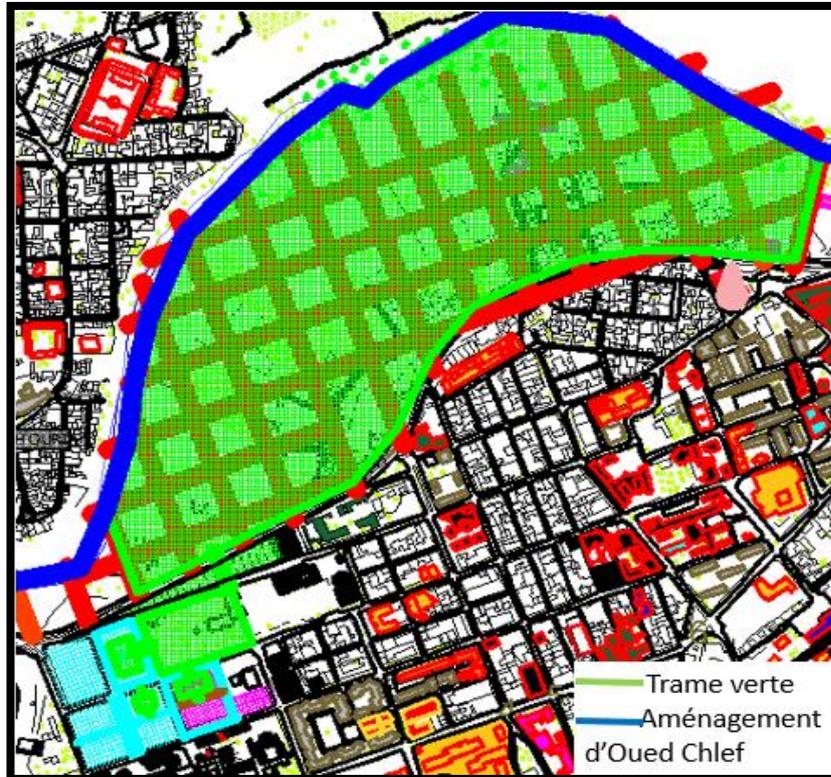


Figure 87 : carte d'empreinte écologique

Source : PDAU : travail de l'auteur

**Schéma d'affectation et stratégie :**

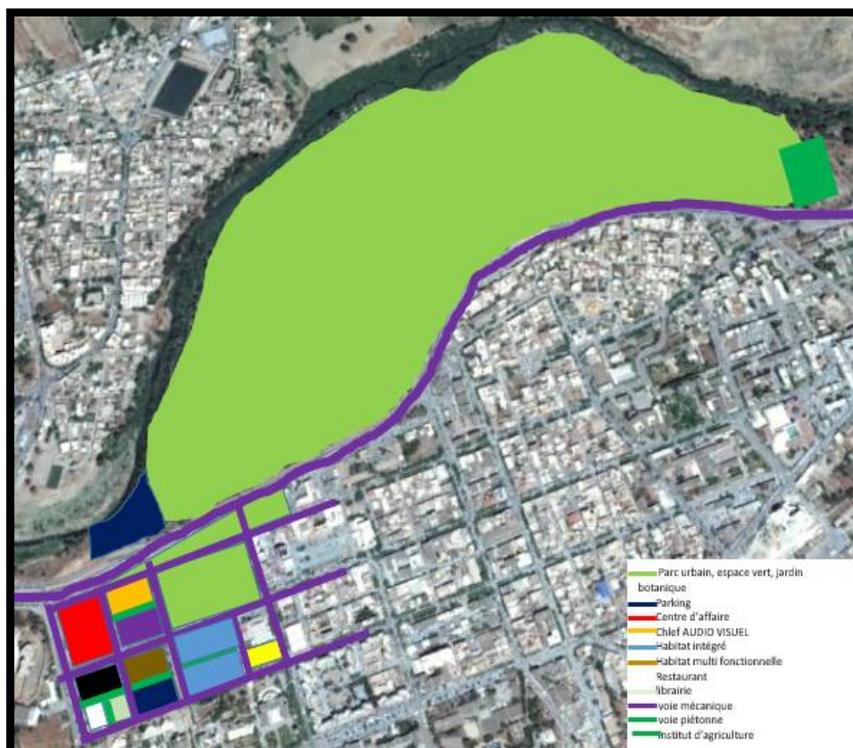


Figure 88 : schéma d'affectation

Source : PDAU : travail de l'auteur

**Plan de composition :**

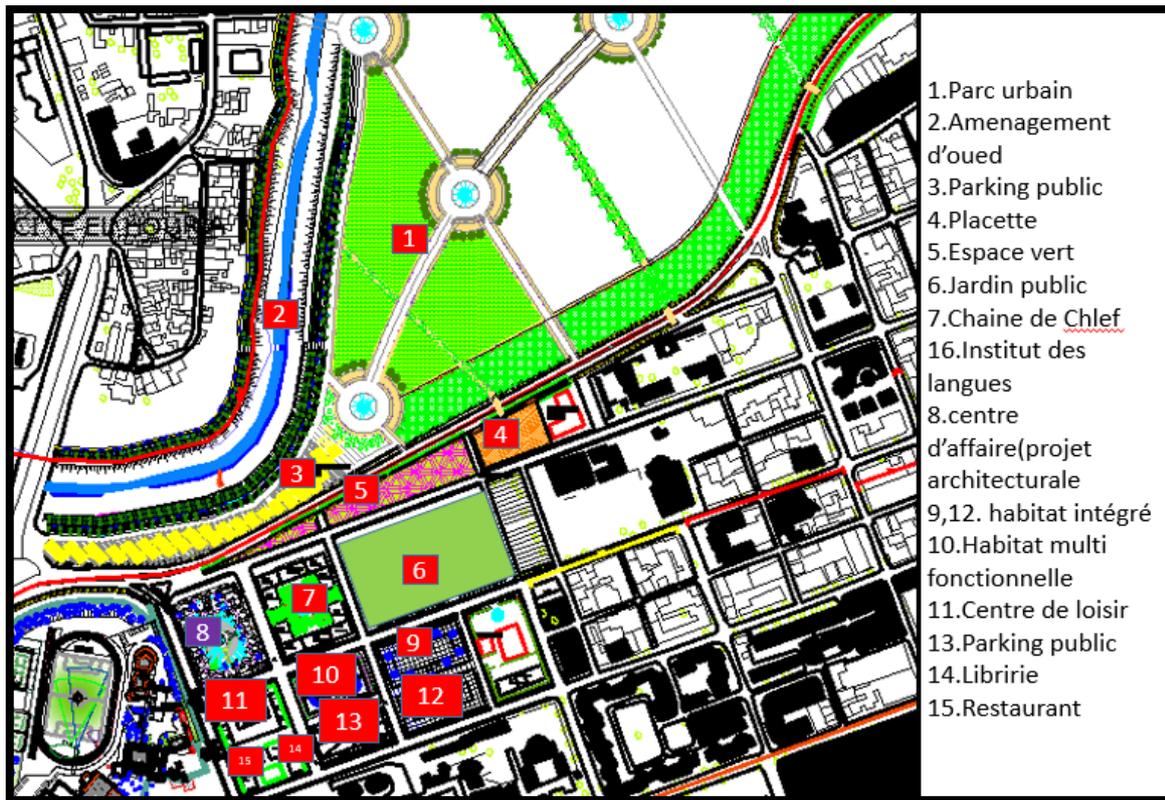


Figure 89 : plan de composition

Source : PDAU, traité par l'auteur

**6. Projet architectural :**

**6.1. Le Choix de projet :**

Nous avons choisi de concevoir un centre d'affaire comme projet architecturale, qui pourra rassembler plusieurs concepts (économique, social, durable) au même temps, Et qui reprend aux besoins flagrant de notre zone d'intervention, ainsi qu'à la ville de Chlef en matière d'espace commercial, service et loisir, ces besoins peuvent être réunir dans un centre d'affaire qui participe à la mixité fonctionnelle et sociale et qui anime la vie urbaine.

**6.2. Définition des différents concepts :**

- a. Centre : espace de regroupement
- b. Affaire : centre d'intérêt

Donc, les centres d'affaires sont des lieux d'activités divers, des équipements qui prennent en charge les activités et les fonctions du secteur tertiaire.

- c. L'homme d'affaire : C'est celui qui s'occupe des intérêts financiers d'autrui, qui fait gérer son budget et investit son argent.
- d. Utilisateurs du centre : Les usagés permanents

Ce sont en générale travailleurs exerçant dans les différentes entités du centre

Les usagés occasionnels Ce sont les clients et les hommes d'affaires

**\* Les avantages d'un centre d'affaires :**

- Offre un pôle d'attraction pour le travail
- Offre aux entreprises une image valorisante
- Présente une grande flexibilité
- Offre un lieu de convivialité qui favorise les échanges de services

**\* Les composantes d'un centre d'affaire :**



**\* Conclusion :**

La tendance actuelles exige que l'ensemble des activités socioculturelles, de loisir, administratives, commerciales et des bureaux (banque, agence ...) soient de préférence centrés.

**6.3. Localisation :**

Situation : Le centre d'affaire se trouve sur un îlot d'une position stratégique, sur l'axe urbain majeur (la route nationale), en face au parc urbain ; et juxtaposé par rapport aux équipements sportif (CREPS : ouest), et audiovisuel (CHLEF audio visuelle : est) et centre de loisir (sud) .L'îlot aussi est à proximité de jardin botanique à la française.

**6.4. Implantation :**

La surface totale de l'îlot est : environ 9714m<sup>2</sup> ; D'une forme rectangulaire ;

Il est desservi par 2 voies principales et une voie périphérique et 2 voies secondaires ; il est accessible de tous les côtés.

**6.5. Les objectifs de projet :**

| programme |  |  |   |  |  |   |
|-----------|--|--|---|--|--|---|
| objectif  | ECONOMIQUE   | SOCIAL   | CULTUREL  | DETENTE  | touristique                                | ENVIRONNEMENTAL                           |
| activité  | <b>LIEU D'échange<br/>Commerce<br/>consommation</b>  | <b>Service<br/>Lieu de<br/>regroupement</b>  | <b>Education<br/>Audio visuel</b>                                 | <b>Loisir<br/>sport</b>  | <b>hôtellerie</b>                          | <b>Haute qualité<br/>environnementale</b> |
| espaces   | Espace commerce: magasin<br><br>Espaceconsommation:<br>restaurant;caféteria;buvete;<br>alon de thé;fast Food<br><br>Affaire: salon d'affaire ;<br>grande agence; moyenne<br>agence; petite agence<br><br>gestion:administration,burea<br>ux technique ,stockage;<br>parking sous sol | Halles<br>Couloires<br>Mezzanines<br>Parvis<br>Espace vert<br>Terrasse<br>Salle de réunion | Club<br>Salle audio visuelle<br>Garderie<br>Salles de conférences | Locaux du sport<br>Sauna<br>Salles de jeux<br>Terrasse de jeux | Chambres<br>Banquet<br>Salons d'esthétique | Jardin patio<br>Jardin terrasse           |

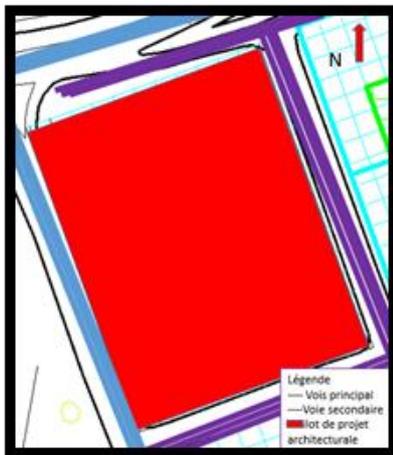
Tableau 06 : programme de projet

Source : l'auteur

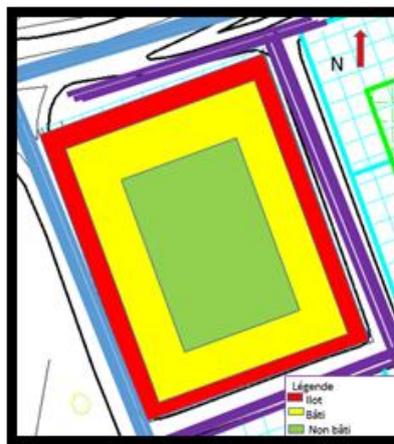
### 6.6. Les concepts de projet :

- **L'accessibilité** : le projet est doté d'une entrée principale, et 3 secondaires
- **Projet urbain structurant** : qui mène sur un axe structurant (RN4)
- **Projet urbain traversé** : par des parcours qui l'articule avec l'urbain.
- **L'écologie** : jardin patio, terrasse végétalisée, matériaux d'isolation.
- **La mixité** : le projet comporte une diversité d'activités.
- **La pureté** : une forme compacte issue de la forme d'îlot rectangulaire perméable par un patio (référant tissu existé), combinaison de plusieurs entités collées qui participe à l'alignement urbain afin de répondre au problème spécifique (comment consolider de la façade de RN 4). Dont le choix des matériaux est pure, translucide comme le verre, et proche à la nature comme le bois.

### 6.7. Composition formelle et volumétrique de projet :

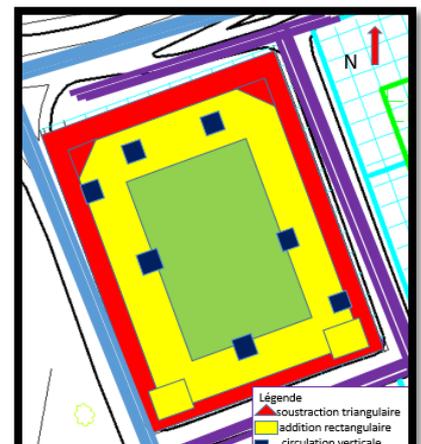


1. L'îlot d'une forme rectangulaire, d'une surface de : environ 9714m<sup>2</sup> m<sup>2</sup>



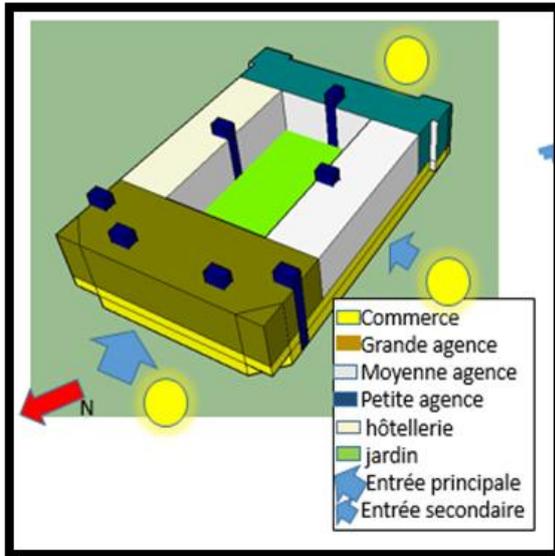
2. Un recul de tous les côtés pour les servitudes+ un recul pour le parvis d'entrée sur la façade principale.

- Un autre recul de (7.5\*3) pour la façade principale et (7.5\*2) pour les façades secondaires de tous les côtés pour différencier l'espace bâti et l'espace non bâti.

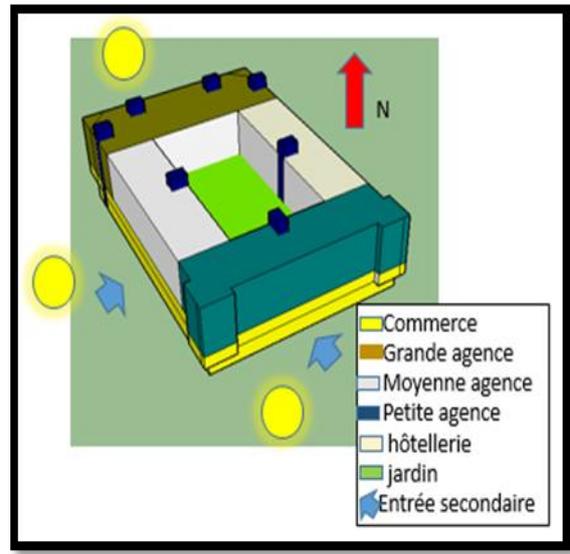


3. Une soustraction triangulaire des deux côtés de la façade principale pour marquer le nœud (ouest) et attirer l'attention (est) pour la continuation.

- Une addition rectangulaire pour marquer la façade sud et attirer l'attention.



4. RDC ; R+1 espace public .R+2 ; 3 ;  
4 ; 5 espace semi privée  
La subdivision de la masse en 4  
pavillons à des fonctions différentes.



5. l'ensoleillement l'un des éléments  
qui un impact sur le projet surtout sur  
le traitement des façades.

### **Conclusion du chapitre 3 :**

Dans ce chapitre, on a commencé par une présentation de la ville et la zone d'étude ainsi les principes et les démarches qu'on a adoptées lors de notre intervention urbaine et même dans notre projet architectural.

Avant d'intervenir dans notre cas d'étude (la périphérie Nord-Est de Bordj el kiffan), il fallait se référer à l'approche typo-morphologique afin de comprendre la genèse de ville, sa croissance jusqu'à l'état actuel, qui nous permettra d'aboutir à une structure et un aménagement qui serait en cohésion avec la ville. D'après l'analyse de la zone d'étude on a constaté que notre zone d'étude souffre de problème d'infrastructure, l'étalement sur les terres agricoles, un tourisme balnéaire abandonné, manque d'équipement .... Etc.

Donc pour reprendre aux problèmes posés, on est basée sur l'analyse des concepts et les exemples similaires de notre cas. Ceci nous a permis de fixé des principes et des objectifs pour résoudre les problèmes cités.

Notre intervention est basée sur l'aspect urbain dans le cadre de développement durable, Son objectif était de préservé les terres agricole, ce qui a poussé d'intervenir sur un terrain mal occupé, et aussi de revalorisé les vocations mère de la ville (vocation touristique, agricole).

Cette opération a basée sur les principes du développement durable

On citant à ce titre la mobilité douce, la mixité sociale et fonctionnelle, la biodiversité, la mise en valeur d'espaces verts, les parcs, la concertation des citoyens, l'agriculture urbaine, et aussi de faire une articulation avec l'environnement immédiat.

## CONCLUSION GENERALE

La démarche de projet urbain est vaste, le renouvellement urbain durable dans la ville de Chlef soulève tout particulièrement la capacité du quartier durable, en vigueur à composer et produire des réponses urbaines adéquates aux transformations que connait la ville dans leur centre.

L'objectif principale de l'ensemble des travaux élaborer tous le long de cette année, et de nous initier à approcher les théories urbaines avec la réalité de terrain et tous ces aspects et complexité que peut avoir un Contexte existant.

Notre thématique vise à renouveler la ville de Chlef à partir de la consolidation des façades des routes nationales RN4 et RN19 du centre historique.

Notre aire d'intervention représente un champ très stratégique qui nous a permis de mettre en valeur de tout ce potentiel dans ce cadre exceptionnel, afin de redynamiser toute la ville et renouer le dialogue entre paysage et urbanisme par un remodelage (le paysage urbain) d'oued Chlef.

Cela à travers des opérations multiples (restructuration ; récupération ; réaménagement et rénovation) pour revitaliser la vie économique et sociale, et donnant la priorité à sa vocation agricole et renforcer son courant commercial.

Les résultats de notre travail nous ont permis d'affirmer nos hypothèses concernant le quartier durable qui se présente comme l'une des réponses à la problématique précédente, intégrant des équipements nécessaires pour avoir une mixité fonctionnelle sans négliger le commerce comme activité dominante, s'accompagnant avec l'aménagement du parc urbain (Carmila), qu'il souscrit d'un potentiel très efficace sur tout le territoire.

## Bibliographie

### • Les ouvrages :

- Bonillo J. L., Contribution à une histoire critique du projet architectural et urbain, Thèse d'H.D.R., Laboratoire INAMA, E.N.S.A. Marseille, (Mars 2011).
- Devillers, Ch., « Le projet urbain », in architecture : recherche et action, Actes du colloque des 12 et 13 mars 1979 à Marseille/Palais Des Congrès, Paris, ministère de l'Environnement et du cadre de vie, CERA/ENSBA.
- Intervention de Ch. Devillers en Mars 1979 au colloque intitulé Architecture : Recherche et Action au Palais des Congrès de Marseille.
- Bonillo J. L., L'analyse morphologique et le projet urbain dans Intergéo-Bulletin, 1995, n° 118.
- Définition du projet urbain par Dind, j.-p. (2011).
- Les mots-clés de l'aménagement et de l'urbanisme.
- Pierre MERLIN et Françoise CHOAY (2010) définissent dans leur Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement.
- Philippe Panerai, Analyse urbaine, éditions parenthèses.
- CHOAY , Françoise, et Pierre Merlin.— Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement. Presses Universitaires de France , 1990.
- Grand dictionnaire Larousse.
- Max Marchand.— Petite histoire de département du Chélif.
- j-p. Lacaze.,— aménager sa ville, édition du moniteur, 1979.

### • Thèses et Mémoires :

- Éléments de diagnostic sur le renouvellement urbain en Poitou-Charentes ; thèse de master 2 sciences pour l'environnement littoral. Noémie Tomas.
- Habitat intégré aux espaces verts dans le centre-ville de Chlef 2014-2015.
- Mixité urbaine : un socle d'une rénovation urbaine dans le quartier de Chorfa à Chlef Projet : « Centre commercial » 2017-2018.
- Renouvellement urbain et quartier durable "restructuration et requalification de la zone ouest de Rouïba "Projet Architectural : Centre multifonctionnel 2016-2017.

- **Revues, Articles et Rapports :**

- Notre avenir à tous, rapport Brundtland, 1987.
- Le quartier durable, un lieu voué à la protection de l'environnement selon l'accord de Bristol signé en décembre 2005.
- Projet urbain : entre innovation et tradition dans l'action urbaine école d'architecture, Marne-la-Vallée.
- Enjeux de développement durable : transformation urbaine, gestion par Antonio Cunha.
- Commissaire au développement durable de juillet 2008 à mai 2011.
- « Les villes européennes face au développement durable : une floraison d'initiatives sur fond de désengagement politique » (Cyria Emelianoff) emelianoffcyria, maître de conférences à l'université du Maine, regum Eso, umr 6590 Cnrs.
- Cours de Mme. DJELATA (2ème année master).
- Cours de Mme BOUSSERAK (1ère année master).

- **Photographie et cartographie :**

- Plans cadastraux.
- DUAC de Chlef : PDAU de Chlef 2016.
- APC de la commune de Chlef.
- Google earth, Image satellite et Google image.

- **Documents version électronique PDF :**

- Le boulevard de Pie-IX, AECOM Consultants, direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises. <http://ville.montreal.qc.ca>.
- Avis de l'autorité environnementale relatif au projet de création du boulevard urbain sud à Marseille. <http://gilles.flores@developement-durables.gouv.fr>.
- Projet osmose, Projet de rénovation urbaine du quartier Mermoz Nord, Lyon.
- Mermoz Nord, Auteurs : Lucie Chaize, Paco Hernandez, Stéphane Konzola  
Institution : Université Lumière Lyon 2 – UMR 5600 Environnement, Ville, Société  
Date : Juin 2007.
- Projet de Renouvellement Urbain du quartier Mermoz Nord, Phase Finale : « PROJET MERMOZ » BLAS Frédéric CHABAUD François GUIGNAND Maxime HOANG Cong ROUYER Jean - Philippe Juin 2006



- **Webographie :**

- <https://orléanseville.free.fr/>.
- [www.google.com](http://www.google.com).
- [www.archi5.fr](http://www.archi5.fr).
- <http://www.culture.gouv.fr/culture/inventai/itiinv/archixx>.
- <https://chelif.org/>.
- <https://www.chlef.com/>.
- <http://www.publicspace.org/en>.



## Liste des figures

### Chapitre 01 : CHAPITRE INTRODUCTIF

|           |                                |         |
|-----------|--------------------------------|---------|
| Figure 01 | Situation de la ville de Chlef | Page 05 |
|-----------|--------------------------------|---------|

### Chapitre 02 : ETAT DE CONNAISSANCE

|           |   |         |
|-----------|---|---------|
| Figure 02 | Les échelles du Projet Urbain                               | Page 12 |
| Figure 03 | Trois piliers du développement durable                      | Page 16 |
| Figure 04 | Le boulevard de Pie-IX                                      | Page 20 |
| Figure 05 | Le boulevard de Pie-IX                                      | Page 20 |
| Figure 06 | Carte de présentation du projet du boulevard urbain sud BUS | Page 21 |
| Figure 07 | Boulevard urbain sud BUS                                    | Page 21 |
| Figure 08 | Boulevard urbain sud BUS                                    | Page 21 |
| Figure 09 | Le quartier Mermoz Lyon                                     | Page 22 |
| Figure 10 | Schéma de recommandation                                    | Page 31 |

### Chapitre 03 : CAS D'ETAT

|           |  |         |
|-----------|--|---------|
| Figure 11 | Situation de wilaya de Chlef                           | Page 33 |
| Figure 12 | Situation régionale de Chlef                           | Page 34 |
| Figure 13 | Situation communale de Chlef                           | Page 34 |
| Figure 14 | L'accessibilité de la ville                            | Page 35 |
| Figure 15 | Carte de zonage sismique                               | Page 35 |
| Figure 16 | Carte qui représente les failles sismiques             | Page 35 |
| Figure 17 | Température moyenne                                    | Page 36 |
| Figure 18 | Total insolation en heures                             | Page 36 |
| Figure 19 | Pluviométrie de la ville                               | Page 36 |
| Figure 20 | Vent moyen de la ville                                 | Page 36 |
| Figure 21 | Carte qui représente les courbes de niveau de la ville | Page 36 |
| Figure 22 | Carte qui représente les courbes de niveau de la ville | Page 36 |
| Figure 23 | Logique d'implantation                                 | Page 38 |
| Figure 24 | La toponymie de la ville de chlef                      | Page 39 |
| Figure 25 | Carte de chlef   | Page 39 |
| Figure 26 | Carte de chlef à l'époque romaine                      | Page 40 |
| Figure 27 | Empreinte turque                                       | Page 40 |
| Figure 28 | Empreinte turque                                       | Page 40 |
| Figure 29 | Carte Orleansville en 1843                             | Page 41 |
| Figure 30 | Carte Orleansville en 1846                             | Page 41 |
| Figure 31 | Carte Orleansville en 1846                             | Page 41 |
| Figure 32 | Orleansville en 1929                                   | Page 42 |
| Figure 33 | Carte Orleansville en 1934                             | Page 42 |
| Figure 34 | le séisme 1954   | Page 43 |
| Figure 35 | le séisme 1954   | Page 43 |
| Figure 36 | le séisme 1954   | Page 43 |



|           |  |         |
|-----------|--|---------|
| Figure 37 | la cite d'urgence  | Page 43 |
| Figure 38 | la cite d'urgence  | Page 43 |
| Figure 39 | la cite d'urgence  | Page 43 |
| Figure 40 | Agglomération chef-lieu                                    | Page 44 |
| Figure 41 | Constructions préfabriqués les cites d'urgence             | Page 44 |
| Figure 42 | Constructions préfabriqués les cites d'urgence             | Page 44 |
| Figure 43 | Constructions préfabriqués les cites d'urgence             | Page 44 |
| Figure 44 | La carte de chlef  | Page 44 |
| Figure 45 | La carte de composition de POS                             | Page 45 |
| Figure 46 | La carte de l'état-major de chlef                          | Page 45 |
| Figure 47 | La carte synthèse de chlef                                 | Page 46 |
| Figure 48 | Evolution historique de l'agglomération                    | Page 46 |
| Figure 49 | Carte montre le tissu urbain de la commune de Chlef        | Page 47 |
| Figure 50 | Hierarchie des voies dans la ville de Chlef                | Page 48 |
| Figure 51 | Les différentes voies dans la ville de Chlef               | Page 48 |
| Figure 52 | Route nationale N 04                                       | Page 48 |
| Figure 53 | Boulevard Benbadis   | Page 49 |
| Figure 54 | Route national N19   | Page 49 |
| Figure 55 | Les rues secondaires                                       | Page 49 |
| Figure 56 | Les rues secondaires                                       | Page 49 |
| Figure 57 | Les rues secondaires                                       | Page 49 |
| Figure 58 | les rues tertiaires  | Page 49 |
| Figure 59 | Types des îlots dans a ville de Chlef                      | Page 50 |
| Figure 60 | Carte des îlots de la ville de Chlef                       | Page 50 |
| Figure 61 | La carte exprime la distribution des fonctions de la ville | Page 50 |
| Figure 62 | l'université de chlef                                      | Page 51 |
| Figure 63 | Bâtiment collectif   | Page 51 |
| Figure 64 | Marché couvert   | Page 51 |
| Figure 65 | Daira de chlef   | Page 51 |
| Figure 66 | Clinique elhkma  | Page 51 |
| Figure 67 | Gendarmerie  | Page 51 |
| Figure 68 | Habitat individuel   | Page 51 |
| Figure 69 | Carte bâti   | Page 52 |
| Figure 70 | Des photos expriment la typologie des façades              | Page 53 |
| Figure 71 | Des photos expriment la typologie des façades              | Page 53 |
| Figure 72 | Des photos expriment la typologie des façades              | Page 53 |
| Figure 73 | Des photos expriment la typologie des façades              | Page 53 |
| Figure 74 | Des photos expriment la typologie des façades              | Page 53 |
| Figure 75 | Des photos expriment la typologie des façades              | Page 53 |
| Figure 76 | Le Gabarit   | Page 53 |
| Figure 77 | La structure permanente de la commune de Chlef             | Page 54 |
| Figure 78 | Carte d'état des lieux                                     | Page 55 |
| Figure 79 | Situation de l'aire d'étude en centre-ville                | Page 57 |
| Figure 80 | Carte de délimitation de l'aire d'étude                    | Page 58 |
| Figure 81 | Situation de l'aire d'étude en centre-ville                | Page 59 |
| Figure 82 | Hierarchisation des voies de l'aire d'étude                | Page 59 |
| Figure 83 | Structure parcellaire de l'aire d'étude                    | Page 60 |
| Figure 84 | Schéma de structure actuelle de l'aire d'intervention      | Page 60 |
| Figure 85 | Intensions de l'aire d'étude                               | Page 61 |
| Figure 86 | Projection de nouvelle structure                           | Page 61 |



|           |                              |         |
|-----------|------------------------------|---------|
| Figure 87 | carte d'empreinte écologique | Page 62 |
| Figure 88 | schéma d'affectation         | Page62  |
| Figure 89 | plan de composition          | Page 63 |



## Liste des tableaux

### Chapitre 02 : ETAT DE CONNAISSANCE

|            |  |         |
|------------|--|---------|
| Tableau 01 | Friches entre avantages et inconvénients                     | Page 15 |
| Tableau 02 | Tableau Récapitulatif - quartier Mermoz Lyon                 | Page 25 |
| Tableau 03 | Tableau Récapitulatif - Le boulevard de Pie-IX Montréal-nord | Page 20 |
| Tableau 04 | Tableau Récapitulatif - Boulevard urbain sud Marseille       | Page 27 |
| Tableau 05 | Tableau Comparatif Des Exemples                              | Page 30 |

### Chapitre 03 : CAS D'ETAT

|            |                     |         |
|------------|---------------------|---------|
| Tableau 06 | programme de projet | Page 64 |
|------------|---------------------|---------|

## 1. Analyse programmatique

### 1.1. Analyse des exemples :

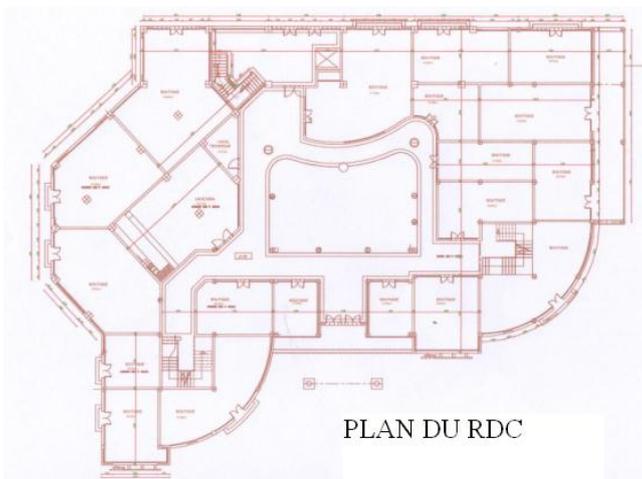
#### 1.1.1. Exemples existants :

##### I-Centre d'affaire "Numidia" (Annaba) :

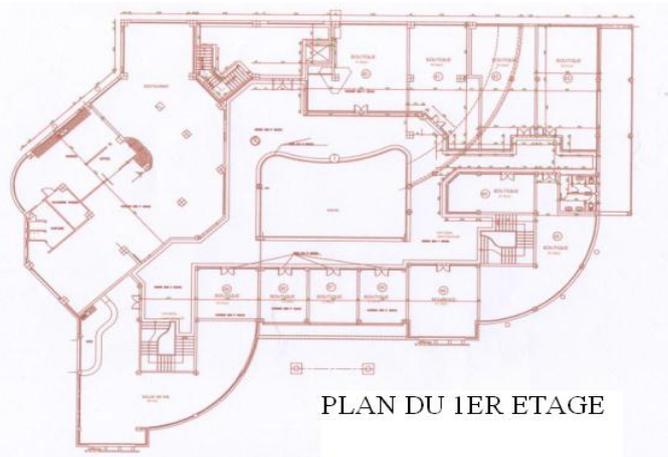
Le projet NUMIDIA est situé en plein centre-ville d'Annaba non loin du marché « el hatab » et près du centre d'affaire méditerranéen le « CAM »

##### - La forme architecturale de Numidia :

Plan du RDC : plan du 1<sup>er</sup> étage :



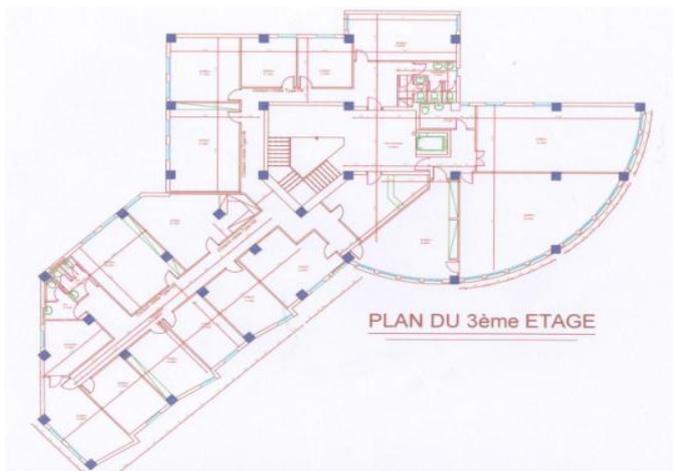
PLAN DU RDC



PLAN DU 1ER ETAGE



2ème ETAGE



PLAN DU 3ème ETAGE

Chaque entité a son propre accès

En remarque une hiérarchie de l'espace du plus bruyant au plus calme, aussi de l'espace le plus grand au plus petit

### 1.1.2. Exemples livresques :

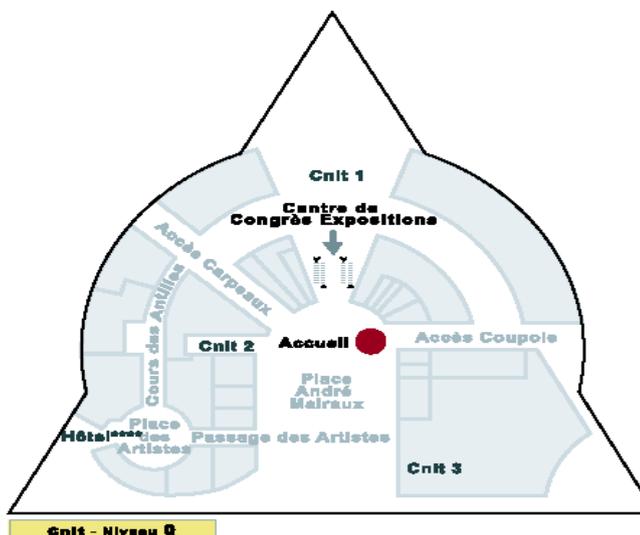
#### 1. Centre d'affaire CNIT (Paris, France) :

##### a- Programme et configuration architecturale :

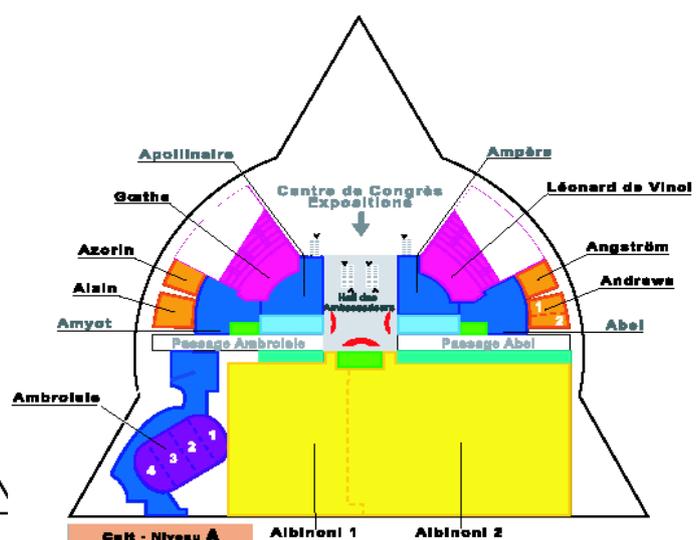
##### Programme architectural :

| Espace            | Activités  | locaux  | Surface (m <sup>2</sup> )   | confort   | remarque  |
|-------------------|--|---|---|---|---|
| Affaire           | Conférence<br><br>Réunion<br><br>Fonctions libérales | 03 salles conférences<br><br>21 salles de réunion<br><br>06 salles<br><br>12 salles<br><br>39 bureaux | 300<br><br>750<br><br>120<br><br>110<br><br>80<br><br>50<br><br>/ | Isolation thermique et phonique assurées par sa voute en double coque (6cm chacune) | Chaque niveau de CNIT regroupe deux fonctions ou plus reliées entre elle avec hall                            |
| hébergements      | Détente et travail                                   | chambres  |   |   |   |
| commerces         | commerces  | 24 Locaux commerciaux   |   |   | Les espaces de commerces occupent le RDC.   |
| Détente et loisir | Loisir et détente                                    | Hall 1, 2, 3, 4 salles  | 335,<br>400,<br>400,500<br><br>2877                               |   | Les espaces d'accueil et d'exposition couvrent la majorité de la surface qui affirme la vocation de bâtiment. |

##### Niveau « O » :

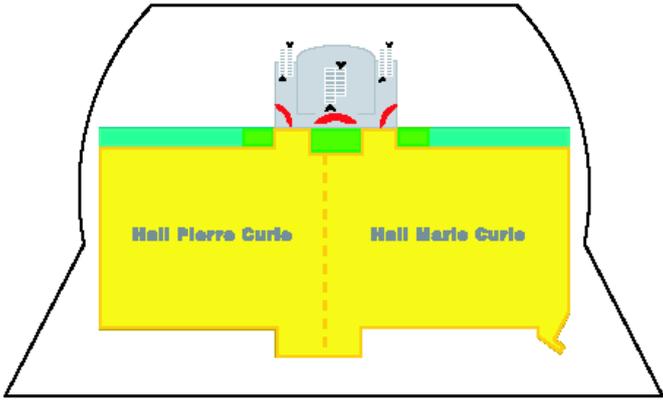


##### Niveau « A » :



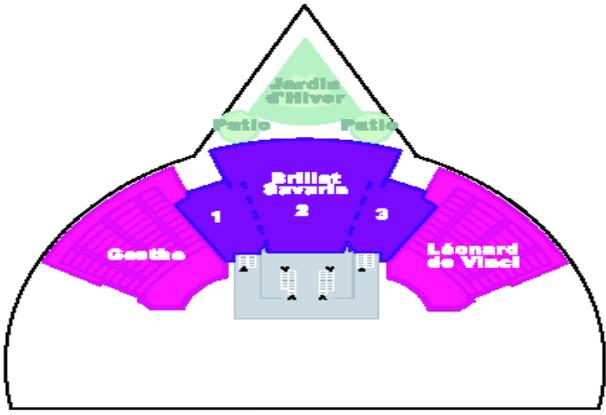


### Niveau « B » :



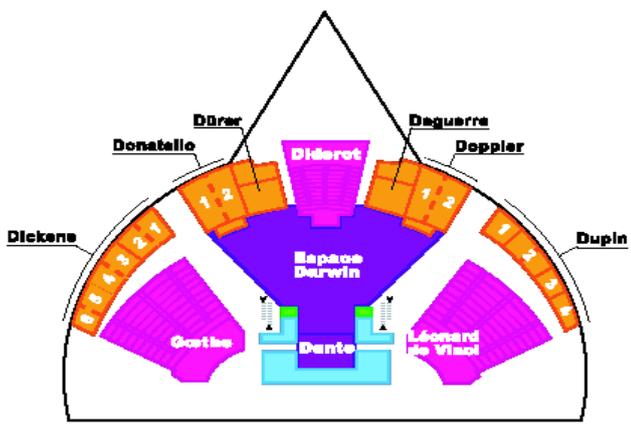
Snit - Niveau B

### Niveau « C » :



Snit - Niveau C

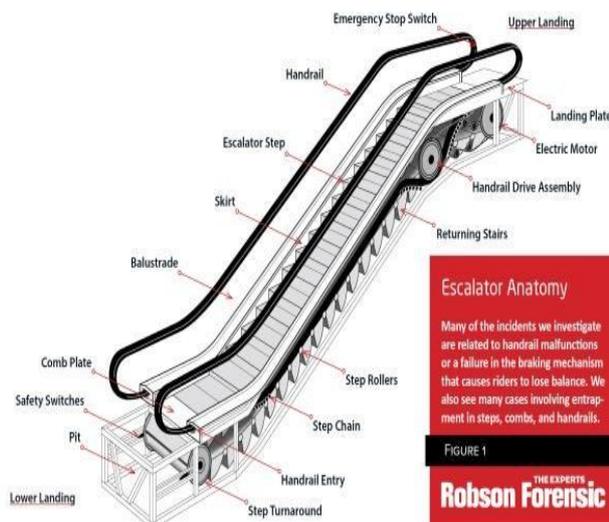
### Niveau « D » :



Snit - Niveau D

|  |                     |
|--|---------------------|
|  | Halls               |
|  | Salles              |
|  | Amphithéâtres       |
|  | Espaces polyvalents |
|  | Foyers              |
|  | Bureaux             |
|  | Commissariats       |
|  | Ventilateurs        |
|  | Accueil             |
|  | Escaliers           |

## 2. détail des escaliers mécaniques :

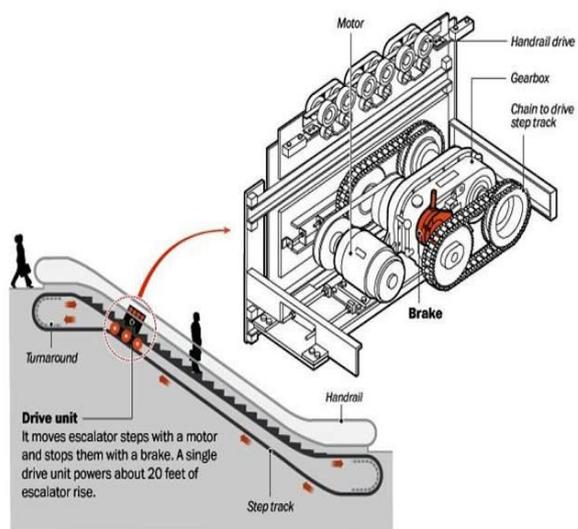
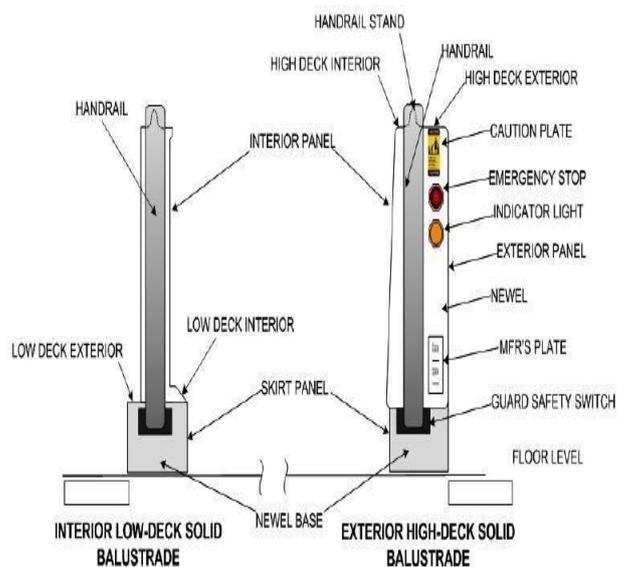
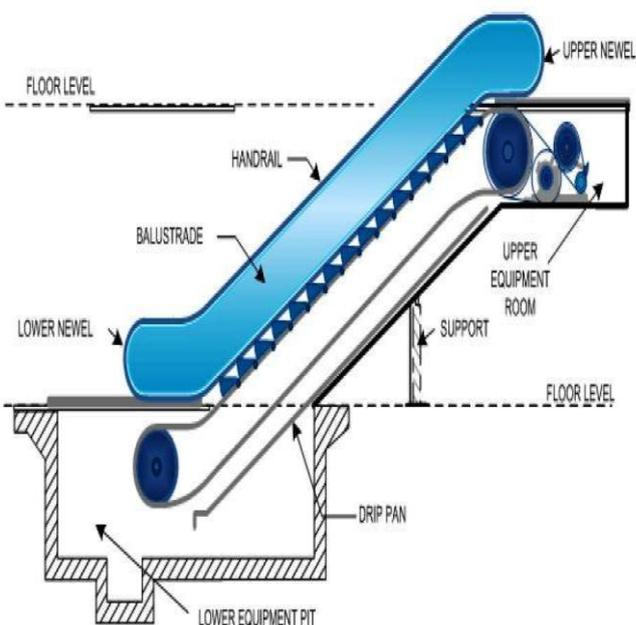


**Escalator Anatomy**

Many of the incidents we investigate are related to handrail malfunctions or a failure in the braking mechanism that causes riders to lose balance. We also see many cases involving entrapment in steps, combs, and handrails.

FIGURE 1

**Robson Forensic**  
THE EXPERTS



Modular Drive System

## Détails escaliers mécanique



### **3. Traitement des façades :**

Le type de façade utilisé dans notre projet est : façade contemporaine.

Utilisation des baies vitrées un jeu entre la transparence et l'opacité afin d'assurer un confort maximum à l'utilisateur et aussi la lumière et l'éclairage dans un centre d'affaires.

#### 4. Jardin à la française :

**Définition :** Le jardin à la française ou jardin classique est un jardin à ambition esthétique et symbolique. Il porte à son apogée l'art de corriger la nature pour y imposer la symétrie. Il exprime le désir d'exalter dans le végétal le triomphe de l'ordre sur le désordre, de la culture sur la nature sauvage, du réfléchi sur le spontané. Il culmine au XVII<sup>e</sup> siècle avec la création pour Louis XIV des jardins de Versailles bientôt copiés par toutes les cours d'Europe



#### La justification :

\* Les jardins à la française se distinguent par une perspective ouverte : on a opté pour ce type de jardin pour qu'on puisse le voir s'étendre au loin depuis les éléments de repères du quartier avec ces hauteurs ( le centre d'affaire et l'habitat) Son tracé est géométrique et symétrique afin de garantir une trame similaire avec le système des voiries de notre aménagement le jardin est constitué de parterres, de bosquets et de bassins, animés par des jeux d'eau .