



**REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE**

**MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEURE ET DE LA  
RECHERCHE SCIENTIFIQUE**

**UNIVERSITE SAAD DAHLAB BLIDA -01-  
INSTITUT D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME  
Département d'Architecture**

**Mémoire de Master en Architecture.**

**Thème de l'atelier : Architecture urbaine.**

**Renouvellement Urbain Du Quartier De La Gare Blida Par Le Biais Du  
Remembrement Urbain**

**P.F.E : Conception d'un macro lot à l'intersection de l'avenue de  
la gare et du boulevard Mohamed Boudiaf.**

Présenté par :

CHEREF Mohamed Idriss M201732065783.

TOUNANI Merouane M201632033048.

Groupe : **01.**

**Encadrés par :**

- **Dr. Arch. ZERARKA Mohamed**

**Membres jury :**

**Mr. BENOUARED, Djamel**

**Mr. CHAOUATI, Ali**

**JUIN 2022**

## ***Dédicace***

*Je dédie ce travail :*

*A toi mon grand-père, ceci est-il ma profonde gratitude pour ton éternel amour, que ce rapporte soi le meilleur cadeau que je puisse t'offrir, paix a ton âme*

*A mes chers parents, pour tous leurs sacrifices, leur amour, leur tendresse, leur soutien et leurs prières tout au long de mes études,*

*A ma mère particulièrement qui m'as soutenu et encouragé durant ces années d'études qu'elle trouve ici le témoignage de ma profonde reconnaissance*

*A mes frères, ma petite sœur, et ceux qui ont partagé avec moi tous les moments d'émotions  
Lors la réalisation de ce travail*

*A tous mes amis qui mont supporter et à qui je souhaite plus de succès*

***Med Idriss....***

## ***Dédicace***

*Que ce travail témoigne mes respects :*

***À mes parents*** : grâce à leurs tendres encouragements et à leurs grands sacrifices, ils ont pu créer le climat affectueux à la poursuite de mes études

*Aucune dédicace ne pourrait exprimer mon respect ma considération et mon profond sentiment envers eux*

*Je prie dieu de les bénir de veiller sur eux en espérant qu'ils seront toujours fiers de moi à **mes sœurs et mes frères***

*A toute ma famille pour leur soutien tout au long de mon parcours universitaire,  
Que ce travail soit l'accomplissement de vos vœux tant allégués, et le fruit de votre soutien infailible,*

***A tous mes amis et collègues*** : ils vont trouver ici le témoignage d'une fidélité et d'une amitié infinie

*Merci d'être toujours là pour moi.*

***Marouane...***

## ***Remerciement***

Nous remercions Dieu Tout-puissant de nous avoir accordé la force, la patience et le courage pour aboutir à ce modeste travail. Nos chers parents pour leurs soutiens et encouragement durant toute notre formation, et qui continueront à nous aider dans tous les projets à venir, sans eux ce travail ne serait pas accompli.

On tient avec une profonde reconnaissance et considération particulière à remercier notre encadrant Dr.M. ZERARKA pour nous avoir fait bénéficier de ses connaissances, de son savoir-faire, de ses orientations et son accompagnement tout au long de l'année.

On remercie également Melle Dimane pour les remarques et les suggestions concernant notre mémoire.

on tiens à remercier vivement les membres du jury qui nous ont honorés de leurs présences Pour l'attention qu'ils ont portée à notre travail et pour avoir acceptée d'évaluer notre mémoire, nous tenons à leur témoigner notre profonde gratitude, qu'ils soient assurés de notre parfaite considération

Nous exprimons au final nos sincères remerciement a toutes les personnes qui de près ou de loin ont contribués à la réalisation de ce mémoire de fin d'étude d'architecture.

## **Résumé**

Les centralités urbaines sont un élément ordonnateur majeur de la structure urbaine. Elles agissent essentiellement dans la fabrication de la ville et l'organisation de ses différentes composantes. Cependant, leur formation spontanée a souvent engendré des organisations sans richesse spatiale et architecturale

Face à cette situation, le renouvellement urbain, comme action principale du projet urbain, s'impose avec l'action de reconstruire la ville sur elle-même visant particulièrement à traiter les problèmes urbanistiques et architecturaux engendrés par l'étalement urbain tout en focalisant sur la structure générale de la ville, la revalorisation de ses espaces publics ainsi que le renforcement de ses centralités. C'est dans ce contexte de renouvellement urbain des centralités que s'inscrit notre thème de recherche

Notre travail de recherche se focalise principalement sur le renouvellement urbain du quartier de la gare à l'intersection de deux centralités urbaines de la ville de Blida par le biais d'un remembrement urbain des parcelles privées à usage résidentiel.

Nous avons privilégié dans notre intervention urbaine et urbanistique une approche basée sur une utilisation revisitée de l'ilot (ilot ouvert, macro-lot) comme composante de base de notre intervention pour créer et générer de nouvelles ambiances dans le quartier à travers un programme riche et diversifié, valorisant les axes structurants.

Ce travail se présente sous forme de trois chapitres précédés d'une introduction générale. Le premier chapitre est basé essentiellement sur la présentation de la problématique générale et spécifique lié à notre thème de recherche

Le 2eme chapitre « état de l'Art » développe la littérature autour du thème des centralités urbaines et du projet urbain ainsi qu'une lecture des projets développant des intentions et problématiques similaires à notre thème.

Le 3eme chapitre présente la ville objet de notre étude, le site d'intervention ainsi que la démarche du projet urbain et d'architecture urbaine.

Enfin, on conclut notre travail avec une conclusion générale qui présentera des pistes de réflexion et d'actions qui pourraient être des lignes de force pour l'élaboration des recherches ultérieures.

**Mots clés : centralités urbaines, renouvellement urbain, quartier de la gare, remembrement Urbain, macro-lot**

## **Abstract**

Urban centralities are a major component of urban structure. They act essentially in the manufacture of the city and the organization of its various components. However, their spontaneous formation often gave rise to organizations without spatial and architectural richness.

Faced with this situation, urban renewal, as the main action of the urban project, is necessary with the action of rebuilding the city on it-even with a particular aim of addressing urban and architectural problems caused by urban sprawl while focusing on the general structure of the city, the upgrading of its public spaces and the strengthening of its centralities. It is in this context of urban renewal of the centralities that our research theme fits.

Our research focuses mainly on the urban renewal of the station district at the intersection of two urban centralities of the city of Blida through an urban consolidation of private plots for residential use.

We have favoured in our urban and urban intervention an approach based on a revisited use of the island (open island, macro-lot) as a basic component of our intervention to create and generate new atmospheres in the neighbourhood through a rich and diversified program, enhancing the structuring axes.

This work is presented in three chapters preceded by a general introduction. The first chapter is essentially based on the presentation of the general and specific problem related to our research theme.

The 2nd chapter «state of the art» develops the literature around the theme of urban centralities and urban project as well as a reading of projects developing intentions and problems similar to our theme.

The 3rd chapter presents the city of our study, the site of intervention as well as the approach of the urban project and urban architecture.

Finally, we conclude our work with a general conclusion which will present lines of reflection and actions which could be the main lines of force for the elaboration of future research

**Keywords: urban centres, urban renewal, station district, urban consolidation, macro-lot**

## ملخص

تشكل المراكز الحضرية عنصرا رئيسيا في الهيكل الحضري. وهي تعمل أساسا في صناعة المدينة وتنظيم مختلف مكوناتها. ومع ذلك، فإن تكوينها التفائلي غالبًا ما أدى إلى ظهور منظمات بدون ثراء مكاني ومعماري

في مواجهة هذا الوضع، التجديد الحضري، باعتباره الإجراء الرئيسي للمشروع الحضري، مع العمل على إعادة بناء المدينة عليها - ولو بهدف خاص هو معالجة المشاكل الحضرية والمعمارية الناجمة عن الزحف العمراني مع التركيز على الهيكل العام للمدينة، وتحسين الأماكن العامة وتعزيز مركزياتها. في هذا السياق للتجديد الحضري للمركزية يناسب موضوع بحثنا

يركز بحثنا بشكل أساسي على التجديد الحضري لمنطقة المحطة عند تقاطع مركزيين حضريين لمدينة البليدة من خلال توحيد حضري للأراضي الخاصة للاستخدام السكني.

لقد فضلنا في تدخلنا الحضري والحضري نهجًا قائمًا على إعادة النظر في استخدام الكتلة (الكتلة المفتوحة، القطعة الكلية) كعنصر أساسي في تدخلنا لخلق وتوليد أجواء جديدة في الحي من خلال برنامج غني ومتنوع، تعزيز محاور الهيكلية.

ويعرض هذا العمل في ثلاثة فصول تسبقه مقدمة عامة. ويستند الفصل الأول أساسا إلى عرض المشكلة العامة والمحددة المتصلة بموضوع بحثنا.

يطور الفصل الثاني «أحدث الفنون» الأدب حول موضوع المراكز الحضرية والمشروع الحضري بالإضافة إلى قراءة المشاريع التي تطور النوايا والمشاكل المماثلة لموضوعنا يقدم الفصل الثالث مدينة دراستنا وموقع التدخل بالإضافة إلى نهج المشروع الحضري والعمارة الحضرية.

وأخيرا، نختتم أعمالنا باستنتاج عام يقدم خطوط تفكير وإجراءات يمكن أن تكون خطوط القوة الرئيسية لإعداد البحوث في المستقبل.

الكلمات الرئيسية: المراكز الحضرية، والتجديد الحضري، منطقة المحطة، التوحيد الحضري، القطعة الكلية

## **Tables des matières**

Dédicace	I
Remerciement	II
Résumé	III
Abstract	IV
ملخص	V
Tables des matières	VI

### **CHAPITRE I : INTRODUCTIF**

I. Introduction à la thématique générale du master	01
II. Problématique générale	04
III. Présentation Du Cas d'étude (ville de Blida)	06
IV. Problématique spécifique (renouvellement des quartiers de la gare)	08
V. Objectifs de la recherche	09
VI. Démarches méthodologiques	10
VII. Structure du mémoire	12

### **CHAPITRE II : ETAT DES CONNAISSANCES**

I. Introduction	14
II. Littérature	14
III. Concepts et définitions	18
1. Urbanisme et Centralité	18
1-1 Le concept de centralité et son évolution dans l'histoire de l'urbanisation	19
1-2 La définition de la centralité	19
1-3 Les catégories de centralité	21
1-4 Les dimensions symboliques de la centralité	22
1. La centralité autour du quartier de gare	24
2-1 Définition d'un quartier de gare	24
2. L'aménagement urbain	24
3. Remembrement urbain	25
4. Le renouvellement urbain : construire la ville sur la ville	25

5-1 Les enjeux du renouvellement urbain-----	27
5-2 Les différents types d'interventions -----	28
5-3 Les différentes échelles -----	28
5-4 Les opérations de renouvellement urbain-----	28
VIII. Analyse Thématique -----	30
1. A l'échelle urbaine -----	31
1-1 Exemple 01 : projet de Boulogne Billancourt-----	31
1-2 Exemple 02 : projet de ZAC Claude Bernard-----	32
2. A l'échelle du quartier -----	33
2-1 Exemple 01 : quartier de la gare Saint Briec -----	33
2-2 Exemple 02 : remembrement urbaine du quartier -----	33
De la gare à Gembloux	
2-3 Exemple 03 : restructuration du quartier de -----	34
La gare d'Armentières	
2-4 Exemple 04 : réaménagement de quartier de -----	34
La gare Chaumont	
3. A l'échelle du projet -----	35
3-1 Exemple 01 : projet le Belaroi hôtel d'affaires et logements -----	35
V. Conclusion -----	36

### **CHAPITRE III : CAS D'ETUDE**

I. Introduction -----	37
II. Présentation du cas d'étude -----	38
1. Lecture diachronique de la ville d'étude -----	40
2. Analyse urbaine-----	46
III. Projet Urbaine-----	49
1. Démarches d'intervention urbaine -----	50
2. Principes d'aménagement de schéma de structure -----	55
3. Schéma de structure de l'assiette d'intervention -----	56
4. Plan d'aménagement du quartier de la gare -----	57
5. Logique d'aménagement du parc urbain -----	58
6. Plan RDC du quartier de la gare-----	59
7. Programme spécifique de l'assiette d'intervention -----	60
8. Plan de composition urbaine -----	61
9. Vues 3D du projet urbain -----	62
IV. Projet architectural -----	66
1. Présentation du projet -----	66

2. Genèse du projet -----	67
3. Programme du projet -----	69
4. Expression des façades du projet -----	70
5. Structure de projet -----	71
6. Dossier graphique-----	72
V. Conclusion générale-----	89
Sources bibliographiques	
Table des illustrations	
Annexes	

# 01

## CHAPITRE INTRODUCTIF

## Introduction à la thématique générale du master

### ARCHITECTURE URBAINE

#### ‘L’ARCHITECTURE DES CENTRALITES’

La problématique générale du master ‘Architecture Urbaine’ 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 pratiques nouvelles et des instruments nouveaux 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 Urbaine’ 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 centralités**.

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 conséquente<sup>2</sup>.

Il rappellera les principales qualités qui font la ville : sédimentation, complexité, perdurance des formes pour de nouveaux usages, etc.

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.

Au courant de l'année universitaire 2021/2022 et parmi les différentes optiques à partir desquelles la problématique de l'architecture urbaine a été abordée et développée, deux questions (échelles) complémentaires ont été privilégiées :

1. **La question du renouvellement dans les centralités urbaines** et plus spécifiquement la revalorisation des espaces publics dans les centralités en formation et en transformation.

1. 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)

2 Devillers, Ch., « Le projet urbain », in Architecture : recherche et action, Actes du colloques des 12 et 13 mars 1979 à Marseille/Palais des 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 Riboulet, La ville comme œuvre, Paris, éd. du Pavillon de l'arsenal, 1994.

Provoqué essentiellement par l'étalement urbain et le déplacement successif des limites d'urbanisation (pratique privilégiée par le PDAU), la ségrégation (zoning) et l'éparpillement des activités urbaines ont contribué significativement à la dévalorisation des centralités historiques : le retour à la ville devient une nécessité. Il s'agit de réinvestir les espaces (public et/ou privé) situés au sein du tissu urbain et convoités par la spéculation foncière, dans une perspective de contribution à la revalorisation des espaces publics par les différentes actions du renouvellement urbain : restructuration, réhabilitation, réaménagement, requalification et autres démolition-reconstruction / remembrement urbain.

2. **La question de l'îlot**, remis en cause par l'avènement de l'urbanisme moderne puis réhabilité par la pratique urbaine contemporaine sous différentes formes et appellations.<sup>3</sup>

A travers la recherche de formes urbaines conciliant entre la prise en compte des modes de vie actuels et le maintien ou la poursuite des dispositions traditionnelles, c'est la question de l'îlot qui est au cœur du débat sur la conception urbaine, y soulevant des fondamentaux tels que l'alignement sur rue, l'homogénéité architecturale et jusqu'à l'existence même de la parcelle qui est en cause.

Présentant l'îlot « *comme organisation spatiale qui a parfois pu apparaître comme le garant facile d'une urbanité retrouvée* » P. Panerai (1977)<sup>4</sup> écrira que *l'analyse de son éclatement devrait inciter à plus de précaution. La lecture renouvelée des débats qui ont jalonné sa transformation ouvre de nouvelles perspectives* ».

Mots-clés : Architecture urbaine, projet urbain, centralités, îlot, renouvellement urbain.

Dr. Arch. M. Zerarka

Atelier master 2 'Architecture Urbaine'

Janvier 2022

<sup>3</sup> Jacques LUCAN, *Où va la ville aujourd'hui ? Formes urbaines et mixité*, Editions la Villette 2012

<sup>4</sup> Philippe PANERAI, *De l'îlot à la barre*, Editions Parenthèses, 1977

## I. Problématique générale :

Notre recherche s'insère dans la thématique spécifique de **l'architecture des centralités**, investie sous l'optique de l'architecture des espaces publics.

La centralité a été définie par plusieurs chercheurs urbanistes en différentes circonstances, cela nous a initié à consulter plusieurs références qui traitent cette notion en carence dans les instruments d'urbanisme.

La centralité est la propriété conférée à une ville d'offrir des biens et des services à une population extérieure, définition que w. Christallier propose en 1933 dans *La théorie des lieux centraux*.<sup>5</sup>

Le Centre Français d'études sur les réseaux, les transports, et l'urbanisme (CERTU) définit la centralité comme « *un lieu où le mouvement est présent, un lieu qui diffuse, qui rayonne, qui provoque des échanges, qui permet une communication, visuelle, de parole ou de mouvement. Il ne peut pas y avoir d'activités sans les individus et pas de centralité sans concentration d'individus dans un espace précis* »<sup>6</sup>.

Selon H. Lefèvre la centralité "*résulterait d'une forte concentration du pouvoir, des richesses, de la culture, de l'information et de la connaissance, elle serait une forme, celle du rassemblement, de la rencontre, de la simultanéité* »<sup>7</sup>, elle renferme donc une dynamique qui la fait évoluer.

La tendance aujourd'hui est à l'interpénétration et l'imbrication entre le centre, dans son acception traditionnelle et sa périphérie.

**Les centralités apparaissent aujourd'hui comme une problématique majeure dans la ville vue qu'elles constituent une des composantes de sa structure** alors que la dispersion et le dysfonctionnement de la centralité affecte l'image urbaine.

Dans ce contexte, **le renouvellement urbain est apparu comme une réponse aux problèmes** sociaux, économiques, urbanistiques. Il est une forme d'évolution de la ville qui

<sup>5</sup> w. Christallier, 1933, *La théorie des lieux centraux*

<sup>6</sup> CERTU : Centre Français d'études sur les réseaux, les transports, et l'urbanisme

<sup>7</sup> H. Lefèvre, *aménagement du territoire*

désigne l'action de reconstruire la ville sur elle-même et de recyclages de ses ressources bâties et il participe à l'évolution de l'espace urbain et sa transformation.

L'objectif de ce dernier est de récupérer les parties les plus abandonnées afin d'y développer des réalisations répondant aux besoins actuels des villes.

Le renouvellement urbain vise également à limiter en surface l'étalement urbain et la périurbanisation en valorisant l'espace public et en favorisant un dynamisme nouveau dans une centralité en perte de vitesse.

Il s'agit alors pour nous de procéder à des **interventions de renouvellement** urbain : revalorisation, reconversion, restructuration, rénovation ...etc. Ainsi que de prendre **la centralité urbaine comme étant un élément structurant de la ville** et un outil de redynamisation et réunification de fragment de la ville causé par l'étalement urbain<sup>8</sup>.

Dans notre cas de figure, nous nous sommes penchés sur la ville de Blida, une ville du 16ème siècle, qui s'est développée au fil du temps par des extensions qui l'ont fait déborder de son site primitif mais sa structure urbaine (ses centralités) porte la marque durable des conditions physiques de son installation<sup>9</sup>.

Aujourd'hui, Blida représente un exemple de la problématique majeure de dysfonctionnement et dispersion des centralités à cause de l'échec de la démarche de planification urbaine que celle a adoptée (à travers les instruments d'urbanisme), ces derniers se basent sur le développement sectorielle des différentes parties de la ville sans prendre en considération leurs spécificités, leurs formes, leurs structures et leurs histoires, ce qui a engendré la perte de l'unité de la ville, notamment la dispersion entre ses centralités.

, De ce fait Ces réflexions nous amènent à poser les questions suivantes :

✓ **Quelles sont les actions d'intervention urbaine à mener susceptibles de faire face à l'étalement urbain, renouveler la ville sur elle-même et renforcer ses centralités ?**

---

<sup>9</sup> Deluz, urbanisation en Algérie

## II. PRESENTATION DU CAS D'ETUDE (ville de Blida) :

« Blida est une ville du XVI<sup>e</sup> siècle, implanté, a l'origine, au pieds de l'Atlas sur le haut cône de déjection de l'oued el Kébir débordé largement de son site primitif mais sa structure urbaine porte la marque durable des conditions physiques de son installation »<sup>10</sup>

### a) Situation territoriale de la ville de Blida :

Située à 50Km au Sud-ouest du capital, à 41 Km  
Au Nord de Médéa et à 30 KM de la côte maritime,  
Elle constitue par sa position un carrefour reliant  
Le Nord et le Sud, l'Est et l'Ouest du pays.

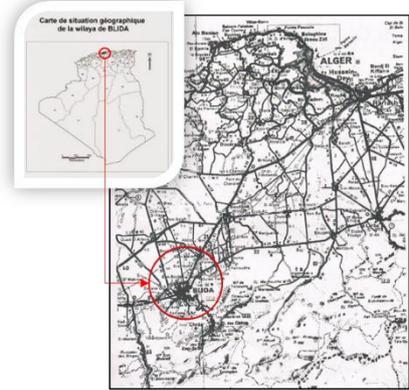


Figure 01 : carte de situation de la ville de blida  
Source : livre urbanisation en Algérie, Joëlle Deluz

### b) Les centralités urbaines de la ville :

Les centralités urbaines de la ville  
Représentent des Composantes héritées  
Des périodes précédentes. On retrouve  
Plusieurs catégories de centralités,  
Différentes en termes d'existence dans  
le temps Et en termes de disponibilité  
Foncières. Citons :

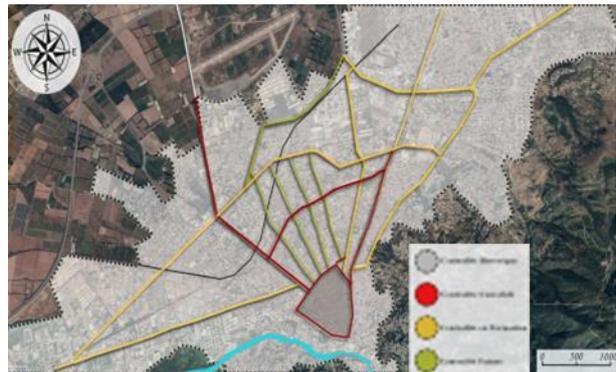


Figure I 02 : carte des centralités urbaines de la ville de blida  
Source : google earth traité par auteurs

- ✓ Le centre historique qui est entièrement consolidé.
- ✓ Des centralités consolidées telles que : avenue Amara Youcef,
- ✓ Boulevard Med Boudiaf, avenue Ben Boulaid.
- ✓ Des centralités en formations tel que l'avenue 11 décembre.
- ✓ Des centralités futures.

<sup>10</sup> Deluz , urbanisation en Algérie

**c) Présentation de L'aire d'étude :**

Notre aire d'étude est l'intersection de deux centralités urbaines qui sont : la centralité historique, l'avenue de la gare avec le boulevard Med Boudiaf.



Figure I 03 : carte de la centralité d'étude  
Source : google earth traité par auteurs

**d) Présentation de L'aire d'intervention :**

Notre aire d'intervention est une partie de la centralité choisie occupant une situation stratégique, à l'intersection de deux centralités urbaines.

Elle se caractérise par la présence du quartier de la gare qui représente un potentiel foncier particulier.

Notre aire d'intervention est une portion particulière de la ville. L'animation de cette dernière nécessite de recevoir des projets a grandes échelles pour la réalisation d'une mixité fonctionnelle nécessaire au quartier de la gare.

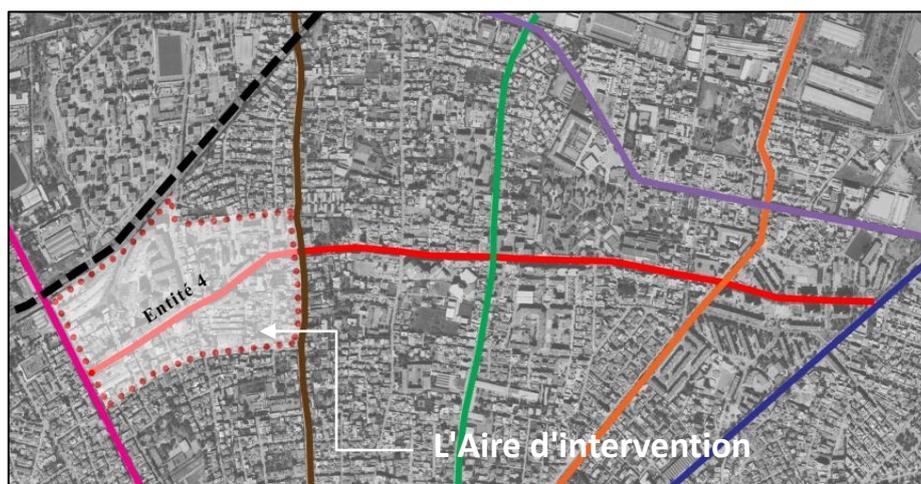


Figure 04 : carte de l'aire d'intervention  
Source : google earth traité par auteurs

### **III. Problématique spécifique (renouvellement des quartiers de la gare) :**

Depuis l'apparition des instruments d'urbanisme, les villes ont perdu leurs identités et souffrent d'urbanisation mal contrôlée, causant ainsi l'étalement urbain, ce dernier doit être solutionné par un projet urbain global visant à encourager la planification urbaine des villes autour de leurs centralités.

En effet, la ville de Blida souffre également d'un étalement urbain accéléré dû à sa croissance démographique après l'indépendance ainsi qu'à l'échec des instruments d'urbanisme à gérer et contrôler son urbanisation.

En conséquence, l'étalement urbain a contribué à la perte du caractère urbain de la ville et de ses éléments structurants (centralités).

Dans ce contexte, Nous focalisons sur deux centralités anciennes de la ville, il s'agit du boulevard Med Boudiaf qui occupe une situation stratégique, à proximité du centre historique de la ville et la centralité Amara Youcef.

Notre centre d'intérêt est à l'intersection de ces deux dernières : la gare et son quartier qui représente un potentiel urbain particulier.

Les gares ferroviaires représentent un équipement structurant complexe ainsi qu'une porte privilégiée et un élément de repère à la ville.

Leurs quartiers sont des lieux stratégiques, des lieux d'échanges ou s'implantent une diversité de fonctions (du commerce, de bureaux, de loisirs, de logements). Ces derniers accompagnent la gare et participent à rendre cette dernière un lieu de vie, de travail et de loisirs.

En effet, Les quartiers de la gare doivent répondre à certains critères afin d'assurer leur bon fonctionnement avec la gare ainsi que leurs contributions à l'animation des villes citons :

Critères en termes de programmation et composition urbaine : la qualité des cheminements et espaces publics, la porosité des circulations, la traversée du faisceau ferroviaire, la mixité des fonctions (habitat, commerces et services, bureaux, artisanat, industrie), la maîtrise des prix de sortie des logements, la prise en compte des populations présentes et futures et les usages du lieu.<sup>11</sup>

Or dans notre cas de figure, le quartier de la gare de la ville de blida est devenu un lieu délaissé qui souffre d'un manque de mixité fonctionnelle ainsi que d'un manque des espaces publics ce qui a guidé à la perte de sa valeur dû à l'absence d'animation et d'attractivité La gare également est devenue un lieu délaissé dépourvu de tout traitement ou entretien causant ainsi des fléaux sociaux, un flux de moins en moins important.

<sup>11</sup> Articulation entre gares et quartiers de gare : la méthode node-place.com

Ces deux éléments importants sont symbolisés par la dominance des habitations individuelles a statut privé le long de Amara Youcef et Med Boudiaf.

Cette dominance de vocation résidentielle a statut privé feigne La création de nouveaux projets d'espaces publics ainsi la projection de nouvelles fonctions d'animation ce qui est inadéquat avec l'importance de ces deux axes structurants majeurs.

De ce fait, le renouvellement urbain vise à limiter en surface l'étalement urbain et la périurbanisation en valorisant l'espace public en favorisant un dynamisme nouveau dans une centralité en perte de vitesse, ce dernier s'impose avec plusieurs actions d'interventions : la restructuration, la reconversion, le réaménagement, le remembrement, la densification, etc.

Dans notre cas de figure le remembrement urbain présente un véritable outil de remodelage de l'espace afin de redynamiser le quartier de la gare.

Ce dernier, se définit comme « *la recomposition planifiée du parcellaire à l'intérieur d'un périmètre, par effacement des limites séparatives anciennes et détermination des parcelles au dessin nouveau* ». <sup>12</sup>

De ce fait on dégage les questions suivantes :

- ✓ **Comment peut-on revaloriser le quartier de la gare et le transformer d'un lieu de passage a un lieu de vie et d'animation ?**
- ✓ **Quelles sont les démarches à adopter afin de procéder à un remembrement urbain susceptibles de développer une mixité urbaine nécessaire au quartier de la gare de Blida ?**

#### **IV. Objectifs de la recherche :**

- ✓ Offrir au quartier de la gare une certaine attractivité notamment en termes d'activités économiques et commerciales.
- ✓ Récupération du foncier au niveau du quartier de la gare par un remembrement des parcelles.
- ✓ Porter l'action sur l'espace publique .

---

<sup>12</sup> Gauthiez, B., 2003, p. 298-299.

### 1. **Hypothèses :**

Partant du problématique posé, nous développons notre hypothèse principale ainsi que les actions secondaires comme suit :

### 2. **Hypothèse principale :**

✓ Le dysfonctionnement du quartier de la gare a détourné l'intention sur l'action du remembrement urbain qui peut être une voie à suivre afin de revaloriser et réanimer ce quartier.

### 3. **Actions secondaires :**

✓ Créer un pôle d'échange au niveau de quartier de la gare afin de le transformer d'un lieu délaissé à un lieu de vie tout en intervenant avec le remembrement urbain sur parcelles à statut privé.

✓ La mise en valeur de l'espace public, la mixité urbaine, sociale et fonctionnelle peuvent constituer un levier à l'attractivité de la gare et son quartier.

## V. **Démarches méthodologiques :**

Afin de répondre à nos questions de recherche nous avons utilisé plusieurs outils et méthodes de recherche afin d'entreprendre ce travail :

### ➤ **La recherche bibliographique :**

#### A. **La récolte des données écrites :**

Il s'agit d'une lecture de certains ouvrages, livres, revues, articles, etc. Afin d'avoir le support théorique nécessaire et utile pour la compréhension du thème et des concepts clé utilisés tels que : la centralité, le renouvellement urbain, le projet urbain de l'îlot à la barre, forme urbaines et mixité, ou va la ville aujourd'hui, l'architecture de la ville, sont des ouvrages qui ont contribué à assimiler notre thématique.

Afin d'enrichir de plus nos connaissances et nos notions sur le thème de recherche on s'est référé par des exemples internationaux qui traitent le même sujet.

**B. La récolte des données graphiques :**

Dans un 2eme temps on s'est dirigé vers la recherche et la récoltes de documents graphiques (POS, PDAU, cartes historiques, règlementations) lié à notre cas d'étude auprès organismes lié à l'urbanisme (L'URBAB / la DUAC/Le cadastre,) cette étape est essentielle car elle nous a aider à ressortir les potentialités et d'identifier les problématiques de notre cas d'étude.

**➤ L'analyse historique de la ville d'étude :**

Dans cette étape on a essayé de comprendre la forme et la structure de la ville par la reconstitution de sa genèse et de ses différentes phases de formation et de transformation, ce qui nous permet d'identifier les différentes centralités de la ville et de clarifier les différents problèmes auxquelles ces dernières elles font face avant de sélectionner celle qui constituera notre spécimen d'étude.

**➤ L'enquête de terrain :**

Cette dernière est consacrée principalement sur l'étude de l'aire d'intervention choisie, la centralité Med Boudiaf qui représente une centralité ancienne consolidée mais en perpétuelle transformation.

L'étude se base sur des observations et des analyses des différentes parties de la centralité en procédant à des synthèses sur le tissu urbain, la typologie de ses édifices, l'état de conservation du bâti, le statut de ses parcelles ainsi que la qualité de ses espaces publics.

Cette étape nous mène à cerner des actions et des recommandations autour du périmètre d'étude.

## **VI. Structure du mémoire :**

Ce mémoire est structuré sous forme de trois chapitres suivis d'une conclusion générale.

### ➤ **LE CHAPITRE 1 : CHAPITRE INTRODUCTIF**

Il s'agit d'une partie où se développe une introduction à notre thématique générale " l'architecture des centralités urbaines «, une problématique générale et une problématique spécifique ou s'inscrit notre objet d'étude suivi par nos différents hypothèses et objectifs, Clôture au final cette partie par notre méthodologie de recherche adoptée ainsi la structure du présent mémoire.

### ➤ **LE CHAPITRE 2 : ETAT DES CONNAISSANCES**

Appelée aussi état des savoirs, ce dernier est le support théorique sur lequel est basé notre thème de recherche, il permet justement d'enrichir notre travail ainsi de clarifier toutes les notions et les concepts liés à notre thématique générale Il comporte également une lecture thématique des projets similaires à nos cas d'étude afin de tirer des orientations et des recommandations utiles pour nos projets d'intervention.

### ➤ **LE CHAPITRE 3 : CAS D'ETUDE**

Ce chapitre est la dernière partie du travail basé essentiellement sur trois échelles d'analyses : La 1<sup>ère</sup> échelle est l'échelle territoriale qui met l'accent sur la ville d'étude « blida » et sa croissance historique afin d'identifier ses différentes centralités urbaines.

La 2<sup>ème</sup> échelle s'agit de l'échelle urbaine ou figure l'analyse de la centralité d'étude choisie (Med Boudiaf et Amara Youcef) afin de ressortir ses différentes potentialités à exploiter et les différentes problématiques à résoudre. Cette échelle est illustrée par un schéma de principe, de structure et enfin d'un plan d'aménagement, la dernière échelle est le projet d'architecture urbaine Qui vise à solutionner les problématiques posées auparavant Le résultat de cette échelle se présente sous forme de documents graphiques contenant essentiellement un plan de masse du projet, les plans architecturaux les coupes et les façades.

Au final ce mémoire sera clôturé par une conclusion générale afin de récapituler les résultats obtenus, en ouvrant des perspectives pour d'éventuelles recherches d'approfondissement sur le thème.

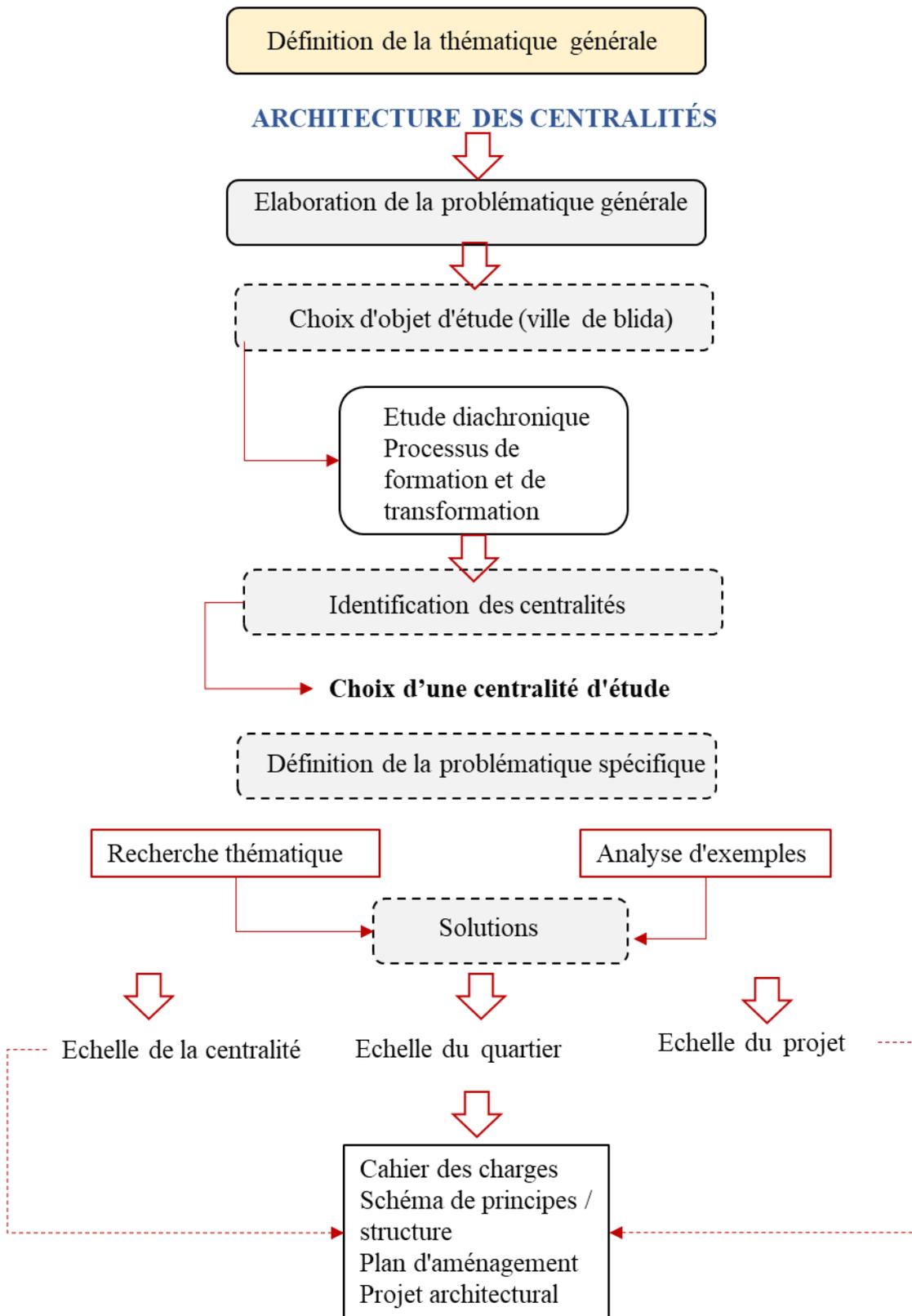


Figure 05 : organigramme méthodologique  
Source : google earth traité par auteurs

**02**

ETAT DES CONNAISSANCES

## I. Introduction

Pour toute thématique abordée, la connaissance des concepts et des différentes notions relatives au sujet est primordiale, Le chapitre ci-dessous « état des connaissances », a pour but de présenter un certain nombre de concepts relatifs à notre problématique citons : centralité urbaine, aménagement urbain, renouvellement urbain, remembrement urbain,

En vue de les définir tout en s'appuyant sur la consultation des ouvrages, des livres, revues et articles, qui permettront d'aboutir à une meilleure compréhension tout en suivant notre démarche méthodologique

Ce chapitre aborde également une analyse thématique de différents exemples à plusieurs échelles, toucheront plusieurs problématiques liées à notre aire d'intervention

Le but de cette analyse est d'étudier des solutions de cas similaires à notre cas d'étude et de s'en inspirer.

## II. Littérature :

Notre thème de recherche s'étale sur deux champs principaux, le premier champ est lié à la question de l'îlot et son rôle dans la forme urbaine, le deuxième est basé sur le renouvellement urbain au sein des centralités urbaines

Afin de comprendre et de développer la question de l'îlot, nous nous intéresserons principalement à l'ouvrage de Philippe Pannerai « formes urbaines : de l'îlot à la barre », ce dernier explique les différentes raisons des mutations de l'îlot ainsi que ses différentes formes et évolution dans plusieurs époques historiques

**Pannerai aborde en 1<sup>er</sup> lieu** l'exemple de Paris, le cas le plus ancien, en présentant la démarche urbanistique et hygiénique que Haussmann a suivi dans l'urbanisation de la ville (les réseaux de percées droites), et les caractéristiques de l'îlot résultant de cette dernière qui se résumant ainsi :

**L'îlot haussmannien** est produit par

Le découpage des mailles en étoile  
Des réseaux haussmanniens, il est  
Presque obligatoirement triangulaire



Figure II 01 : photo représentant les îlots haussmanniens  
Source : (chroniques-architecture.com)

- ✓ Son découpage en parcelle doit obéir à des règles précises

Le tracé de la parcelle doit être Perpendiculaire à la voie,

- ✓ La ligne du partage à l'intérieur de l'îlot est la bissectrice de l'angle des rues et Une ligne médiane qui encaisse les Irrégularités géométriques

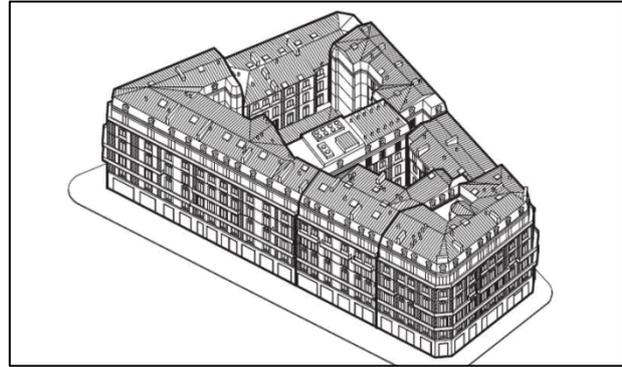


Figure II 02 : photo représentant la forme de l'îlot haussmannien  
Source : (chroniques-architecture.com)

- ✓ Le découpage du parcellaire est déterminé par la configuration future du bâti et non l'inverse
- ✓ L'îlot haussmannien est un bâtiment unique, un bloc dans lequel ont été évidées des cours, une grande cour commune désignant un lieu de rencontre et deux autres petites à usage d'aérations.

Dans un second temps pannerai développe l'exemple des cités jardins à Londres conçu par

HAWARD, C'est une manière de penser la ville Qui s'oppose à la ville industrielle Polluée, Ce dernier a essayé de lier La ville à la campagne par une conception D'îlots ayant même principes des îlots Traditionnel sauf qu'il se différe- rent Dans le vu et le non vu, La cité-jardin de Howard est définie par les principaux points sui- vants :



Figure II 03 : photo représentant les cités jardins  
Source : Cités jardins 01 (slideshare.net)

- ✓ Les îlots au cités jardins suivent les mêmes principes des îlots traditionnels « îlots haussmanniens ».

- ✓ La différence est marquée entre le vu et le non vu.
- ✓ Les maisons sont regroupées autour d'une impasse « le close » cette dernière débouche sur une rue.

Dans l'exemple d'Amsterdam, pannerai à présenter l'intervention d'extension de la ville conçu par Berlage, ou se dernier a prévu un plan basé sur certains principes qui sont : une autonomie des quartiers, une hiérarchisation des voies ainsi que la symétrie et l'alignement

Cette intervention a permis de créer l'îlot amstellodamien avec des caractéristiques particulières appropriées :

- ✓ Une bordure continue de bâtiment
- Entourant un espace central non bâti
- ✓ Une forme généralement rectangulaire
  - ✓ Une largeur de 40 à 45
  - ✓ Hauteur de 4niv/3 niveau
  - ✓ L'îlot joue sur deux oppositions :
    - Bordure/ centre
    - Long côtés/ angles

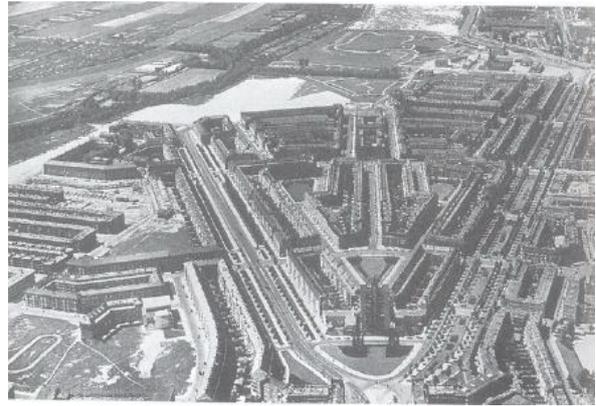


Figure II 04 : photo représentant les îlots amstellodamiens  
Source : Philippe PANERAI, De l'îlot à la barre, Editions Parenthèses, 1977

Aussi, Panerai a développé le cas de l'îlot de Francfort qui est née à partir de l'intervention des bâtiments de Ernest May à cause du besoin de logement.

L'îlot de Francfort est issu de l'îlot classique dense et compact, proche de l'îlot haussmannien ensuite il y a l'évidement du centre, le fractionnement de la maille, l'organisation de la bordure enfin, on assiste à l'ouverture des extrémités et l'abaissement de la densité, l'îlot se résume donc à une combinaison dos à dos de deux rangées de maisons encadrant des jardins

Dans le dernier exemple, Panerai a traité le cas de Le Corbusier où il a eu le bouleversement de la logique des îlots et le passage d'une logique horizontale à une logique verticale, donc l'îlot horizontal est réduit en étages. Dans une barre surélevée du sol par des pilotis abritant une rue à l'intérieur c'est l'îlot vertical. Ce dernier est caractérisé par des bâtiments autonomes, l'absence d'alignement et par conséquent

L'absence de rue, « le concept de répétition »

Ainsi que l'apparition du secteur qui représente le module principal de la conception d'une ville

Enfin, l'ouvrage de Panerai nous a permis de constater que la notion d'îlots a subi plusieurs transformations selon plusieurs facteurs, partant de la première typologie traditionnelle de Haussmann vers une série de transformations, réduction. En close, évidement du centre, ouverture des



Figure II 05 : photo représentant l'unité d'habitation de Le Corbusier  
Source : (chroniques-architecture.com)



Figure II 06 : photo représentant l'unité d'habitation de Le Corbusier  
Source : (chroniques-architecture.com)

extrémités, jusqu'au la disparition d'îlot et sa réduction en une seule unité d'habitation<sup>1</sup>

Après le rejet de l'îlot comme unité de forme urbaine et l'apparition de l'îlot vertical, ce dernier a connu plusieurs critiques concernant l'abondance de l'espace public dans la conception de la ville, ce qui a conduit à un retour vers la notion d'îlot avec des nouvelles perspectives sous le nom d'îlot ouvert initié par Christian de Portzamparc.

L'îlot ouvert a bien été traité et illustré par Jaques Lucan dans l'ouvrage « forme et mixité urbaine : « Où va la ville aujourd'hui ? » ainsi que dans sa conférence de club ville et aménagement.

Selon Lucan, l'îlot ouvert est un rassemblement des bâtiments autonomes, non identiques autour d'une rue, il se caractérise par sa diversité et sa variété.

On désigne par la diversité que chaque partie d'îlot doit être différencier des autres îlots en termes d'architecture, matériau, couleur, c'est-à-dire chaque élément est devenu une entité autonome.

La variété d'îlot ouvert signifie que la hauteur des édifices est variée, cet aspect qui a conduit à l'apparition de la notion d'isolat (ne pas avoir aucun rapport avec les bâtiments).



Figure II 07 : photo représentant le quartier Masséna à Paris  
Source : (chroniques-architecture.com)

Dans le même ouvrage Jaques Lucan a abordé une autre typologie d'îlot, le concept des macro-lots, il se définit comme un îlot dans lequel sont imbriqués des programmes différents formant un ensemble. Chaque élément faisant partie intégrante du tout. »

Le macro lot constitue en effet un îlot d'un nouveau type qui intègre et traite les problématiques de la ville contemporaine, densité urbaine, mixité programmatique et sociale, développement durable, qualité d'usage, mutualisation d'espaces, sont des aspects apparus ainsi de

<sup>1</sup> P. PHILIPPE, J. CASTEX, J. CHARLES DEPAULE, 1977, Formes urbaines : De l'îlot à la barre, J. MARSEILLE, Parenthèses, Chapitre 3 : Les extensions d'Amsterdam : 1913-1934

nouveaux paysages urbains sur la base de cette entité contrairement aux grands ensembles et à l'urbanisme sur dalle des années 1950-1970 (urbanisme verticale).

Le macro-lot peut se définir comme **un îlot-lot** formé de plusieurs **entités fonctionnelles et formelles** associant **plusieurs maîtres d'ouvrage** dont l'un est généralement **le leader**, avec (ou non) plusieurs architectes dont **l'un est le coordinateur**.

Le macro lot obéit à un certain nombre de principes qui se résument en :

➤ **La diversité :**

La diversité architecturale est due à la contribution de plusieurs architectes dont chacun est chargé d'une opération dans le macro lot

➤ **La globalité :**

Est la conception globale des projets guidée par l'architecte coordinateur afin de ne pas perdre l'identité des villes

➤ **La mixité :**

Une mixité des programmes due à l'imbrication des différentes fonctions

➤ **La rapidité :**

Dans la réalisation des projets à cause de l'achèvement de plusieurs opérations dans un même temps

➤ **La porosité :**

Est matérialisé par la collectivité des espaces publics à l'intérieur des îlots

➤ **L'Economie d'échelle :**

Est dû à la superposition de différentes fonctions et la mutualisation des espaces <sup>2</sup>

### **III. CONCEPTS ET DEFINITIONS :**

#### **1) Urbanisme et Centralité :**

Donner une définition de la notion de centralité en urbanisme est un exercice difficile car le concept de centralité diffère selon l'angle d'approche et le contexte.

<sup>2</sup> J. LUCANJ, 2012, Ou va la ville aujourd'hui ? Formes urbaines et mixités : La Villette Paris.

## **1-1/ Le concept de centralité et son évolution dans l'histoire de l'urbanisation :**

Durant notre étude de l'évolution historique des villes et des centres urbains nous avons pu déceler deux notions :

- **Mono-centralité** : Cette notion est commune aux villes de l'antiquité, du moyen âge et de la renaissance, les pouvoirs de décision et les équipements publics sont concentrés au sein de la ville dans un même périmètre spatial et une même unité physique où on remarque la superposition des notions de centre et de centralité dans la ville traditionnelle<sup>3</sup>.
- **Poly-centralité** : Contrairement à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, la construction des gares En périphérie de la ville, crée un nouveau centre d'attraction et d'échanges de personnes, qui se développe autour du quartier de la gare en liaison avec le centre-ville. L'avenue de la gare, la place de la gare, les boulevards, les cours, les esplanades seront les espaces publics majeurs de sociabilité et de représentation de cette centralité. L'étalement des constructions, Phénomène de métropolisation et la « crise des centres », la dispersion des pôles fonctionnels et la montée structurelle de la mobilité traduisent une mutation des espaces urbanisés.

Aujourd'hui, ce sont des formes urbaines étalées faisant naître cette notion la poly centralité<sup>4</sup>. De l'évolution de la notion de la centralité à travers le temps, on peut dire que chaque période où chaque époque, a suscité sa propre centralité qu'elle soit politique, religieuse ou commercial, ...etc. Actuellement, la centralisation se veut totale et globale. Elle constitue le pouvoir et la puissance, la richesse, les moyens de transports, l'information, la culture<sup>5</sup>...etc.

## **1-2/ La définition de la centralité :**

La centralité est un concept universel compte plusieurs facettes d'interprétations qui la rend difficile à conceptualiser dans une seule définition restrictive, c'est la clé de bon nombre de disciplines. Elle est un instrument de mesure et d'analyse au niveau d'une agglomération urbaine. On peut considérer cette notion à plusieurs échelles : régionale à celle de la ville s'ajoutent les niveaux inter et intra-urbains.

Il nous semble alors intéressant de rappeler le concept de centralité tel qu'il a été développé par l'allemand Walter Christaller en 1933 dans la théorie des "lieux centraux" ou "des places

---

<sup>3</sup> : Mémoire le polycentrisme comme réponse aux enjeux de la ville contemporaine ; Le cas de l'agglomération du Pays de Montbéliard page 45.

<sup>4</sup> : Idem

<sup>5</sup> : Idem

centrales" : « *la propriété conférée à une ville d'offrir des biens et des services à une population extérieure* »<sup>6</sup>.

Cette théorie repose sur l'idée qu'un centre dispose d'une capacité d'attraction et de rayonnement sur une périphérie plus ou moins étendue, capacité produite par une concentration de fonctions. Le principe de la théorie détermine qu'une Hiérarchie s'établit entre les centres : les plus importants recouvrant l'influence des centres moins puissants.

En 1972, Manuel Castels définit la centralité comme étant la « ... *combinaison à un moment donné d'activités économiques, de fonctions politiques et administratives, de pratique sociale, de représentation collective, qui concourent au contrôle et à la régulation de l'ensemble de la structure de la ville.* »<sup>7</sup>

Dans la même question de la centralité F. Choay et P. Merlin<sup>8</sup> où ils l'ont définies de façon concise : « *La centralité qualifie l'action d'un élément central sur sa périphérie. Elle dépend du pouvoir d'attraction ou de diffusion de cet élément qui repose à la fois sur l'efficacité du pôle central et sur son accessibilité. L'élément peut être un centre urbain, un équipement polarisant plus spécialisé (centre commercial, culturel, financier, administratif...). Elle varie en fonction des changements techniques, économiques ou politiques.* »

D'autre part, comme le signale J.C. Gallety<sup>9</sup>. « La centralité doit s'appuyer sur de bonnes fonctionnalités mais aussi sur l'image, le bien-être et le plaisir visuel. Faire centralité, c'est travailler sur l'agencement harmonieux des espaces et le respect de l'environnement. Cela passe par la qualité de l'architecture, de l'espace public et du paysage. La « logique de scène » doit devenir une préoccupation majeure des maîtres d'ouvrage, pour que la centralité soit synonyme d'art urbain ».

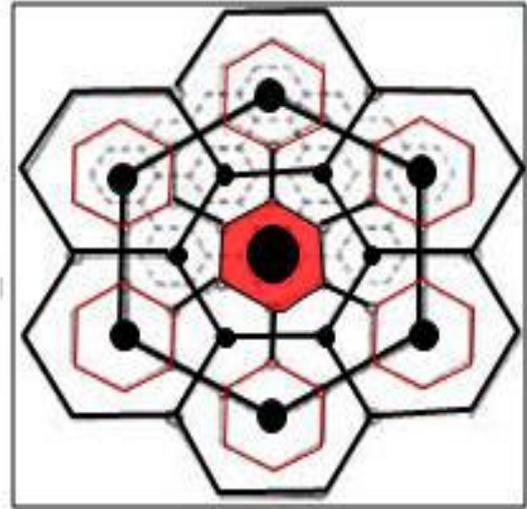


Figure II 08 : : La théorie des lieux centraux Christaller 1933  
Source : Le livre de la théorie

<sup>6</sup> La théorie des lieux centraux. Antoine Bailly. L'organisation urbaine, théorie et modèles. CRU, 1975, page 132.

<sup>7</sup> : Cité in centralité .Planche extraite du « Vocabulaire illustré de l'Art urbain Mars 2015. En ligne sur : [www.arturbain.fr/vocabulaire/francais/fiches/centralité/fiche\\_interactive.Htm](http://www.arturbain.fr/vocabulaire/francais/fiches/centralité/fiche_interactive.Htm)

<sup>8</sup> : Choay. F et Merlin. P, « Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement », Paris, PUP, 1996.

<sup>9</sup> : <http://docplayer.fr/14342849-Vocabulaire-francais-de-l-art-urbain.html>

Selon les sociologues, la centralité est un lieu de rencontre et de réunion entre les différences sociales. A cet effet, elle constitue un instrument important pour la construction du lien social et du développement de la vie sociale. Contrairement au centre, la centralité n'est pas définie directement par un seul lieu que traduit le caractère unique du centre, la centralité urbaine peut se répéter un certain nombre de fois au sein d'une même ville. Selon les spécificités de ces dernières, plusieurs centralités peuvent cohabiter sur un même territoire urbain.

### **1-3/ Les catégories de centralité :**

Alain Bourdin <sup>10</sup> propose de différencier les différents types de centralité selon deux grandes catégories : les centralités de flux (liées à des lieux d'échange) ; et les centralités de scène avec les centres historiques.

#### ➤ **Les centralités de flux :**

Ce sont des lieux qui favorisent le mélange social et le mouvement, qui jouissent d'un pouvoir d'attraction et de diffusion sociale. Ils sont reliés au reste du territoire par un réseau de dessertes. Le critère majeur pour définir la centralité de flux est donc le mouvement (les centres commerciaux, les gares ...).

#### ➤ **Les centralités de scène :**

Les centralités de scène sont par définition celles que l'on regarde ou que l'on montre. Elles participent à la construction de l'identité urbaine. Elles sont construites notamment autour des espaces patrimoniaux, les monuments historiques assurent un rôle prépondérant pour ce type de centralité. Si cette catégorisation se révèle commode pour identifier les centralités à l'échelle de la ville, elle s'avère quelque peu réductrice. En effet ne faut-il pas des flux pour faire fonctionner la scène et toute centralité de flux ne peut-elle engendrer une centralité de scène ?

A titre d'exemple, la gare de Madrid Attoucha qui a transformé son hall en grand jardin tropical illustre la manière dont il est possible de mettre en scène une centralité basée, par définition, sur les flux. De même, les centres commerciaux renforcent de plus en plus fréquemment leur attractivité par un travail de mise en scène.

---

<sup>10</sup> : Urbaniste et sociologue français, Centralité dans la ville en mutation, Chap. Villes nouvelles, vers une nouvelle urbanité ?, Certu, 2003.

### **1-4/ Les dimensions symboliques de la centralité :**

Pour cette description, nous nous sommes appuyées sur les thèses traitant de la question et les quelques ouvrages répertoriant de façon synthétique différents types de centralité. Il existe divers types de centralités : « *Centralité lié au centre-ville ; centralité du marché ou des centres commerciaux qui permet les échanges économiques ; centralité du pouvoir qui contrôle et institue des règles de coexistence entre les groupes sociaux ; centralité des dispositifs qui organisent la division technique et sociale du travail ; centralité, aussi, des lieux de cultes, de loisirs, et plus généralement de tous les services offerts par la ville.* »<sup>11</sup>

Les centralités différenciables proposées par Jérôme Monnet <sup>12</sup>sont :

#### ➤ **La centralité politique :**

Correspond à la localisation des principaux centres de décision politiques et les sièges administrations centrales. Ce sont les équipements porteurs de centralité à vocation politique.

#### ➤ **La centralité économique :**

Se mesure volontiers à la localisation des sièges décisionnels des entreprises, étend fonction de la concentration des quartiers des activités tertiaire et d'affaires. Les CBD (Central Business District définis par Murphy et Vance dès 1954). CBD ce sont un bon exemple de centralité économique.

#### ➤ **La centralité commerciale :**

Le processus de dispersion de « fonctions centrales » du centre vers la périphérie des agglomérations urbaines est manifeste dans le domaine de la centralité commerciale.

Cette centralité matérialisée par les centres commerciaux qui se sont généralement construits autour d'une activité bien spécialisée (la grande distribution) ses activités ont été évalué en raison de leur attractivité. Ce type représente la catégorie des centralités des flux.

#### ➤ **La centralité d'accessibilité :**

L'accessibilité est la condition majeure qui permet de relier le centre la périphérie. L'évolution de la centralité commerciale a beaucoup à voir avec celle de la centralité d'accessibilité.

<sup>11</sup> : Cité par Jamal Es samri. Crise de la centralité. 24 décembre 2015. [En ligne]. Disponible sur : <http://www.airseparis.centrepompidou.fr/viewtopic.php?t=224>

<sup>12</sup> : Les dimensions symboliques de la centralité » Jérôme Monnet Cahiers de géographie du Québec, vol. 44, n° 123, 2000, p. 399-418.

A l'état actuel plusieurs centralités développées autour des lieux de correspondance et des modes de transport soit de transport routier, ferroviaire et aérien appelés aussi "pôles d'échange" ou "centres d'intermodales". Ils se caractérisent par une grande fréquentation du fait qu'ils vont rassembler au fil du temps d'autres fonctions urbaines comme les commerces ou services.

➤ **La centralité sociale :**

Est caractérisée par le croisement de deux mesures principales :

D'une part, en observant les pratiques spatialisées et en identifiant les lieux les plus fréquentés, d'autre part, en analysant les représentations de l'espace et en identifiant les lieux les plus présents dans le corpus des images et discours socialement mobilisés.

Il y a des lieux fréquentés par un grand public (gares, cités administratives et zones d'activité). D'autres lieux au contraire sont « centraux » mais leur fréquentation effective est minime (zones de monuments historiques, des grands monuments, de perspectives, d'esplanades). La combinaison des hiérarchies de la fréquentation et de la représentation détermine donc la centralité sociale d'un lieu<sup>13</sup>.

➤ **La centralité d'équipements publics :**

La présence d'équipements publics de proximité et leur distribution dans l'espace est également régie par une logique d'équité dans l'accès de la population aux services de base, à l'enseignement, à la culture ou aux soins, même si la question de la bonne gestion de l'argent public reste très importante. Autant les autorités publiques peuvent-elles décider de l'installation d'équipements publics et d'infrastructures qui vont concourir à renforcer l'attractivité d'un lieu, autant elles ne peuvent garantir le maintien d'une activité économique dans une commune, même si celle-ci apporte une plus-value sociale très importante.<sup>14</sup>

Alain Bourdin<sup>15</sup> propose aussi d'autres centralités parmi elles :

➤ **Les micros centralités ou les centralités de quartiers :**

<sup>13</sup> : « Les dimensions symboliques de la centralité » Jérôme Monnet Cahiers de géographie du Québec, vol. 44, n° 123, 2000, p. 399-418.

<sup>14</sup> : La centralité urbaine au Luxembourg : analyse et perspectives page 12

<sup>15</sup> : Centralité dans la ville en mutation, Chap. Villes nouvelles, vers une nouvelle urbanité ?, Certu, 2003

Se rencontrent souvent dans le prolongement de l'habitat, elles expriment une réponse à la demande de proximité (de services ou de commerces). Elles sont clairement identifiées comme le petit centre commerçant dans les quartiers périphériques. Elles se construisent autour d'un espace public ou d'une trame commerciale et elles peuvent aussi se développer autour des stations de transport en commun comme les gares. Elles donnent au quartier un caractère de centralité plus ou moins affirmé.

## **2) La centralité autour du quartier de gare :**

La relation entre le mode ferroviaire et la ville fait intervenir un jeu de distances et de proximités dans lequel la gare sert d'interface : à la fois phase initiale et finale d'un mouvement, elle articule les mobilités « Porte de la ville »<sup>16</sup>

### **2-1/ Définition d'un quartier de gare :**

La genèse du quartier de la Gare est étroitement liée à l'arrivée du chemin de fer dans la deuxième moitié du XIXe siècle. La gare, implantée loin des remparts des villes, a connu un développement économique considérable suite au développement de plusieurs Réseaux de transports (tramway, LGV, Taxi, métro...), le quartier de la gare se rend comme un pôle d'interconnexions de différents réseaux. Il correspond à un territoire compris dans un rayon de 400 à 800 m autour de l'emplacement de la gare ce qui correspond sensiblement à 10 minutes à pied. La question du quartier de gare n'est pas seulement celle de ses limites et des découpages qui l'instaurent comme forme urbaine, elle porte aussi sur la réalité sociale et fonctionnelle Le quartier de gare est un « *Concept pertinent pour les uns, qui viendrait renouveler la réflexion sur l'aménagement des gares, il est mis en question par d'autres, au regard de la pluralité des formes urbaines et des projets d'images auxquels il renvoie* »<sup>17</sup>

## **3) L'aménagement Urbain :**

Outil fondamental pour le développement et la gestion des villes. Il vise à faciliter la croissance harmonieuse des villes à travers :

- ✓ Maîtrise de l'extension urbaine.
- ✓ Distribution efficiente des services.

<sup>16</sup> : Naidja.A-2014- La croissance urbaine, et son influence sur la continuité, et la discontinuité typomorphologique Cas des tissus urbains de la ville de Biskra-magister en architecture -BISKRA [http://thesis.univ-biskra.dz/148/1/archi\\_m3\\_2014.pdf](http://thesis.univ-biskra.dz/148/1/archi_m3_2014.pdf)

<sup>17</sup> : KHALFALLAH, M, 2016, « L'impact de la valeur du foncier urbain sur l'usage des sols Cas d'étude : la commune de Tébessa », Option : Architecture, ville et patrimoine, Université Larbi Tébessi - Tébessa - P50

- ✓ Plus grande qualité de vie dans les zones urbaines, périurbaines et rurales.
- ✓ Protection des ressources naturelles à travers une participation de la population

L'aménagement urbain est une approche spécifique de l'aménagement du territoire, propre aux espaces marqués par certaines concentrations démographiques et orientés vers des activités non agricoles. Il est destiné à structurer et à organiser l'espace concerné de manière optimale et durable, il assure un traçage ordonné et fonctionnel.<sup>18</sup>

#### 4) **Remembrement urbain**

Opération d'urbanisme qui consiste à regrouper des parcelles de terrain, les aménager puis les redistribuer à la proportion des propriétés initiales, en vue d'une utilisation conforme aux dispositions des plans d'urbanisme. Il est défini par Virginie Chabrol comme « *La recomposition planifiée du parcellaire à l'intérieur d'un périmètre, par effacement des limites séparatives anciennes et détermination des parcelles au dessin nouveau* ». <sup>19</sup>

On utilise cette opération pour avoir de grandes parcelles afin de retravailler les parois de l'espace public. Les remembrements urbains dans les villes nous permettent de proposer des solutions techniques pertinentes pour envisager le foncier urbain de « reconstruire la ville sur la ville ». <sup>20</sup>

Le remembrement se définit comme « la recomposition planifiée du parcellaire à l'intérieur d'un périmètre, par effacement des limites séparatives anciennes et détermination des parcelles au dessin nouveau ». <sup>21</sup>

#### 5) **Le renouvellement urbain : construire la ville sur la ville**

##### ➤ **Rappel historique :**

Avant L'arrivée du renouvellement urbain, la ville rencontrait plusieurs types de difficultés citons principalement :

##### ❖ **L'extension de la ville par étalement :**

<sup>18</sup> :

<sup>19</sup> : Gauthier, B., 2003, p. 298-299.

<sup>20</sup> : Mettre le projet de renouvellement urbain au service du projet social-mémoire magister –page15

<sup>21</sup> : Mettre le projet de renouvellement urbain au service du projet social-mémoire magister –page15

La ville se développe sur périphérie, proche voire lointaine, en fonction de l'accessibilité et de la valeur du foncier, du foncier, Elle s'étale de façon mal organisée, consommant toujours plus d'espace et générant des temps de déplacement de plus en plus longs

#### ❖ **La spécialisation croissante des fonctions**

La mono-fonctionnalité des quartiers s'affirmait toujours plus, faisant perdre à la ville sa principale fonction de capacité d'échange, voiture, aussi bien qu'elle perd sa identité perd au fur et à mesure de la banalisation des formes urbaines.

#### ❖ **Une tendance au marquage social des quartiers**

Les quartiers « d'habitat social » des années 50 /70 sont progressivement devenus des enclaves au sein des agglomérations, Ces quartiers tendent à concentrer les populations les plus en difficulté, et n'ayant pu accéder aux modes « d'habitat résidentiels » qui se sont largement développés depuis les années 60 ainsi que La rupture brutale de la forme urbaine accentue l'effet de marginalisation sociale

#### ❖ **L'avènement de la loi solidarité et renouvellement urbain (13 déc. 2000)**

Cette loi est venue étant une réponse aux contraintes que rencontrait la ville, elle se base essentiellement sur trois principes citons :

- ✓ Appréhender la problématique urbaine plus globalement, en privilégiant « le fond à la forme ».
- ✓ Poursuivre la logique de décentralisation en cohérence avec les dispositions des lois « Voynet et » Chevènement ».
- ✓ Renforcer le « Dialogue Social » en développant la concertation à tous les niveaux.

La démarche de la loi SRU est une planification celons trois axes :

#### ❖ **Favoriser une plus grande mixité sociale :**

Qui porte sur L'obligation de réaliser des logements sociaux (taux de 20%)

Des mesures en faveur de l'habitat locatif privé

#### ❖ **Réintégrer la dimension « déplacement » au cœur des politiques territoriales :**

Portant sur des mesures pour affirmer le rôle des PDU des mesures pour favoriser la complémentarité entre les différents modes de transport / déplacement.

### ❖ Favoriser l'émergence de projets de territoire :

Portant sur une rénovation profonde des outils de planification (SCoT et PLU)

Une adaptation de ces outils aux nouvelles échelles territoriales

« Le renouvellement urbain désigne l'ensemble des interventions mise en œuvre dans les quartiers en crise, en vue d'améliorer leur fonctionnement et favoriser leur insertion dans la ville. Ces interventions empreintes plusieurs voies et vont de la restructuration des immeubles de logements, l'amélioration de la desserte du transport, la création de nouveaux service publique a l'implantation d'entreprise et l'accompagnement social des habitants. Car en réalité, il s'agit bien de changer la ville, de la renouveler, de modifier fondamentalement et durablement la physionomie des quartiers en difficultés, c'est pour changer la vie des habitants ». <sup>19</sup>

Le renouvellement urbain est en urbanisme « *une forme d'évolution de la ville qui désigne l'action de reconstruction de la ville sur elle-même et de recyclage de ses ressources bâties et foncières. Celle-ci vise en particulier à traiter les problèmes sociaux, économiques, urbanistiques, architecturaux de certains quartiers anciens ou dégradés* », donc le renouvellement est un outil d'urbanisme qui traite les tissus existants,

Il ramène des solutions aux dysfonctionnements et faiblesses des quartiers anciens ou en mauvais état par ses différents interventions urbaines.

Dans ce contexte une autre définition affirme la première ,selon A.ZUCCHELI , le renouvellement urbain« *C'est l'ensemble des dispositions et des actions administratives, juridiques, financières, techniques arrêtées en vue de réaliser la remise en état, la requalification et le réaménagement du cadre bâti spatial d'une zone ancienne ou d'une zone dégradée sans modifications majeurs du caractères de l'espace social et du tissu urbain et de la qualité architecturale de l'environnement* » (ZUCCHELI .A,1984 , P306).

#### **5-1/ Les Enjeux Du Renouvellement Urbain**

Selon M. SAFRI Saïd, La problématique du renouvellement urbain est tout entière dans la conjonction de trois enjeux sur un même territoire urbain : la cohésion sociale et territoriale, le développement social et économique, le développement durable.

- **Cohésion sociale et territoriale :**

L'enjeu de la cohésion sociale et territoriale suppose des attitudes d'anticipation, de réparation, d'intervention lourde destinée à la recomposition de tissus urbains, mais aussi la mise

en place des conditions d'un accès optimum aux services urbains. Développement social et économique :

L'enjeu du développement social et économique suppose de débloquer les situations pour organiser la mutabilité des espaces, de créer des opportunités foncières, d'instaurer des mécanismes de marché tout en conciliant le droit au logement et le droit à la ville dans la perspective de mobiliser les ressources du droit commun.

- **Développement durable :**

L'enjeu du développement durable suppose une recherche de l'efficacité économique en intégrant la concurrence entre les territoires mais en prenant en compte correctement les 15 Thèse de magister -renouvellement urbain d'un centre ancien en déclin Cas du centre-ville de l'impacts (coûts, économies, plus-values) externes, sociaux et environnementaux, une recherche de l'équité sociale, la lutte contre l'exclusion sociale et la pauvreté, le développement des services, l'adoption d'une attitude raisonnée dans le domaine de l'environnement (urbain et social) en veillant à le préserver de dommages graves et irréversibles.(Safri . S,2008 p :155)

### **5-2/ Les différents types d'interventions :**

- ✓ Création ou valorisation des nouvelles centralités.
- ✓ Aménagement des espaces publics.
- ✓ Le traitement des friches urbaines.
- ✓ La requalification de grands ensembles.
- ✓ Reconquête des fronts de mer et des berges fluviales.
- ✓ Amélioration du cadre de vie urbain.

### **5-3/ Les différentes échelles :**

- ✓ L'échelle territoriale.
- ✓ L'échelle de l'agglomération.
- ✓ L'échelle du quartier.
- ✓ L'échelle de l'ilot.

### **5-4/ Les opérations de renouvellement urbain**

Le renouvellement urbain englobe toutes les opérations projetées sur le tissu existant comme : **la reconversion, la restauration, la réaffectation, la rénovation, la restructuration, la requalification, la revalorisation, la réhabilitation, la régénération, le recyclage.**

Alors on a sélectionné les opérations les plus utilisées dans le monde pour les définir :

➤ **La réhabilitation :**

M. SAÏDOUNI définit la réhabilitation « *cette action, assez récent dans le discours et la pratique urbanistique, a pour objectif l'intégration de secteurs urbains marginaux au reste de la ville, par des interventions aussi bien sur le cadre physique que sur le cadre social* ». L'intervention de réhabilitation concerne soit un quartier, ou un immeuble vétuste, afin de les remettre en bon état. En fait, la réhabilitation est la valorisation d'un patrimoine architectural ou urbain afin d'améliorer les conditions de vie de ses habitants.

(BOUDRA .M,2013)

➤ **La reconversion :**

Selon la définition de : « *la reconversion désigne toute modification introduite par rapport à l'affectation initiale* ». (VALDA ET WESTERMANN, 2004.P3), cette opération est utilisée quand on est devant un bâtiment ou monument historique, dans ce cas on le garde et on change sa fonction ou son affectation initiale.

➤ **La rénovation :**

On appelle l'intervention de rénovation quand un nouveau bâti est édifié en lieu et place de celui qui lui préexistait. La rénovation « *adapte une entité donnée à de nouvelles conditions d'hygiène, de confort, de fonctionnement, de qualité architecturale et urbanistique...* » (Saïdouni.M,2000, P128) donc cette opération vise à améliorer les conditions de vie des habitants et aussi de répondre aux besoins essentiels d'esthétique et d'hygiène.

➤ **La restauration :**

La restauration est considérée comme la sauvegarde ou la réfection d'un cas de figure d'une entité à identité culturelle et /ou architecturale menacée, qui réclame des mesures de sauvegarde. Selon l'art de la charte de Venise, elle est « *une opération qui doit garder un caractère exceptionnel. Elle a pour but de conserver et de révéler les valeurs esthétiques et historiques du monument et se fonde sur le respect de la substance ancienne et de documents authentiques... la restauration sera toujours précédée et accompagnée d'une étude archéologique et historique du monument* ».

➤ **La requalification urbaine :**

La requalification est une opération d'urbanisme récemment apparue, son objectif est de valoriser, redéfinir, affecter et donner une identité à un site précis.

Par requalification, on entend un processus d'intervention sur l'espace, intervention qui peut s'inscrire aussi bien dans la durée qu'être l'action de gestes ponctuels et éphémères. Cette intervention permette non seulement de transformer le regard porté sur le lieu, de détourner les fonctions premières, mais également de créer de nouveaux usages et espaces de vie.

#### **IV. Analyse Thématique :**

Afin de réaliser notre projet urbain et apporter des solutions à la problématique posée, il est important de se référencier des exemples dans différentes villes de mondes, ces derniers traitent des situations similaires à notre situation ainsi qu'ils présentent les mêmes caractéristiques

Notre analyse d'exemples est portée sur deux échelles, à l'échelle de la ville qui traitent les problématiques des centralités urbaines et à l'échelle du quartier qui traitent des problématiques liés aux quartiers de la gare

Le but de nos analyses et d'en ressortir des principes, des concepts et des solutions qui peuvent être des supports de base de nos scénarios d'aménagements

#### **Critères de choix des exemples :**

##### ➤ **La situation :**

Est le premier critère de choix car nous avons sélectionné des exemples de projet urbain afin de renforcer une centralité urbaine précisément dans un quartier de gare.

##### ➤ **L'échelle :**

La taille des projets urbains des exemples étudiés s'approche à celle de notre zone d'intervention (échelle d'un quartier).

##### ➤ **La pertinence (problématique) :**

Les exemples abordent des problématiques urbaines semblables à la problématique de notre aire d'intervention.

##### ➤ **La crédibilité :**

Les exemples sont de "bons projets" évidents, des modèles qui répondent aux principes du **projet urbain durable**.

ECHELLE URBAINE

# Analyse Thématique

## objectifs

- Le projet urbain de la trapeze a pour objectif de renforcer et rassembler les quartiers dans la zone d'intervention.
- intégrer la notion de durabilité dans le projet architectural et urbain
- La mixité fonctionnelle par l'omniprésence d'habitat, bureaux, équipements publics
- mixité de programmes pour la mixité sociale et la rapidité de réalisation

## description du projet

Le projet est un Trapèze de 31.5 hectares est conçu comme un quartier diversifié qui offre un cadre de vie convivial et dynamique. Se déploie autour d'un parc public de 7 hectares parallèle à la Seine : le Parc de Billancourt. L'ambition architecturale et environnementale, l'équilibre entre logements, bureaux, espaces verts, commerces et équipements publics, contribuent à créer un lieu de vie exceptionnel à l'Ouest immédiat de la Capitale.

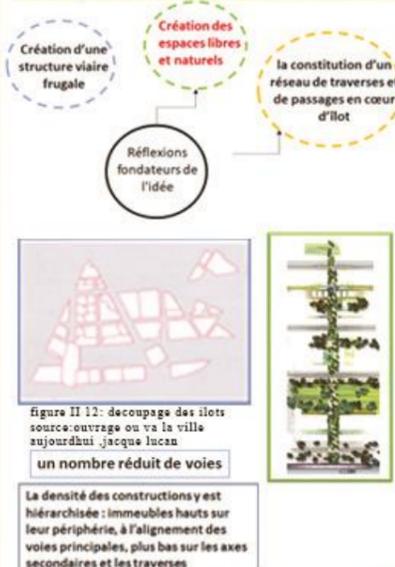


figure II 12: découpage des îlots source:ouvrage ou va la ville aujourd'hui jacques lucan

un nombre réduit de voies

La densité des constructions y est hiérarchisée: immeubles hauts sur leur périphérie, à l'alignement des voies principales, plus bas sur les axes secondaires et les traverses

## Logique d'aménagement du projet

Deux axes majeurs structurent ainsi le plan d'aménagement du quartier

- nord-sud**, reliant la Seine au centre-ville
- est-ouest**, définissant de grandes unités territoriales parallèles à la Seine : berges de la Seine et l'île Seguin, parc de Billancourt, les rues (avenue Pierre Le faucheur le long du parc, rue Marcel Bontemps), les passages urbains entre îlots (« sentes ») traités de façon plus

## EXEMPLE 01 : projet de boulogne bilan-court



figure II 09 : carte de situation du projet source: <http://www.paysages.hauts-de-seine.developpement-durable.gouv.fr/la-desindustriation-et-le-...> Traité par l'auteur 2022

Fiche Technique

Nom : Boulogne bilan-court  
 Architecte coordonnateur : Patrick chevanne  
 Superficie : 31.5 hectares  
 Situation : Situé dans le Sud de Boulogne-Billancourt, au cœur du Grand Paris et de la Vallée de la Culture, le quartier Rives de Seine se déploie sur les anciens terrains des Usines Renault

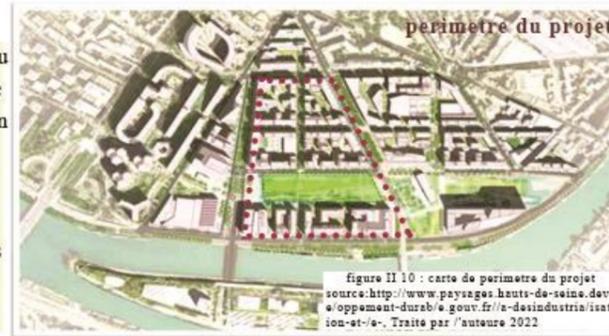


figure II 10 : carte de perimetre du projet source: <http://www.paysages.hauts-de-seine.developpement-durable.gouv.fr/la-desindustriation-et-le-...> Traité par l'auteur 2022

## conception du projet

### Idee de « ville parc »

L'architecte a voulu concilier une approche par l'usager, recherchant la campagne à la ville tout en assurant un programme ambitieux de construction. Il propose une conception renouvelée de la fabrication de la ville, respectant les milieux naturels, veillant à un équilibre entre nature et densité des constructions.



figure II 11: les traverses publiques source:ouvrage ou va la ville aujourd'hui jacques lucan

Le « vide est au centre du projet »

Un travail sur le vide a été réalisé pour le rendre signifiant. Par opposition à la ville traditionnelle, qui se définit par l'organisation des îlots bâtis, les espaces libres étant des espaces d'accompagnement et d'embellissement par compensation de l'urbanisation le parti d'aménagement urbain retenu sur le site donne la priorité à la trame verte, il définit un système de vides et de pleins variés. Un tressage de réseaux capillaires verts diffuse dans tous les îlots.



figure II 13: schéma des axes majeurs du projet source: <http://www.paysages.hauts-de-seine.developpement-durable.gouv.fr/la-desindustriation-et-le-...> Traité par l'auteur 2022

## programme du projet

- Le projet abrite 04 macro lots qui sont îlot A2,B2,A3,B3
- Chaque macro lot abrite fonctions diverses qui sont
- Des logements / des équipements / des bureaux / des commerces / des logements libre

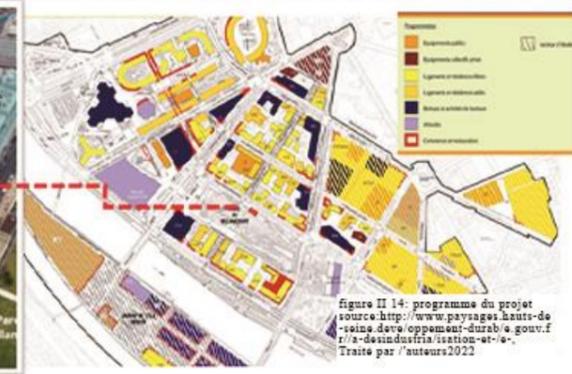


figure II 14: programme du projet source: <http://www.paysages.hauts-de-seine.developpement-durable.gouv.fr/la-desindustriation-et-le-...> Traité par l'auteur 2022

## Développement de l'îlot B3



figure II 15: situation îlot B3 source:ouvrage jacques lucan ou va la ville aujourd'hui

L'idée de sa conception est de créer la porosité dans la densité bâtie et d'offrir, en intérieur d'îlot, un grand parc ouvert à tous les habitants. Une traversée piétonne Est-Ouest participe à l'organisation de l'espace végétal



- B3-a dusapin Leclercq architectes surface : 5433 m<sup>2</sup>logement libre
- B3-b Lacaton et vassal architectes surface: 4679 m<sup>2</sup>logement social / libre
- B3-c Philippe Dubus architecte surface: 4258 m<sup>2</sup>logement social
- B3-d Naud et poux architectes surface: 10050 m<sup>2</sup>/bureaux 9000 m<sup>2</sup>/commerces 250m<sup>2</sup>



figure II 16: Programme îlot B3 source:ouvrage jacques lucan ou va la ville aujourd'hui

## Développement de l'îlot B4



figure II 18: situation îlot b4 source:ouvrage jacques lucan ou va la ville aujourd'hui



Le projet est pensé pour maximiser les vues sur les espaces verts du parc



- B4-a Logement libre Commerce
- B4-b Logement libre et social
- B4-c Logement libre Equipement collectif privée
- B4-d Bureaux Activité



Une réflexion sur les rapports entre intérieur et extérieur, avec une volonté d'ouverture progressive vers les espaces publics extérieurs. Une réflexion sur la variété des densités

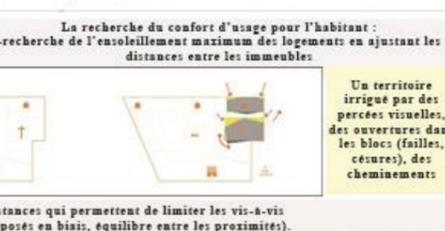


figure II 19: principes îlot b4 source:ouvrage jacques lucan ou va la ville aujourd'hui

# Analyse Thématique

## critères du choix

- la ZAC de Claude Bernard située à proximité de la voie ferrée qui cloisonne la périphérie parisienne comme le cas de notre aire d'intervention
- la conception d'un macro-lot avec une mixité fonctionnelle
- l'objectif des réalisateurs de projet est de concevoir un nouveau axe urbain animé (centralité)

fiche technique

**Maître d'ouvrage :** Ville de Paris  
**Plaine Commune Aménageur :** SEMAVIP Architecte urbaniste  
**coordonateur :** François Leclercq Associés et l'agence TER paysagiste  
**Calendrier:** 2005 - création de la ZAC 2016 - fin de la concession publique d'aménagement  
**Surface du quartier :** 14.6 hectares



Les couleurs représentent la programmation (jaune= bureaux, bleu clair= logements, bleu foncé = EHPAD, rose = activités, violet = commerces et pôle de loisir, rouge= équipements)

Le site de la ZAC est ainsi entouré :  
 - au nord par le boulevard périphérique, le Bassin d'Aubervilliers et sur l'autre rive, le centre commercial du Millénaire  
 - au sud par le boulevard Macdonald (ceinture des boulevards des Maréchaux) et les entrepôts homonymes, également en reconversion  
 - à l'est par le Canal Saint-Denis ;  
 - à l'ouest, au-delà du square Claude-Bernard, par trois îlots de logements jusqu'à maintenant isolés entre l'avenue de la Porte d'Aubervilliers, le périphérique et les entrepôts Macdonald

## EXEMPLE 01 : projet zac claudes bernard



La ZAC Claude-Bernard est située au Nord-Est de la ville de Paris, dans le 19ème arrondissement, entre la Porte d'Aubervilliers et la Porte de la Villette.

## perimetre du projet



Figure II 21: perimetre d'étude

La ZAC Claude Bernard s'étend sur 14,6 hectares sur une emprise foncière du 19ème arrondissement, correspondant principalement à la friche de l'ancien hôpital claudes bernard ( fermé en 1988 pour cause de vétusté ), bordée par le boulevard périphérique au nord, le boulevard des maréchaux au sud et le canal de saint - denis à l'est

## description du projet



Figure II 24: principes du projet zac claudes bernard

## programme du projet

Programme > bureaux (40 000 m<sup>2</sup> SHON pour 2 700 employés) > logements (34 000 m<sup>2</sup> SHON) - 300 sur le boulevard, 176 quai de Charente > commerces (1 500 m<sup>2</sup> SHON) > activités (6 500 m<sup>2</sup> SHON) > EHPAD de 104 chambres, école de 12 classes, crèche de 66 berceaux, cinéma de 14 salles > forêt linéaire et réserve naturelle, requalification des berges du canal, passerelle

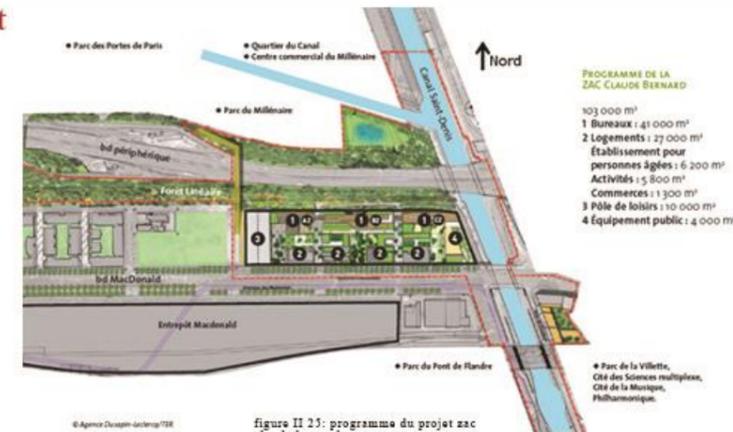


Figure II 25: programme du projet zac claudes bernard

La ZAC (Zone d'Aménagement Concerté) Claude Bernard a été le premier secteur opérationnel sur le périmètre de Paris Nord-Est. Sa conception met l'accent sur la mixité urbaine, la densité



Figure II 26: premier plan de masse 2003 zac claudes bernard

## genese d'aménagement du projet



Figure II 28: plan de masse 2010 zac claudes bernard



Figure II 29: repartition du programme zac claudes bernard

## trame urbaine

favoriser la continuité des circulations douces sur les berges du canal Saint-Denis et en contrebas du périphérique  
 L'organisation urbaine des îlots bâtis découle entièrement de ce principe d'adressage sur le boulevard  
 Les îlots sont tournés vers la rue. Des halls traversant, cours et allées privées permettant de desservir l'ensemble des programmes

## mobilité

Une mutualisation partielle des stationnements, hors logements, a permis l'économie de 40% de places.  
 Une mutualisation partielle des stationnements, hors logements, a permis l'économie de 40% de places.  
 Le stationnement des logements est finalement indépendant sous chaque plot de logement

## mixité fonctionnelle

Sur un lot, la mixité verticale a été poussée jusqu'à intégrer dans un même bâtiment un EHPAD et du logement.

# Analyse Thématique

## Quartiers De La gare

### Projet urbain "Quartier de la gare Saint Brieuç"

**Fiche Technique**

Le quartier de la gare de Robien située au Saint Brieuç exactement au sud du centre-ville, avec son passé industriel participe de ces lieux clés d'échange et de commerce  
 Surface : 80ha  
 Date de réalisation : 2015  
 Architecte : agence coquard colleu charrier saint Brieuç  
 Ingénieur VRD : QUATRA



Figure II 31 : carte de situation de quartier de la gare par rapport à saint Brieuç  
 Source: Google earth , traité par auteur

Problématique du site :

- Isolement physique et social de quartiers par rapport au centre-ville, allongement des parcours, foncier dévalorisé
- Des pénétrantes vertes au caractère particulièrement sauvage qui viennent interroger de manière frontale l'urbain.

### description du projet

le projet urbain vise à relier ce secteur au centre-ville tout proche et à l'ouvrir au sud, vers le quartier de Robien. Pour faire du quartier « Gare » un espace d'affaires et de vie, à deux pas du centre-ville et au cœur des réseaux de déplacements urbains et interurbains. Ce secteur compte un certain nombre de sites qui peuvent accueillir de nouveaux projets. Entreprises de services, habitat, équipements, commerces et espaces verts contribueront à composer un quartier vivant, pensé dans le cadre d'une Approche Environnementale de l'urbanisme



Figure II 32 : carte de périmètre d'étude  
 Source: Pôle d'Echange Multimodal - Gare de Saint-Brieuç (mmo-hub.org)

### objectifs du projet

Le projet vise à relier le quartier de la gare au centre ville tout proche  
 Elargir un cœur de ville, sous l'ère de la multimodalité: lieu qui centralise les différents modes de déplacements (trains, bus, cars, taxis, vélos...)  
 Assurer une capacité d'accueil pour les nouveaux voyageurs par l'arrivée de la ligne de LGV en 2017 et en même temps aménager l'espace public et la gare pour répondre aux normes d'accessibilité.  
 Requalifier le quartier de la gare : tout en favorisant le développement des activités (tertiaires, commerces, services...) pour un quartier animé, mixte et vivant.  
 Respecter le paysage naturel (jardins privés, jardins ouvriers, alignement d'arbres et autres espaces verts).  
 Le développement d'un habitat de qualité et faire un lieu de vie moderne et créateur de richesse



Réhabilitation des anciens bâtiments

Réalisation d'une passerelle



Réalisation des espaces publics de qualité : deux parvis l'un au nord et l'autre au sud



### les opérations d'aménagements

rehabilitation des anciens logements



L'aménagement du pôle d'échange multimodal



Démolition d'une ancienne friche industrielle et construction d'un immeuble de bureaux



L'aménagement d'un esplanade (bureaux service équipement)



### Projet urbain "Remembrement urbain du quartier de la Gare à Gembloux"

**Fiche Technique**

La gare de Gembloux est une gare ferroviaire belge située sur le territoire de la commune de Gembloux  
 Surface : 15ha  
 Conception de projet : Bureau Economique de la province  
 Chantier : en cours d'étude



Figure II 33 : situation de la gare et son quartier par rapport à l'environnement  
 Source: Google earth , traité par l'auteur

### objectifs du projet

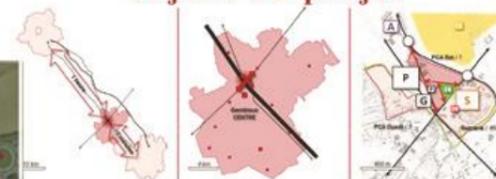
Aménagement d'un quartier : Structuré par les espaces publics, mobile, habité, équipé, actif et attractif.

La trame publique : Une trame d'espaces publics de grande qualité, définissant des macro-ilots au sein desquels pouvaient se développer des projets immobiliers et l'espace public qui est constituante principale du projet et non une résultante des projets immobiliers.  
 Un quartier exemplaire : Promotion du vélo et mobilité douce : aménagements, sécurisation et équipements et Mobiliers urbains de qualité et pour tous Gestion des déchets.



Figure II 34 : Périmètre d'étude  
 Source: PDF , BEP « périmètre de remembrement urbain de la gare à Gembloux » 19/06/2019

### enjeux du projet



Excellente accessibilité, Gembloux fait partie de la lointaine

Consolidation du quartier de la gare au-delà des voies ferrées / au

Quelle identité donner à ce nouveau morceau de ville ? adresses variées : façade agricole, gare, activités économiques, résidentiel, entrée ville

### La conception globale :



Figure II 35 : carte représente les projets initiaux de quartier  
 Source: PDF , BEP « périmètre de

### Mobilité

Mise à double bande de l'anneau du rond-point  
 Aménager une traversée sécurisée pour les piétons de la chaussée de Tirlémont  
 Etendre la zone bleue (courte durée) dans le nouveau quartier



Figure II 37 : carte de la trame voirie et mobilité  
 Source: PDF , BEP « périmètre de remembrement urbain de la gare à Gembloux » 19/06/2019



Figure II 36 : carte des espaces publics  
 Source: PDF , BEP « périmètre de remembrement urbain de la gare à Gembloux » 19/06/2019

Le projet se base sur les éléments suivants en matière de structuration des espaces publics :  
 Création de 5 ha nouveaux espaces publics de grande qualité,  
 Valorisation du parc privé comme espaces verts devenant public

# Analyse Thématique



Figure II 38: Position de la gare par rapport au centre ville d'Armentières. Source: Google earth, traité par l'auteur

**Problématique du site :**  
 - Quartier de gare occupé par des friches industrielles et ferroviaires et du stationnement automobile en surface c'est à dire une triple coupure avec le centre ville

## description du projet

Souhaitant donner un nouvel élan à ce quartier, la Ville a impulsé une dynamique de projet global, par l'implantation d'équipements publics et privés structurants : Médiathèque, nouveaux logements, activités commerciales et de loisirs

### Le pôle médiathèque :



La redynamisation du quartier de la gare passe également par la culture. Ce bâtiment hors du commun, à l'architecture moderne et de caractère, donne une nouvelle image au quartier et permet aujourd'hui un accès à tous à la culture en proposant un fond documentaire riche et varié.

### Le pôle Lumière :

Un projet « logement », porté en totalité par des investisseurs privés, a été initié sur la base d'un cahier des charges rédigé par la Ville. Désormais, et après deux ans de travaux les « Villas Lumière » sont sorties de terre. Elles offriront bientôt au quartier un éventail de logements de qualité. Cet aménagement prend la forme d'un carré de 3 300 m<sup>2</sup> avec une cour intérieure et disposera, à terme, de ses propres places de parking.

## Projet urbain "restructuration de quartier de la gare d'Armentières"

La gare d'Armentières est une gare ferroviaire française située sur le territoire de la commune d'Armentières en région hauts de France



Figure II 39 : Situation de quartier de la gare au début des années 2000. Source: Ville d'ARMENTIERES SECTEUR GARE Compte Rendu Annuel aux Collectivités Locales 2012

Augmenter de façon notable l'offre des équipements culturels,  
 - Accentuer les accroches urbaines au centre-ville et au futur pôle d'échange, Densifier l'offre en logements et tertiaire, Requalifier l'espace public améliorer la gestion du stationnement,  
 - Mettre en valeur le patrimoine architectural,  
 - Rendre attractif le pôle commerces / restauration existant et le développer

### Fiche Technique

Surface : 36 ha  
 Date de réalisation : 2008-2014  
 Maitrise d'ouvrage : ville d'Armentières SEM ville renouvelée  
 Maitrise d'œuvre : MAES architectes urbanistes Atelier cattani ETR Ingénierie serga qualité environnementale

## objectifs du projet



Figure II 40 : programme de quartier de la gare. Source: Ville d'ARMENTIERES SECTEUR GARE Compte Rendu Annuel aux Collectivités Locales 2012

## Logique d'aménagement du projet

### Le pôle commercial et cinématographie



Des surfaces seront destinées à accueillir des services et commerces en pied d'immeuble, venant ainsi conforter le parc commercial du centre-ville armentierois et celui du complexe cinématographique. On y trouvera certainement des restaurants ou cafétérias et offrir des possibilités aux commerces de s'implanter à proximité immédiate de la gare elle-même. En gardant tout un style, témoignage du patrimoine industriel armentierois (la façade est préservée au niveau de l'architecture la verrière

### Le pôle d'échange :



La requalification complète des abords de la gare avec le pôle d'échanges multimodaux qui comprennent la création d'un nouveau parvis et d'une gare routière, la construction d'un parking silo d'une capacité de 450 places de stationnement, un vélo pôle et toute une circulation repensée dans les rues avoisinantes. Ce développement était la condition vitale du désenclavement de la ville et de l'amélioration de son attractivité.

# Quartiers De La gare

## Projet urbain "réaménagement de quartier de la gare Chaumont"



Figure II 41: Situation de quartier de la gare par rapport à Chaumont. Source: Google earth, traité par auteur

La gare de Chaumont est une gare ferroviaire française de la ligne de Paris-Est à Mulhouse ville située à proximité du centre ville de Chaumont préfecture du département de la Haute-Marne en région Grand Est

### Fiche Technique

Surface : 27ha  
 Date de rénovation : 2010  
 Maitrise d'ouvrage : Ville de Chaumont  
 Maitrise d'œuvre : agence Patrick Chavannes-urbanisme et paysage / iris conseils-BET transport et VRD / Indigo-développement durable

## description du projet

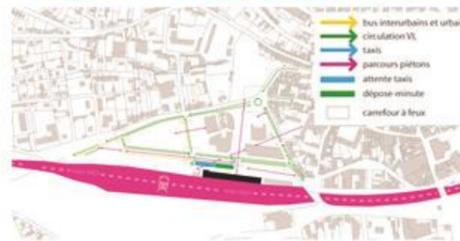


Figure II 42 : carte des axes projetés. Source: AAUPC - Patrick Chavannes - Quartier de la Gare

L'équipe a proposé une reconquête du quartier de gare, une hiérarchisation des flux, et une ouverture vers la ville sud, en franchissant les voies ferrées. La reconquête des friches ferroviaires, véritables fonciers stratégiques bénéficiant de liens très forts avec le centre-ville, permet d'organiser un nouveau quartier au service de la mobilité.

Les flux sont pacifiés et distribués pour une cohabitation intelligente assurant la desserte optimale à toutes les échelles du projet : une « vitrine économique » pour la ville de Chaumont et son agglomération.

## Principe du projet

- Les atouts du projet présente tiennent sur les principes suivants:
- Pacifier les abords de la gare en intégrant les abords du futur complexe de cinéma et du centre international du graphisme
- Canaliser les flux automobiles
- Redessiner les entrées depuis l'avenue Foch et le pont des flâneurs
- Renforcer les liens doux par dessus les plateformes ferrées au profit des piétons et des cycles
- Réédifier les traces des anciens remparts par une coulée verte



Figure II 43: carte des voies piétonnes et cyclables. Source: AAUPC - Patrick Chavannes - Quartier de la



Figure II 44: carte des voies piétonnes et cyclables. Source: AAUPC - Patrick Chavannes - Quartier de la

## les différentes opérations

- Une hiérarchisation des flux et une ouverture vers la ville sud en franchissant les voies ferrées
- Le prolongement de l'axe principale dessous de la voie ferrée
- L'implantation d'un second axe au bord de la 2ème partie de la gare
- La reconquête des friches ferroviaires véritables foncier stratégiques bénéficiant de liens très forts avec le centre-ville

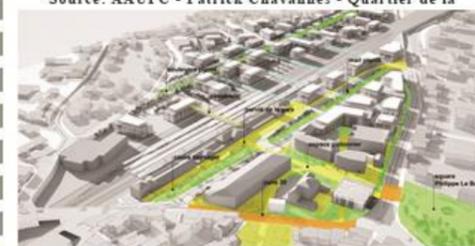


Figure II 45: carte de la coulée verte. Source: AAUPC - Patrick Chavannes - Quartier de la Gare

# Analyse Thématique

**Fiche Technique**

Architectes :  
Manuelle Gautrand  
Architecture  
Aire:10000 m<sup>2</sup>  
Année:2019  
maîtrise  
d'ouvrage :Luc  
Boegly, Julien  
Thomazo  
Entrepreneur  
Général : Bouygues  
Bâtiment Sud-Est



FigureII 47: photo aeriennne du projet  
Source: site archdaily

## Exemple: Le «BELAROÏA», hôtels d'affaires et logements

### situation du projet

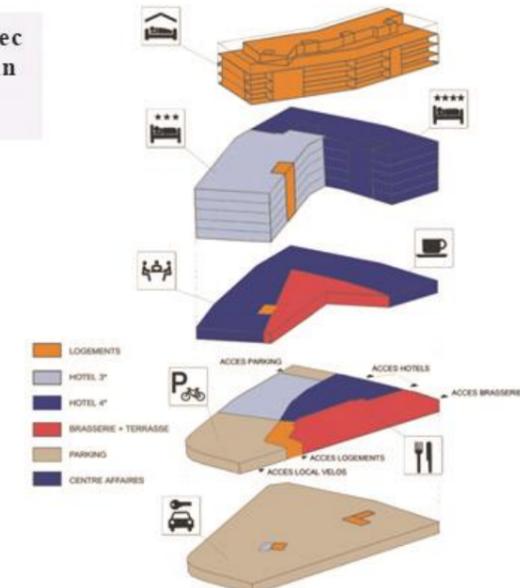


FigureII 46: Situation de projet le belaroi  
Source: site archdaily

Le site se trouve juste en face de la gare centrale Saint Roch de Montpellier, et le BELAROÏA est le premier bâtiment que vous voyez en sortant de la gare

### programme du projet

Il s'agit d'un programme à usage mixte avec un hôtel d'affaires . habitat , restaurant, un centre de bien-être et un parking

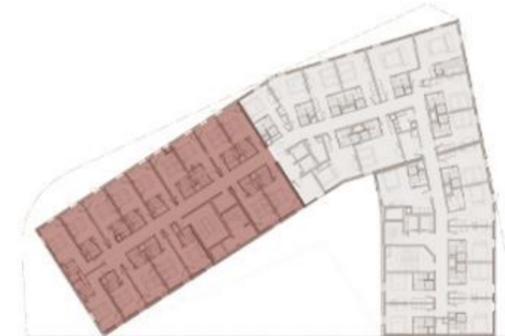


FigureII 50: schéma de programme du projet belaroi  
Source: site archdaily, traité par auteurs

### description du projet



« Belaroiã » signifie bijoux en langue d'oc, l'ancienne langue de la région de Montpellier, dans le sud de la France. Il s'agit d'un programme à usage mixte avec un hôtel campanile 3 étoiles, une tulipe dorée 4 \*, 12 appartements de luxe, un restaurant, un centre de bien-être et un parking. Le site se trouve juste en face de la gare centrale Saint Roch de Montpellier



● hebergement hotel 3\* ● hebergement hotel 4\*



● logements

FigureII 51: plans du projet belaroi  
Source: site archdaily, traité par auteurs

**conception**

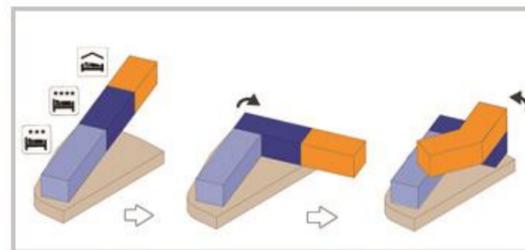
le defi est de prevoir une mixité fonctionnelle dans un site contraignant.  
La forme triangulaire complexe du site a amenés à concevoir un volume continu avec une succession de plis qui se déploient le long des façades nord et est,Au milieu de ces plis se trouve un grand volume creux, orienté vers le sud qui abrite le pont qui le surplombe.



FigureII 48: plan du projet  
Source: site archdaily, traité par auteurs

Au milieu de ces plis se trouve un grand volume creux, orienté vers le sud et abrité par le pont qui le surplombe. Cette forme etant une forme de coquille de conque est un élément supplémentaire, un lieu de rencontre pour tous les utilisateurs des différents programmes, un café avec une terrasse donnant sur la gare,

**imbrication : mpiler les fonctions, littéralement les unes sur les autres, en partageant des circulations verticales entre différents éléments du programme**



FigureII 49: schéma de principe du projet belaroi  
Source: site archdaily, traité par auteurs



FigureII 52: photos du projet belaroi  
Source: site archdaily, traité par auteurs

## **I. Conclusion :**

Ce chapitre a été la base théorique de notre travail, nous avons essayé d'apporter des connaissances qui touchent de près notre thème de recherche « l'architecture des centralités urbaines » et plus précisément notre problématique spécifique abordée dans le chapitre précédent et qui se porte sur le renouvellement urbain des quartiers de la gare

En se basant sur la recherche bibliographique établis par la consultation des différents ouvrages et documents, nous sommes arrivés à développer les constats suivants :

- L'intérêt d'un retour vers la composante urbaine l'îlot grâce aux avantages qu'elle apporte à la forme et la structure de la ville
- La nécessité de refaire la ville sur elle-même en prenant les spécificités de la ville concerné afin de limiter le phénomène de l'étalement urbain
- La redynamisation du quartier de la gare sera une réponse ainsi une réelle opportunité à redonner l'image à la ville

Citons aussi, les analyses des exemples à différentes échelles qui nous a guider à trouver des solutions aux problématiques déjà soulevés et justifier notre champs d'intervention

Tout ceci nous a permis d'enrichir notre savoir et nos connaissances afin d'avoir une matière d'appuis qui nous survivra à bien mener notre travail et de choisir des opérations d'aménagements adéquates à notre site d'intervention (le quartier de la gare)

**03**

CAS D'ETUDE

## I.Introduction

Dans ce chapitre, nous allons présenter la phase opérationnelle ou sera appliqué les différents enseignements tirés des précédents chapitres sur notre aire d'intervention urbaines et architecturales.

Nous allons tout d'abord élaborer une étude approfondie de notre ville d'étude : blida, cette dernière est basée sur une analyse diachronique (historique) et une analyse urbaine (morphologie, typologie, gabarits,).

Le but de ses analyses est de comprendre le rapport de la ville et son territoire immédiat a travers le temps et d'effectuer notre choix d'aire d'étude et d'intervention.

Après avoir établis ce choix nous allons essayer de définir leurs potentialités et problématiques à travers une analyse des éléments qui les composent, afin de proposer des actions et des solutions pour assurer une bonne intégration de notre projet dans son environnement et de pouvoir passer à la phase de proposition et de conception du projet d'architecture urbaine.

Au final, nous établirons une intervention « le projet architectural » sur un site qui sera une réponse au problématiques soulevés tout au long du travail et nous permettra d'aboutir un aménagement qui sera en harmonie avec la ville et qui crée des liens avec les tissus existants Enfin, nous conclurons par une synthèse générale de ce travail.

## II. Présentation du cas d'étude :

### a) Situation géographique :

Blida, chef-lieu de wilaya, est située au sud-ouest d'Alger à 50 km de la capitale.

Elle est située à la bordure de la plaine de la Mitidja à 22 km de la mer



Figure III 01 : : carte de situation géographique de Blida  
Source : (decoupageadministratifalgerie.blogspot.com)

### b) Situation territoriale :

Située à 50Km au Sud-ouest du capital, à 41 Km au Nord de Médéa et à 30 KM de la côte maritime, elle constitue par sa position un carrefour reliant le Nord et le Sud, l'Est et l'Ouest du pays.



Figure III 02 : : carte de situation territoriale de Blida  
Source : (decoupageadministratifalgerie.blogspot.com)

### c) Situation régionale :

La wilaya s'étend sur une superficie de 1478,62 km<sup>2</sup>

Dans la zone géographique du tell central elle est limitée :

- Au nord par la wilaya de Tipaza et d'Alger
- Au sud par la wilaya de Médéa
- A l'est par les wilayas de Boumerdes et Bouira
- A l'ouest par la wilaya d'Ain defla



Figure III 03 : : carte de situation régionale de Blida  
Source : (decoupageadministratifalgerie.blogspot.com)

### d) Limites de la ville :

Limité au Sud par la grande chaîne de montagne de l'Atlas Blidéen ainsi que par la wilaya de Médéa et la commune de Chréa. Au Nord par les communes d'Oued El Alleug et de Béni-Tamou, à l'Ouest par la commune de la Chiffa et à l'Est par les trois communes de Boufarik, Guerrouaou et Soumàa.

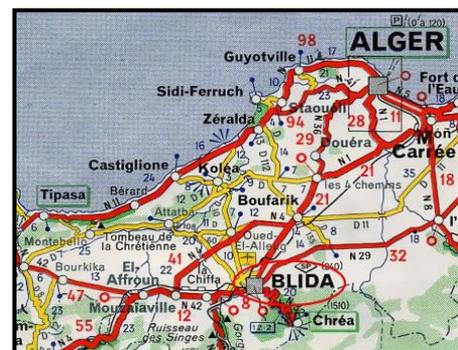


Figure III 04 : : carte de délimitation de la ville de blida  
Source : (decoupageadministratifalgerie.blogspot.com)

e) **Contexte naturel de la ville de Blida :**

**1-Pluviométrie :**

- ✓ La saison pluvieuse est de décembre à février.
- ✓ La saison sèche : de juin jusqu'à septembre.
- ✓ Une pluviométrie annuelle forte de 600 à 700mm.
- ✓ La saison moyenne : de mars à mai et d'octobre à novembre.

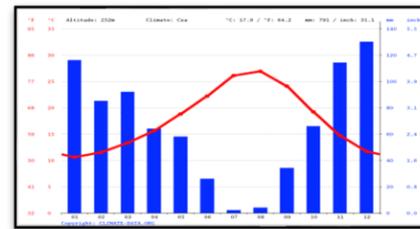


Figure III 05 : diagramme de pluviométrie blida  
Source : [Climat Blida: Pluviométrie et Température moyenne Blida, diagramme ombrothermique pour Blida - Climate-Data.org](#)

**Blida bénéficie d'un potentiel de pluie qui nous permet d'introduire dans notre projet un système de récupération des eaux pluviales.**

**2-Température :**

- ✓ Une saison chaude s'étalant du mois de juin au mois d'octobre avec un minimum de 18°et un maximum de 38°c.
- ✓ Une saison froide qui s'étalant du mois de novembre au mois de mai avec un minimum de 4°c et un maximum de 12°c.

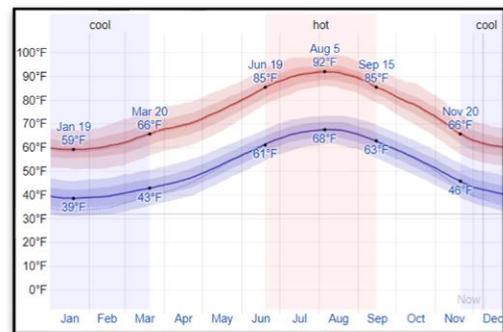


Figure III 06 : diagramme de température blida  
Source : [Climat Blida: Pluviométrie et Température moyenne Blida, diagramme ombrothermique pour Blida - Climate-Data.org](#)

**Protéger le projet des conditions climatiques indésirables, les hautes et les basses températures en utilisant des solutions techniques tel que le double vitrage à pour but assurer le confort thermique et consommer moins d'énergie.**

**3-Climat et vents :**

Blida subit, de par sa position géographique, la double influence de la mer qui est distante de 22 km et de la montagne qui domine la ville,

Cette situation lui donne un climat particulier qui se caractérise essentiellement par deux saisons :

- une saison chaude et sèche.
- une saison pluvieuse et froide.

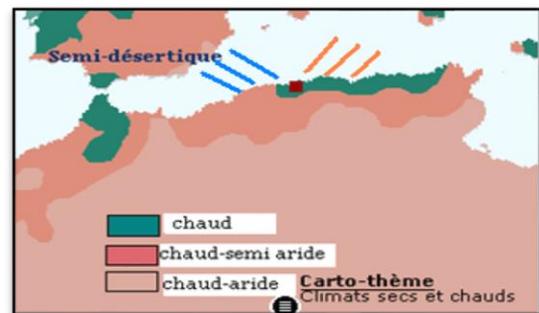


Figure III 07 : carte de climat de la ville de blida  
Source : [Climat Blida: Pluviométrie et Température moyenne Blida, diagramme ombrothermique pour Blida - Climate-Data.org](#)

**Le climat donc est de type méditerranéen chaud et tempéré.**

#### 4-Sismicité :

La région de Blida est classée en zone 2 d'après le règlement parasismique Algérien (RPA99 Version 2007).

**C'est une région à forte activité sismique.**

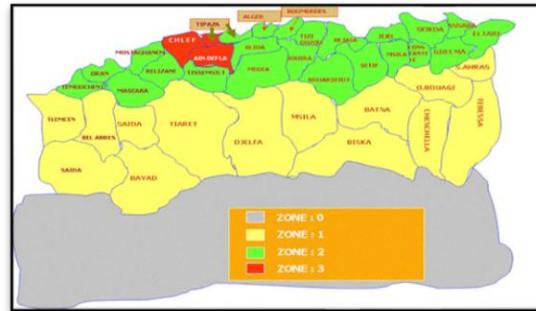


Figure III 08 : : carte de sismicité blida

Source : <https://www.researchgate.net/figure/Map-of-seismic-zoning-of-the-national-territory>

#### f) Lecture Diachronique De La Ville De Blida :

La connaissance historique de la ville permet de réintégrer au sein de la ville tous les plis de la connaissance du passé. (Perspective des dynamiques et des transformations) Elle permet de comprendre la forme urbaine actuelle dans ce qu'elle exprime de son héritage historique.

Cette partie est consacré à l'étude et l'interprétation historique (Analyse historique) du processus de formation et de transformation de la ville de blida, c'est-à-dire, étudier la ville de BLIDA dans le temps.

Cette étude est conclue par une synthèse de la croissance urbaine qui se résume en une identification des centralités urbaine de la ville

La croissance de la ville de blida a passée de quatre périodes principales citons :

- **La 1<sup>ère</sup> période est la période précoloniale**, elle englobe la naissance du premier noyau et les éléments de la ville
- **La deuxième période est la période coloniale**, caractérisé par la présence des français, cette dernière englobe deux sous périodes dévolution une période intramuros et une période extramuros
- **La dernière période est la période post coloniale**, caractérisé par la réalisation du plan d'amenagement directeur

**LECTURE  
DIACHRONIQUE**

**PÉRIODE PRÉCOLONIALE**

La ville de blida est d'une création relativement récente.

au début du 16ème siècle deux petits villages constituent le territoire du futur Blida (hadjar sid ali, ouled soltane).

vers 1519 le marabout (sid ahmed el kebir) vint s'installer au confluent de (l'oued teberkachent) et de (chabet arroman) cours d'eau aujourd'hui appelé oued sidi el kebir

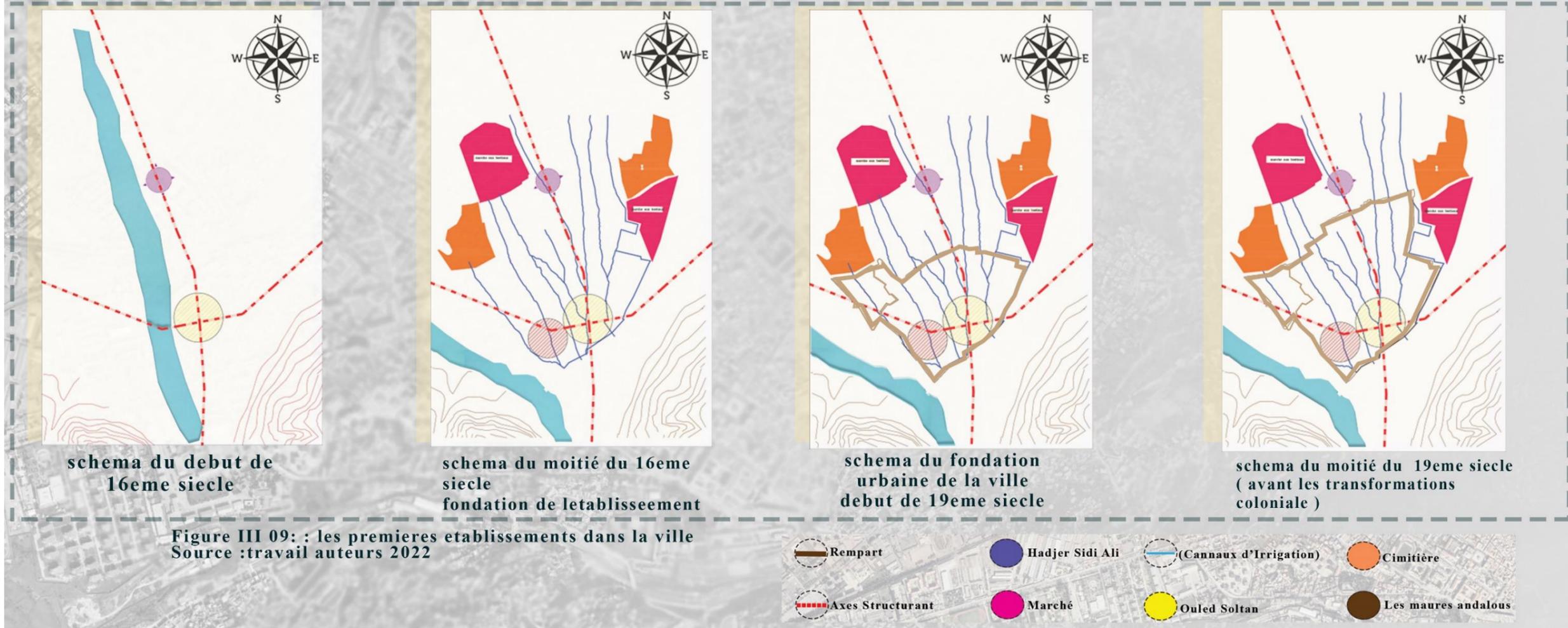
En 1533 un groupe de maures andalous chassés d'Espagne s'établit à blida avec la protection du marabout (sidi el kebir) et le soutien du (kheir-Eddine) les ouled soltane cédèrent la partie sud de leur village dans la partie sud du cone de dejection de l'oued les andalous menèrent de grands travaux, il ete renommés pour leur talents dans le domaine de l'irrigation

-il commencèrent par dévier le cours de l'oued.

-ils construisirent un réseau complexe de bassins et de seguias

En 1535, la ville est fondée sur l'alliance entre le pouvoir politico-militaire turcs et le pouvoir religieux représenté par sidi el kebir

Blida était durant la période turque l'une des plus importantes ville de la region (centre-relais entre la capitale et le Titteri)



**Lecture Diachronique**

**PÉRIODE OTTOMANE**

La ville s'étend vers le Nord en forme d'éventail, avec l'apparition du premier mur avec les premières portes: Bab Errahba, Bab El Sebt, Bab Khouikha, Bab El Dzair, Bab El kébour, Bab Ezzaouia, avec les cimetières et les marchés à l'extérieur du rempart, puis la construction d'un casbah dans le sud-ouest de la ville par les Turcs, pour sa protection contre les tribus

La densification était autour de l'intersection des deux axes structurant de la ville, la rue de Bab El Dzair à Bab El kébour (Est-Ouest), et la rue de Bab Essebt à Bab Errahba (Nord-Sud).

Les parcours territoriaux (ALGER-BLIDA et BLIDA-KOLEA) et les parcours de développements (seguias) ont ordonné la croissance de la ville vers le Nord. Grâce à ces éléments régulateurs, la ville est structurée, et son extension est ordonnée

Les cimetières, le oued, le marché ont été des barrières de croissances

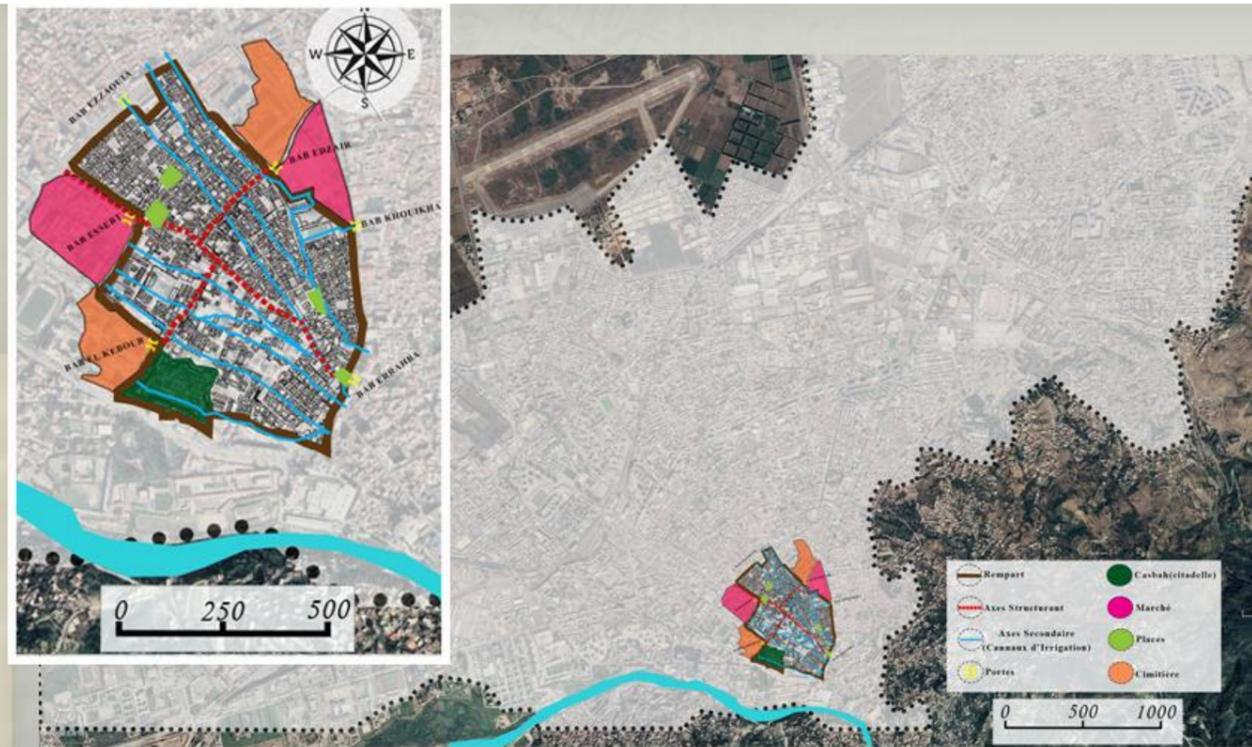


figure III 10: Carte de croissance période 1835-1842  
Source : plan cadastral 1842, traité par l'auteur 2022

**PÉRIODE COLONIALE 'INTRA-MUROS'**

La colonisation a mis en place plusieurs installations militaires : La construction de la caserne Dalmatie à l'est, -Fortification des zones militaire en ajoutant les camps: Supérieur de Joinville au nord-ouest, inférieur de Montpensier au nord-est, plus ceux de Chiffa et de Beni Mered

Les premières interventions furent militaires pour le but de consolider la défense et le contrôle de la ville et le territoire, on cite : La construction d'un nouveau mur d'enceinte en pierre, l'extension était sur les espaces des cimetières pour construire les infrastructures militaires. Remodelage de l'espace urbain en superposant une trame en damier sur la trame organique de la ville ottomane. Edification de nouvelles portes sur d'autres emplacements (seule Bab el Rahba reste au même endroit) et création de plusieurs places

Création de deux axes reliant les quatre portes importantes de la ville (Bab Dzair, Bab Kbour, Bab Rahba et Bab Sebt) Ses deux axes se croisent au niveau de la place d'armes. La construction des nouvelles infrastructures religieuses, culturelles, et de loisirs, (l'église la vigerie et sa place en 1863, théâtre, banque,...) Les infrastructures militaires constituaient la moitié de la superficie de la ville, et la place d'arme était devenue un point de repère dans la ville, elle est imposante par sa superficie car elle occupe un grand îlot, et c'est la résultante de l'intersection des deux axes structurants de la ville. Le changement de quelques espaces urbains, comme le marché Européen près du quartier Européen au nord, et le marché Arabe près du quartier Arabe

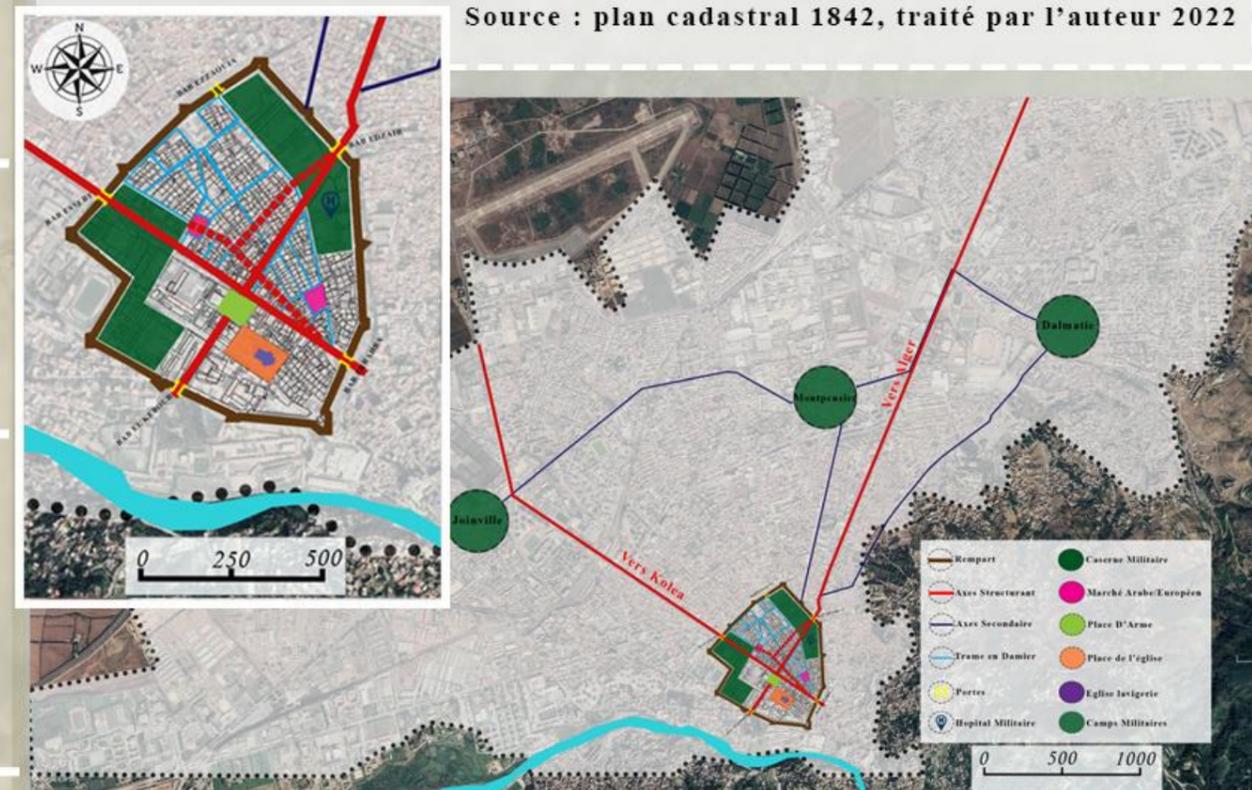


figure III 11: Carte de croissance période 1842-1866  
Source : plan cadastral 1866, traité par l'auteur 2022

## PÉRIODE COLONIALE 'EXTRA-MUROS'

### Lecture Diachronique

En 1845, fut construite la ligne de chemin de fer (Alger-Blida). La ligne de chemin de fer a constituée une barrière de croissance de la ville; quant à la gare, elle a constituée par la suite un pôle de croissance.

Le système complexe des seguias et des bassins a été développé par les français. Les canaux d'irrigation ont été recouverts et convertis en réseaux d'égouts qui sont devenues des axes de circulation des quartiers Nord, fixant une forme d'urbanisation multidirectionnelle.

L'extension extra-muros s'est faite sur plusieurs directions (suivant les anciennes seguias et les parcours territoriaux), une croissance ordonnée par un pôle qui est le noyau central. Au delà du rempart, l'extension des quartiers se développe à proximité des portes. L'extension de la ville continue très rapidement vers le nord, le long des canaux d'irrigations datant de l'époque ottomane et qui ont joués un rôle majeur dans l'urbanisation de la ville.

En 1926: C'est la démolition du rempart et son remplacement par des boulevards qui entourent la ville intra-muros.

En 1932: C'est la construction de l'hôpital militaire de Joinville et la propagation des constructions vers les parties inférieures de la montagne et vers Dalmatie à l'est

Dans cette période la ville à connue une croissance très rapide dirigée vers les axes principaux (la croissance urbaine s'est développée suivant les tracés des seguias qui ont devenues des chemins de dessertes par densification).

Au nord-ouest le quartier de la gare formé des petits immeubles et des ateliers industrielles. Au nord le quartier de la zaouïa de Sidi Madjbour ; quartier résidentiel des Blidéen d'origine. entre 1958 et 1960, durant cette période furent construit des immeubles collectifs, ainsi que des lotissements par des promoteurs privés.

La multiplication des lotissements, le développement de l'habitat pavillonnaire. disposition de bonnes infrastructures réservé aux européens (ex : cité des palmiers), il y avait aussi des lotissements pour les algériens (ex : cité musulmane avec des maisons à cour). Extension du quartier Ouled Soltane sous l'impulsion démographique

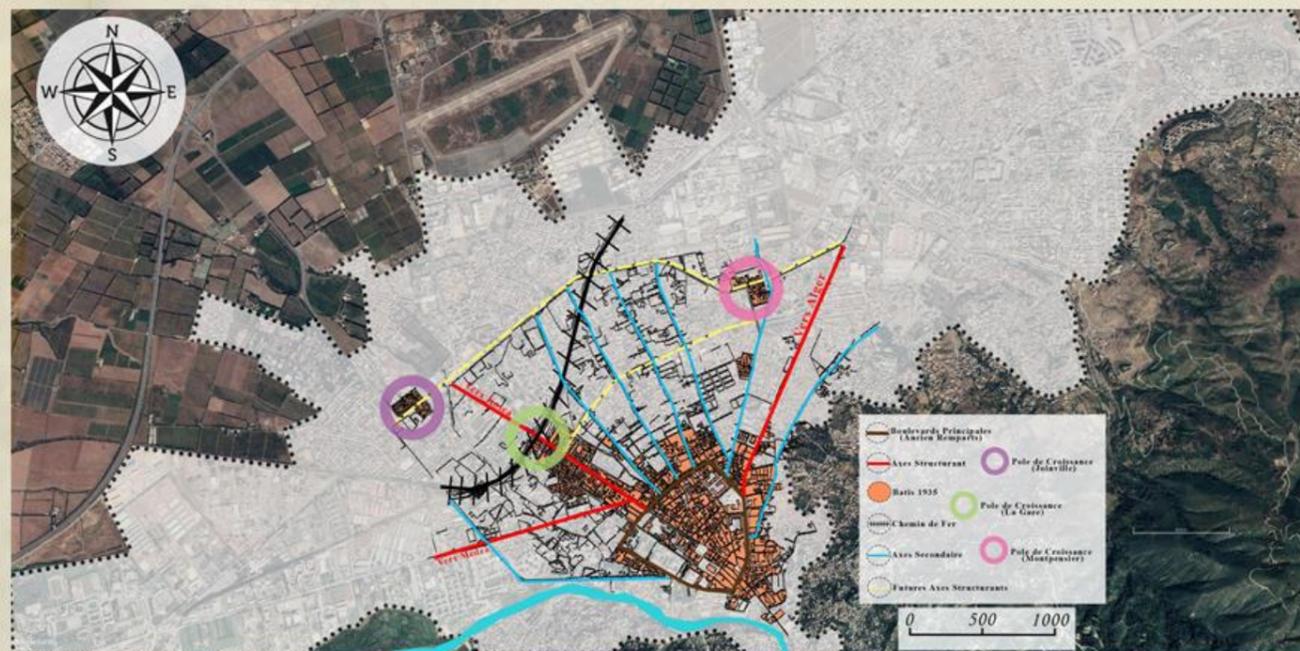


Figure III 12: Carte de croissance période 1925-1945  
Source : plan cadastral 1945, traité par l'auteur 2022

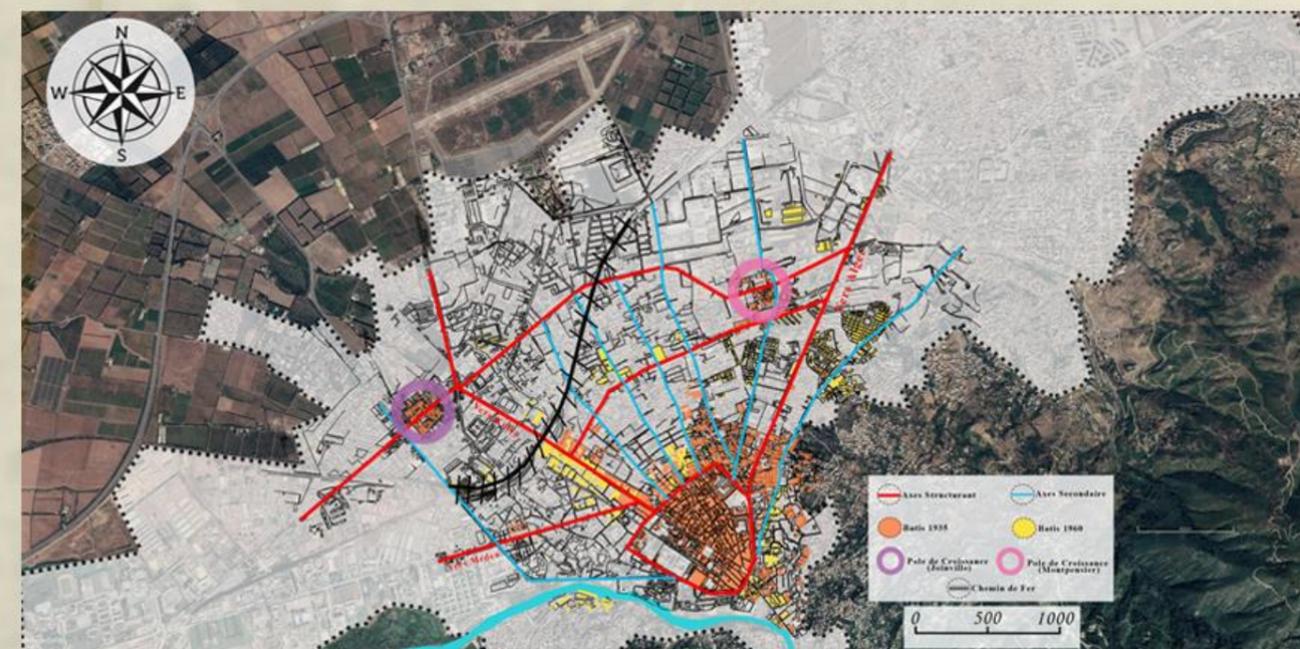
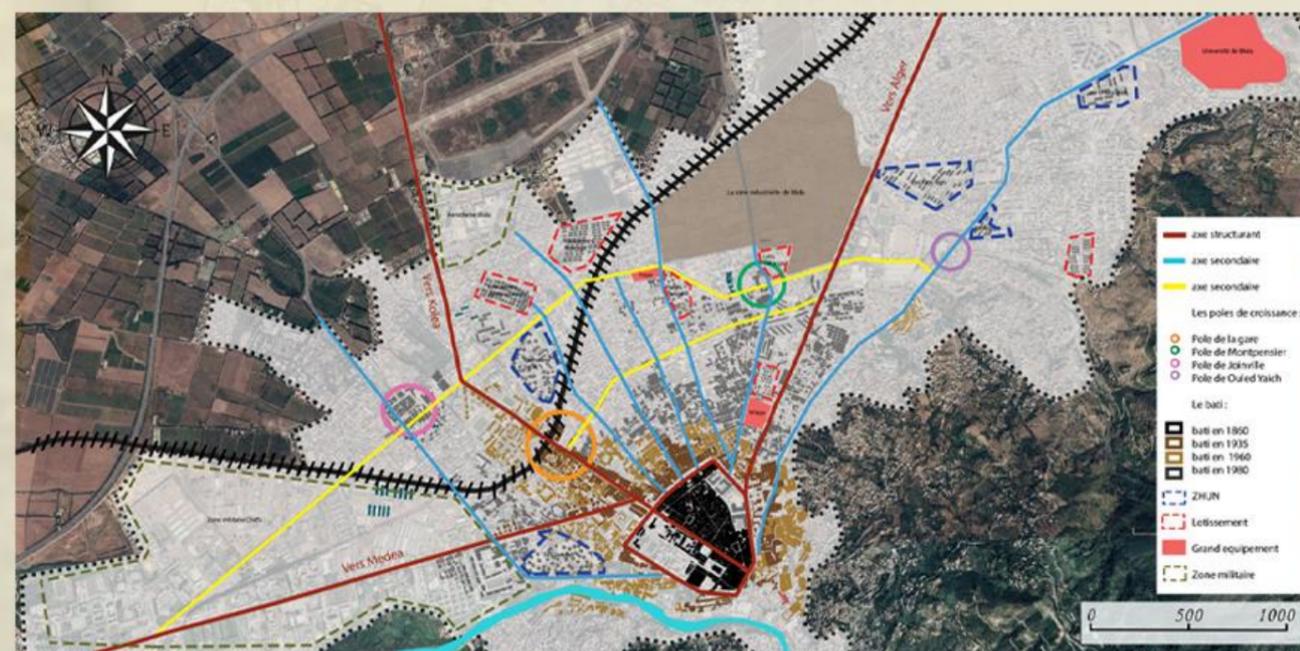


Figure III 13 : Carte de croissance période 1960  
Source : plan cadastral 1960, traité par l'auteur 2022

**Lecture Diachronique**

**PÉRIODE POST - COLONIALE :**

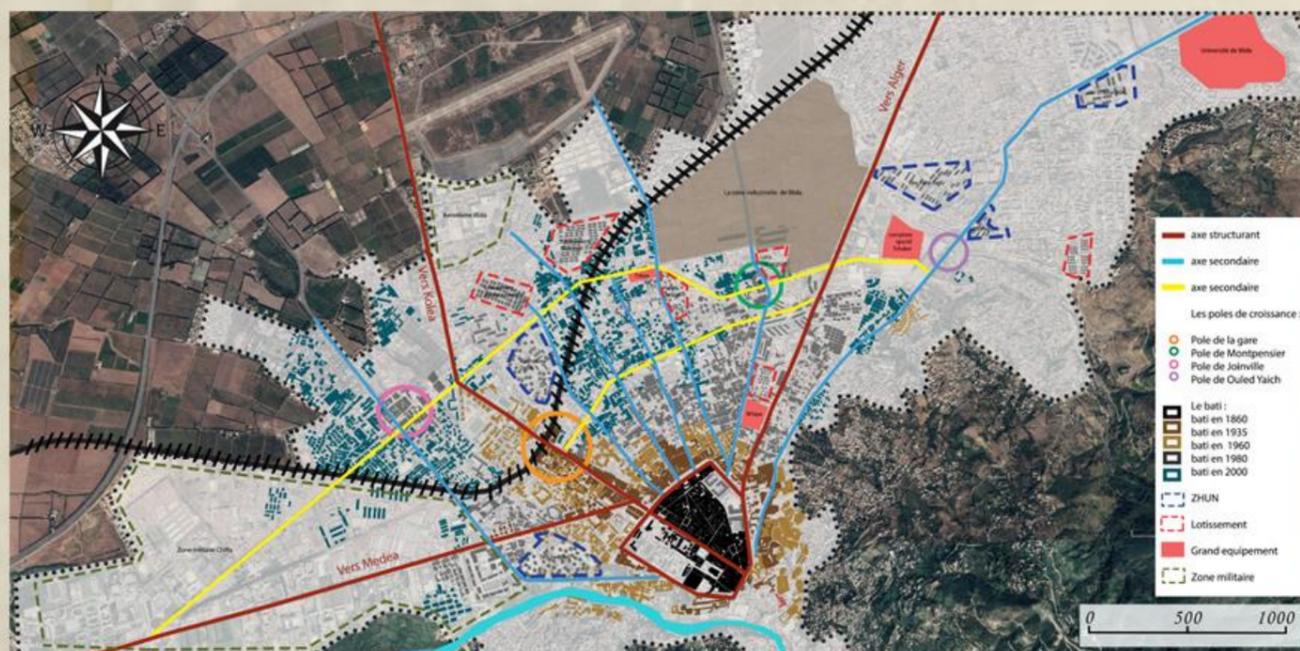
**De 1970-1980 :**  
 Dans le cadre des plans quadriennaux (1970-1977), la commune engage une série d'instruments de planification économique, et aussi des instruments d'orientation et de gestion, à l'image des plans d'Urbanisme Directeur (PUD). Ces derniers ont été suivis par d'autres instruments opérationnels tels que le lotissement (lotissement Abdelmoumen, Lotissement 100 logts ), la (ZI) zone industrielle (Benboulaïd et Ouled Yaïch) et la ZHUN (1000 logts à Ouled Yaïch, Bounaama El Djilali )  
 Cependant ces instruments opérationnels d'aménagement ont engendré :  
 Des formes urbaines et des types d'occupation divers,  
 Le zoning, l'irrationalité des programmes et le gaspillage foncier.  
 Croissance vers le Nord sur la plaine fertile amorçant les prémices de l'étalement urbain.  
**Période 1990-1991**  
 A partir des années 1990, la question de la maîtrise de la croissance des villes redevient une préoccupation des pouvoirs publics. De nouvelles mesures réglementaires sont mises en place en vue de limiter les effets causés par les instruments précédents. D'où l'établissement de nouveaux instruments : PDAU, et le POS. Ces nouveaux instruments préconisent l'utilisation rationnelle du foncier ainsi que la limitation de l'extension urbaine. Malheureusement on remarque, un retour aux anciennes pratiques :  
 Une consommation foncière excessive et rapide.  
 -Densification spontanée et ponctuelle sous forme de lotissements et de coopératives immobilières, et aussi les habitats collectifs  
 Stagnation dans la réalisation des programmes par les autorités locales.



**Figure III 14 : Carte de croissance période PUD 1980**  
 Source : plan cadastral 1945, traité par l'auteur 2022

**REVISION DU PDAU**

Suite à cela, Blida procède à la révision de son PDAU en deux phases : la première en 2004, et la seconde pour le moyen terme (2009-2014), préconisant, la préservation du foncier agricole, l'éradication de l'habitat précaire, le développement du transport urbain et suburbain, le désenclavement de la partie sud de la ville pour la réalisation de futures programmes d'habitat.  
**Révision 2004 on remarque**  
 -Franchissement des anciennes limites du PDAU 1990 après la saturation du tissu.  
 -Extensions néfastes et anarchiques ce qui a engendré quelques dysfonctionnements.  
 -La consommation importante d'espaces périurbains, suite à la non prise en charge des dimensions des parcelles ou des ilots.  
 - fragmentation urbaine, causé par la non continuité du nouveau tissu avec l'ancien.  
**Révision PDAU 2010 on remarque**  
 -élargissement du périmètre urbain du PDAU. En intégrant au foncier urbanisable côté Nord Est et Nord-Ouest sur du foncier agricole  
 -La consommation de la majorité des secteurs a urbanisé en court terme (2004-2008) et moyen terme (2009-2013), en addition au secteur d'urbanisation future à long terme (2014-2023) avant la période prévue  
 -construction anarchique et illicite sur servitudes (construction au long de l'oued, au piémont).  
 - Actuellement on assiste à un retour à la ville car son périmètre urbain est saturé.  
 - La zone militaire et les zones industrielle forment des barrières de croissances  
 - Les anciennes séguïas, devenu de nos jours des futures centralités constituent des lignes de croissances.  
 En conclusion, Blida a connu des extensions anarchiques : habitation précaires, bidonvilles, lotissements inachevés... Donc on se retrouve avec une ville sans caractère architecturale urbaine et avec production massive de logements.



**Figure III 15 : Carte de croissance période PDAU et POS 2000**  
 Source : plan cadastral 1960, traité par l'auteur 2022

synthese de l'analyse diachronique

A la fin de la lecture diachronique de la ville de blida nous sommes arrivés a établir une synthèse qui nous montre les grandes entités ( les différents tissus ) par rapport a l'histoire ainsi que la typologie des bâtis édifiés dans chaque période ,

La croissance urbaine de la ville de Blida a une orientation nord car elle est limitée au sud par une barrière naturelle (la montagne de Chéra) et à l'ouest par une barrière artificielle (la zone militaire). On remarque que la ville a commencé son extension depuis un noyau historique qui a un plan planifié avec des axes réguliers. Ce qui a permis à la ville de se développer par une série de dédoublements, à chaque dédoublement une nouvelle couronne qui apparaît. Après l'indépendance la ville a connu des extensions non planifiées de plusieurs parties, ce développement a bénéficié l'implantation des éléments à caractère important USBD et des éléments de liaison (autoroute, les routes national, les boulevards, chemin de fer ).

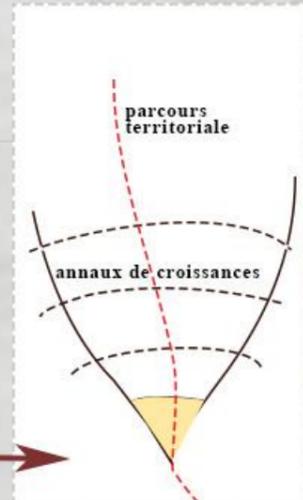


figure III 16: carte historico-morphologique de la ville de blida source: google earth traité par auteurs 2022

Cette lecture nous a permis également de ressortir les différentes centralités qu'elle regroupe. De ce fait, nous les avons classés en 04 catégories qui sont :

**CENTRALITÉ HISTORIQUE** : est le noyau historique de la ville

**CENTRALITÉS CONSOLIDÉES** : on retrouve, le BOULEVARD MED BOUDIAF, l'avenue de la gare (AMARA YOUCEF), av Kritli Mokhtar

**CENTRALITÉS EN FORMATION** : l'avenue 11 décembre, BEN BOULAID, Youcefi, avenue Ahmed Maghrebi

**CENTRALITÉS FUTURES** : on retrouve rue el ouezri, RUE PALASTINE, RUE CHERIF CHALABI, RUE OUALI

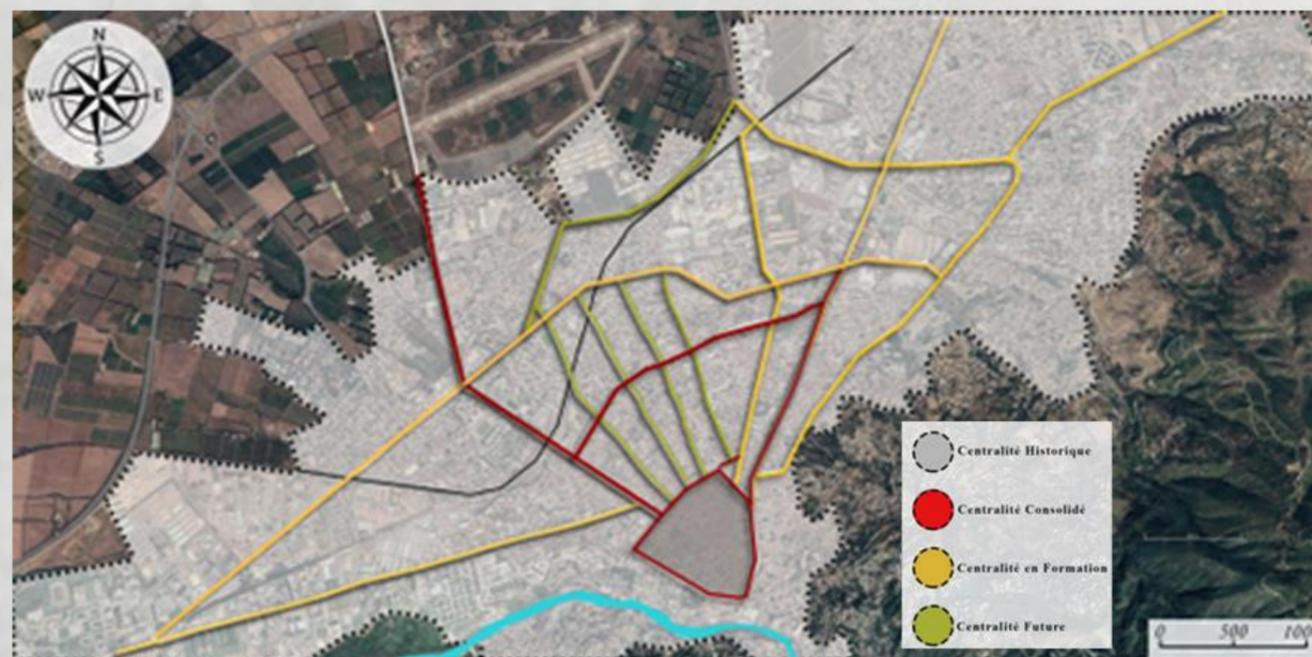


figure III 17 : Carte des centralités urbaines de la ville de blida Source : google earth, traité par l'auteur 2022

**ANALYSE  
URBAINE**

**PRÉSENTATION DE L'AIRE D'ETUDE**

Le boulevard se trouve au Nord du Noyau historique de Blida au niveau de la deuxième couronne de développement historique de la ville. Il se situe entre l'avenue de « KRITLI MOKHTAR » et l'avenue "AMARA YOUCEF" reliant la cité « des grands ensembles » et le quartier de la gare.

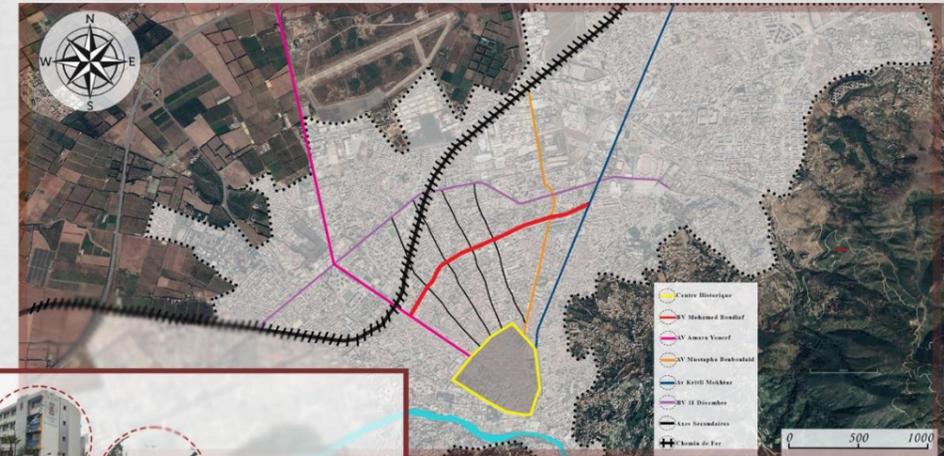


Figure III 18 : carte de situation de la centralité Med Boudiaf  
source : google earth traité par auteurs ,nov/2021

**CRITÈRES DU CHOIX**

Le choix de la centralité \* BOULEVARD MED BOUDIAF \*

Est élaboré du a plusieurs facteurs cites-on :

-Sa situation stratégique , a proximité du centre historique de la ville et délimité par 02 axes structurants de la ville \* AXE AMARA YOUCEF ET AXE KRITLI MOKHTAR \*

-L'importance de cet axe en terme d'animation du centre ville , le bd est dans un état de perte de sa valeur du a la dominance des fonctions résidentielles ( apparitions des promotions immobilières privé )

- L'évolution rapide et anarchique de ce boulevard a provoqué l'hétérogénéité dans sa vision globale (alignement, gabarit...).

-Il est inséré dans 2 phases historiques différentes, il nous permet d'avoir un large rayon d'action et la projection de projets inscrits dans des échelles différentes

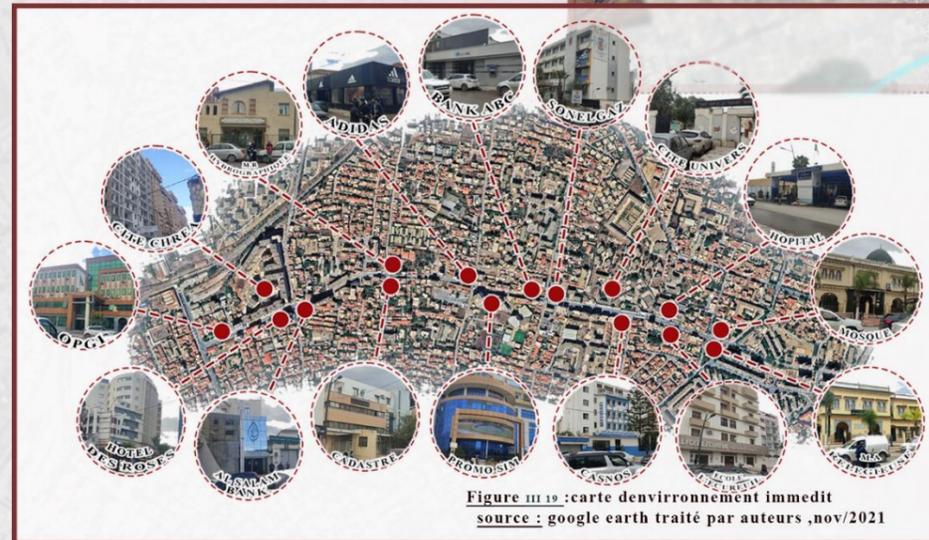


Figure III 19 :carte d'environnement immédiat  
source : google earth traité par auteurs ,nov/2021

**ENVIRONNEMENT IMMEDIAT**

notre aire d'étude est cernés par la presence les équipements de services suivants :

- l'hospital
- la cité universitaire
- l'école l'ecureuil
- hotel des roses
- bank el salam
- casinos et le cadastre
- sonalgaz

**ACCESSIBILITÉ A LA CENTRALITÉ CHOISIS**

Le boulevard Mohamed Boudiaf est accessible par plusieurs voies principales et secondaires;

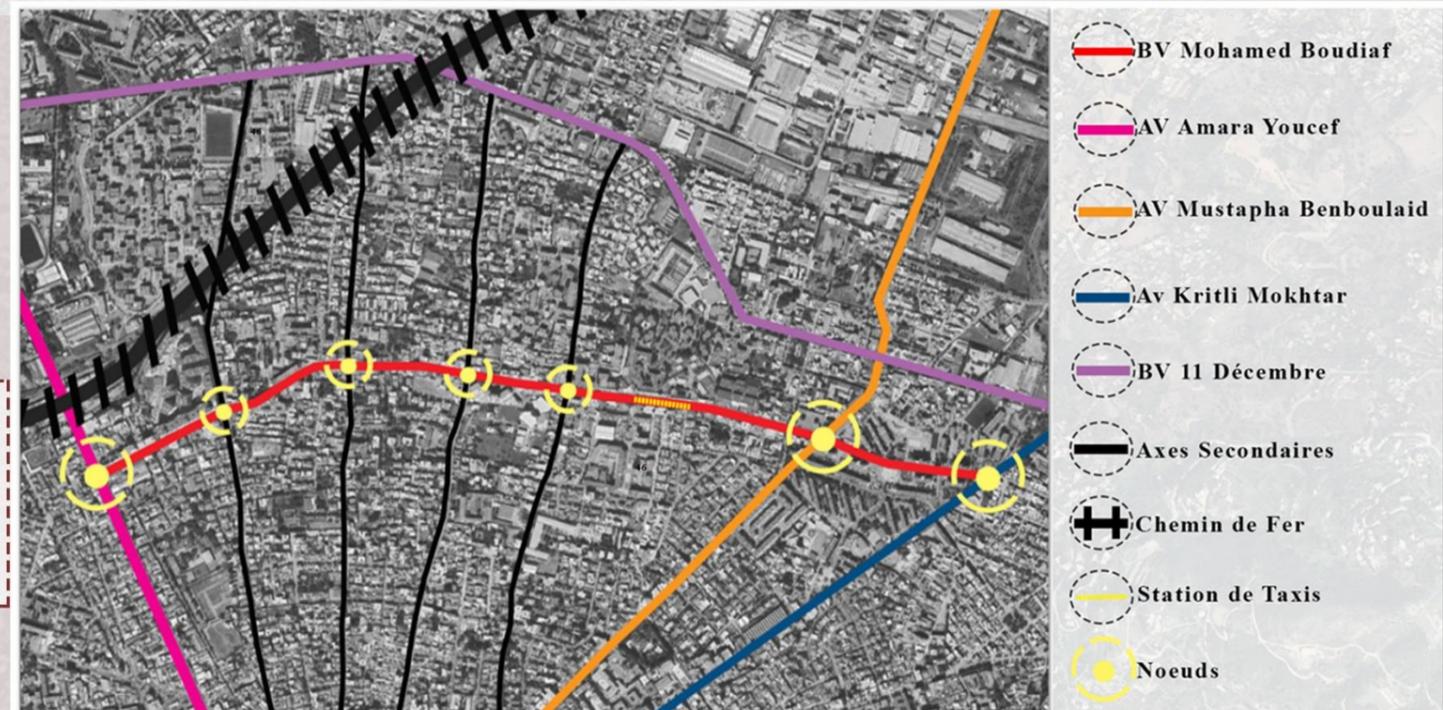
-voies principales :  
par trois avenues Benboulaid et  
-Amara youcef et kritli Mokhtar,  
Belkacem

-voies secondaires :  
el ouezri, rue Palestine, Cherif Chalabi, Ouali Mohamed) et  
et par le chemin de fer (la gare de Blida)

**CONSTAT**

L'intersection de ces rues avec le boulevard donne des nœuds qui demandent un traitement particulier. Les flux convergent vers les boulevards périphériques, plus exactement vers le boulevard MOHAMED BOUDIAF.

Figure III 20 : carte d'accessibilité a la centralité Med Boudiaf  
source : google earth traité par auteurs ,nov/2021



LECTURE DE LA STRUCTURE QUI COMPOSE LA CENTRALITÉ D'ETUDE

I  
L  
O  
T  
S

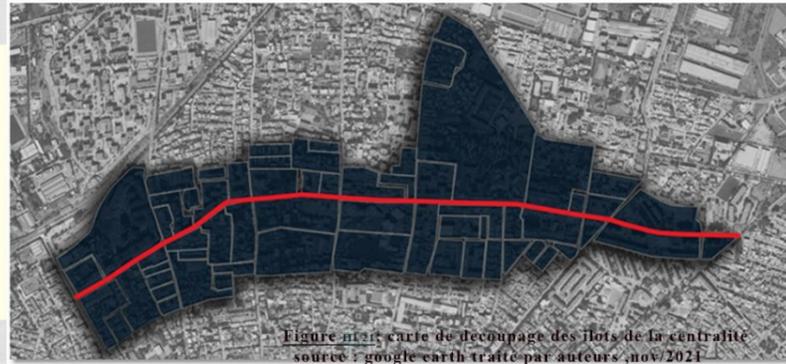


Figure III-21: carte de découpage des îlots de la centralité  
source : google earth traité par auteurs , nov/2021

Les îlots qui composent la centralité prennent des tailles qui varient d'un îlot à un autre chaque îlot à une forme particulière qui est le résultat des opérations urbanistiques différentes.

- On retrouve différents types d'îlots :
- Des îlots de grandes tailles:** irréguliers tel que l'îlot de la cité chéra et l'îlot de la cité universitaire
- Des îlots de moyennes tailles** souvent abrité par des équipements et quelques habitations individuelles.
- Des îlots de petites tailles** linéaires

**constat**

La majorité des îlots ont une **vocations résidentielles** (habitations collectifs / individuelles / promotion immobilières prive /des grands ensembles )avec des activités commerciale en rdc  
On retrouve quelques îlots abritant des équipements de services

Cette dominance de vocations résidentiels va guider le boulevard a être **monofonctionnel** et a perdre sa valeur et son attractivité a a la ville

P  
A  
R  
C  
E  
L  
L  
E  
S

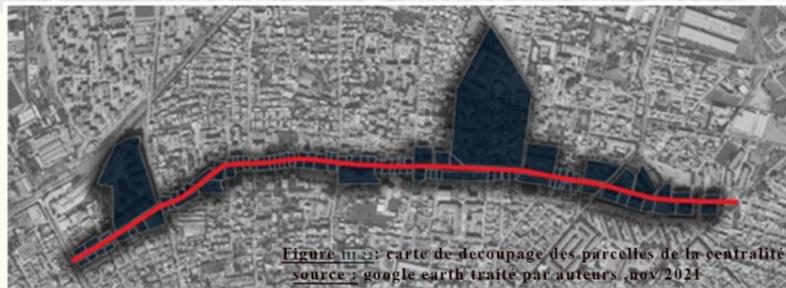


Figure III-22: carte de découpage des parcelles de la centralité  
source : google earth traité par auteurs , nov/2021

Taille des parcelles varie selon leurs situations : sur le long de boulevard (sur la périphérique d'îlot on trouve des petites parcelles dans la majorité des cas)

B  
A  
T  
I  
S

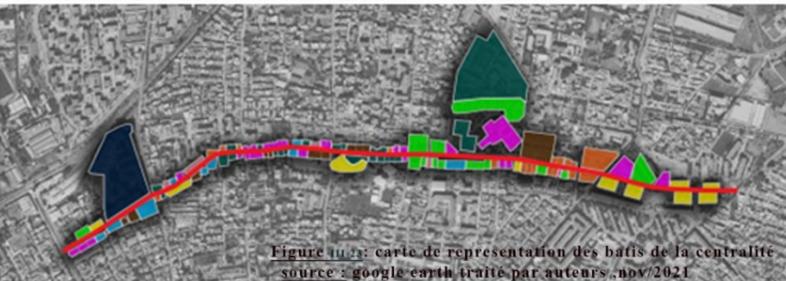


Figure III-23: carte de représentation des bâtis de la centralité  
source : google earth traité par auteurs , nov/2021

La plus part des parcelles ont un **statu fonciers privé** (habitation individuelle \ promotion immobilière privées )

le boulevard connaît une **urbanisation très rapide**, donc le bâti présente un **pourcentage plus important** que les surfaces non bâties

La plus parts de terrains non bâtis sont des **chantiers en cours de réalisation**

S  
T  
A  
T  
U  
T



Figure III-24: carte de statut fonciers de la centralité  
source : google earth traité par auteurs , nov/2021

La majorité des **statu des parcelles** le long du boulevard est **privé**

G  
A  
B  
A  
R  
I  
T



Figure III-25: carte de statut fonciers de la centralité  
source : google earth traité par auteurs , nov/2021

On assiste. A un **gabarit non codifié** ce qui mène a l'**absence De la façade urbaine** « discontinuité »

**SYNTHÈSE DES PROBLÉMATIQUE ET DES ACTIONS D'INTERVENTION DE LA CENTRALITÉ BV MOHAMED BOUDIAF**

**PROBLÉMATIQUES DÉDUIS**

- La cité universitaire pose un grand problème a la centralité du a sa grande surface et son non fonctionnement et non contribution au boulevard \* le mur aveugle\* ce qui crée une rupture dans la façade et le paysage urbain

-Le mur de clôture de L'Hôpital universitaire \* un mur aveugle \* présente une discontinuité et une rupture avec la façade urbaine  
-L'absence totale des espaces de récréation et les espaces publics de qualité  
-La densité du bâti et l'absence des espaces libres qui rend la ville compacte \* cela nous empêche d'introduire des espaces publics pour la rendre poreuse

-L'absence des jardins et espaces verts  
- L'absence d'une façade urbaine cohérente  
-Un gabarit non codifié absence de style architecturale , perte d'identité urbaine  
-Manque des espaces de stationnement et de parkings ce qui influe sur la mobilité du boulevard et crée des problèmes d'embouteillages  
-L'irrégularité dans les dimensions de la chaussés dans les parties du centralité a son absence totale dans certains parties avec un manque d'entretien

-Un Manque de mixités et d'articulations fonctionnelles  
L'absence des équipements de culture , du loisirs , du commerce , d'échanges et La dominance de la vocation résidentiel le long du bv Med Boudiaf abrité par des petits kiosks du commerces similaire en rdc , ce qui rend cette centralité mono fonctionnel et perds sa valeur d'attractivité et d'animation a la ville  
-L'état juridique privé des terrains avec une faible densité résidentielle

**ACTIONS A MENER**

-Revaloriser la centralité par un rassemblement et un remembrement des parcelles de petites dimensions afin de profiter des assiettes de grandes dimensions et pouvoir concevoir des équipements d'animations tel que : culture , loisirs , échanges

-Délocalisation et réaménagement de la cité universitaire  
-Retraitement du mur de l'hôpital afin de le lier avec la totalité de la façade urbaine

-Récupération des assiettes des kiosques de commerce \*rdc\* et réaménager des espaces publico-collectif ainsi des espaces verts  
-Alignement / retraitement des façades de manière d'avoir une homogénéité et une cohérence le long de la centralité

-Uniforme des parois / le gabarit entre r+6/r+12 ainsi que traiter les changements des hauteurs de manière graduelle en évitant les écarts de plus de 02 étages en 2 édifices adjacents  
- Prévoir des aires de stationnement en cours arrière /souterrains et en étages

-Redimensionnement du boulevards : trottoir 3-5m \* espace de 2m de stationnement / chaussé :10m

### g) Lecture critique du PDAU et POS :

Le boulevard Mohamed Boudiaf existait depuis la période de la colonisation française. Pendant les années 1950s, il a vécu l'implantation des lotissements à l'intersection des voies de desserte du centre-ville à ce boulevard (les séguias). Ces atouts le donnent une importance historique et le rend un axe structurant de la ville qui a commencé à porter une centralité linéaire, mais elle est mal exprimée sous l'autorité des instruments d'urbanisme.

A travers les recherches concernant l'évolution de l'urbanisme en Algérie et l'étude de plan directeur d'aménagement et d'urbanisme et le plan d'occupation des sols, la centralité urbaine comme une potentialité de chaque ville n'a jamais été prise en considération dans l'élaboration et l'approbation des instruments d'urbanisme. Ces derniers restent un règlement procédurier et un dossier graphique loin d'une étude qualitative urbaine. L'occupation des sols exerce dans le respect strict des dispositions législatives et réglementaires relatives à l'occupation et l'utilisation des sols. Aucune spécificité n'est faite pour les centralités urbaines de la ville. Autrement dit, le POS délimité par un axe de centralité urbaine possède le même règlement pour les constructions qui donne sur cet axe que les constructions qui ne le font. Parfois, un axe peut être ignoré entièrement pour sa situation en périphérie sans prendre en considération que cette situation changera dans une future proche grâce à l'extension de ville.

Le PDAU du grande Blida divise le boulevard Mohamed Boudiaf en sept (07) plans d'occupation des sols. La limite physique de ces sept POS est ce boulevard, mais aucune continuité n'est imposée pour cet axe. Son problème primordial réside dans le fait qu'il a été traité et aménagé par sept architectes différents. Sa qualité dépend des capacités personnelles du bureau d'étude chargé de son aménagement. Le boulevard souffre d'autres problèmes comme le manque de stationnement, d'espace public, des façades urbaines, de cohérence et continuité. Les deux façades du boulevard sont complètement différentes à causes de ce découpage. Des ruptures urbaines sont lisibles entre chaque POS. Ces problèmes sont causés par la planification urbaine et la manière d'occuper les sols.

La politique de planification était basée sur l'organisation sectorielle a provoqué des déséquilibres conséquents tel que l'étalement urbain. L'Algérie adopte les instruments d'urbanisme (PDAU et POS) comme les seuls outils de la dernière échelle de la planification urbaine sachant que la réalisation et L'acquiescement du PDAU et du POS sont des étapes et règles à respecter et non pas des études à élaborer à partir des analyses urbaines de chaque aire concernée en concentrant sur les statiques sur la densité humaine, l'état juridique...etc.

PRESENTATION DE L'ENTITÉ D'INTERVENTION 'ENTITÉ 04'

PROJET URBAIN



**Critères du choix**  
Ce choix a été essentiellement motivé par les raisons suivantes:



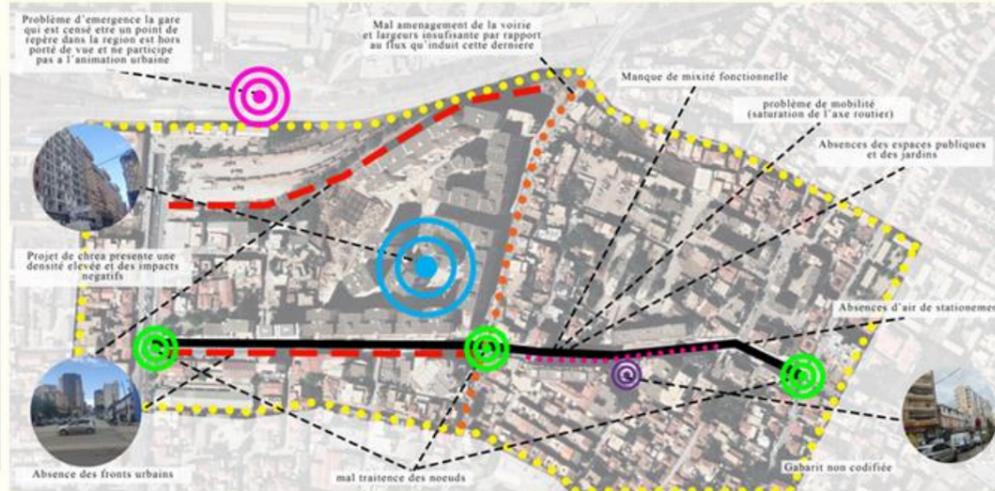
**Délimitation de l'entité d'intervention**  
Notre entité est délimitée de l'est par la rue Chalabi et par l'avenue Amara Youcef de l'Ouest et le nord par le chemin de fer



**Sa situation stratégique** a l'intersection de 02 axes majeurs + deux centralités urbaines \*: l'avenue Amara Youcef et le boulevard Mohamed Boudiaf  
**Présence du quartier de la gare** qui représente un potentiel foncier particulier  
**Manque des équipements d'attraction** et pauvreté des espaces publics  
**Une portion particulière de la ville** qui a la capacité de participer à l'animation de cette dernière en recevant des projets à grands échelles

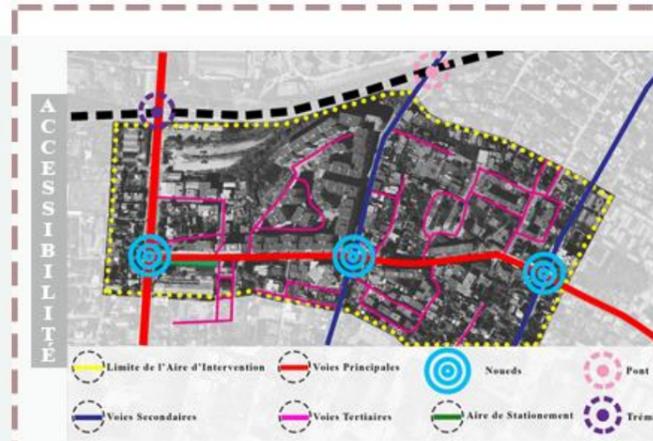
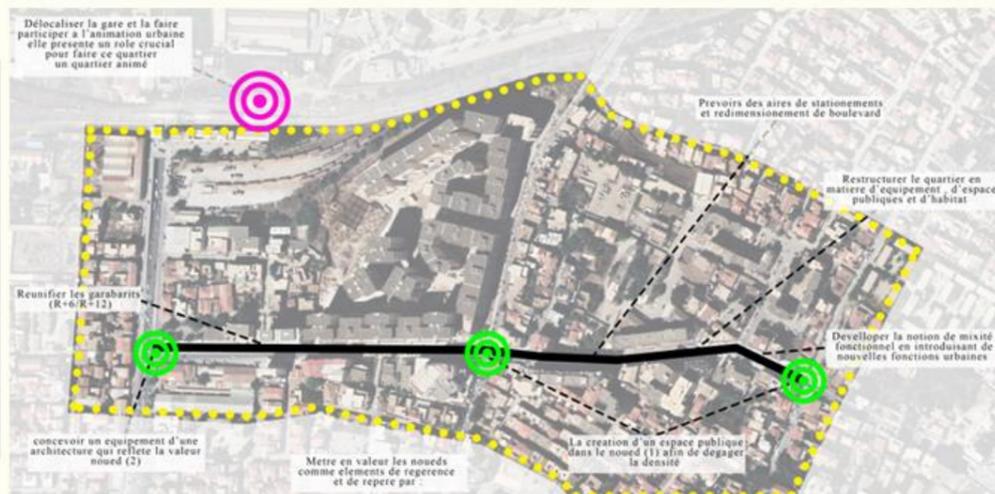
**PROBLÉMATIQUES DE L'ENTITÉ D'INTERVENTION**

- Problème d'émergence, la gare qui est censé être un point de repère dans la région est hors porté de vue et ne participe pas à l'animation urbaine
- Le projet de chéra présente une densité élevée et des impacts négatifs
- Largeur insuffisante de la voirie par rapport aux flux qui l'induit
- manque de mixité fonctionnelle
- Absence des espaces publics et des jardins
- Absence d'aire de stationnement



**ACTIONS A MENER A L'ENTITÉ D'INTERVENTION**

- Délocaliser la gare et la faire participer à l'animation urbaine elle présente un rôle crucial pour faire ce quartier un quartier animé.
- Réanimer les gabarits (R+6/R+12)
- Concevoir un équipement d'une architecture qui reflète la valeur nœud
- mettre en valeur les nœuds comme éléments de référence et de repère
- La création d'un espace public dans le nœud afin de dégager la densité
- Développer la notion de mixité fonctionnel en introduisant de nouvelles fonctions urbaines.



**ACCESSIBILITÉ**  
L'accès à l'Aire d'intervention se fait par trois types de voies :  
Les voies principales :  
avenue Amara Youcef  
Boulevard Mohamed Boudiaf  
Les voies secondaires :  
Rue Ouali  
Rue chalabi  
Les voies tertiaires :  
des voies étroites entre les différents îlots  
La voie ferrée



**TYPOLOGIE**  
La fonction dominante dans cette entité est **résidentielle**  
Typologie d'habitat est l'habitat collectif et les promotions immobilières et des habitations individuelles  
Présence de la gare ferroviaire ainsi que des équipements administratifs tel que lopegi  
Présence d'un équipement de loisirs \* l'hôtel des roses \*



**STATU FONCIERS**  
La majorité des statuts fonciers des parcelles de cette entité sont d'un statu privé



coupes représentant les variations des dimensions de la chaussée

### g) Démarches d'interventions urbaine du projet urbain :

Notre intervention urbaine consiste a réanimer le quartier de la gare pour renforcer les deux axes urbains qui le cernent

De ce fait nous avons opter d'établir un remembrement urbain des parcelles du quartier afin de pouvoir projeter de nouvelles fonctions urbaines

D'après l'analyse précédente du quartier, on se situe dans le cas des terrains d'intervention a statut privé qui nécessitent à être transformé et assembler

De ce fait, il était nécessaire d'élaborer un cahier des charges pour la prise en charge de ces parcelles ainsi pour contrôler les constructions futures dont le souci est de créer l'espace publique et assurer la faisabilité des actions proposés

#### → Etape 01 : L'étude d'états des bâtis de l'entité d'intervention



Figure III 26 : : carte d'état des bâtis de la zone d'intervention  
Source : travail auteurs 2022

→ **Etape 02 : élaboration du Cahier des charges**

Afin de résoudre la contrainte du statut des parcelles, nous avons élaboré un cahier des charges qui se compose des éléments suivants :

- 1- Objet
- 2- Objectif
- 3- Cas d'études

➤ **Objet :**

L'élaboration d'un cahier des charges Dans le cadre de la prise en charge de l'habitat individuel a statut privé afin de créer l'espace public et l'améliorer en termes de contribution au boulevard ainsi de projeter de nouveaux programmes avec une diversité d'activité pour réanimer le quartier de la gare.

➤ **Objectif :**

Le quartier de la gare représente un potentiel particulier du a sa position stratégique \* à l'intersection de 02 centralités urbaines \* ainsi à son apport à l'animation des 02 centralités et à la ville entière.

Notre but est de résoudre le problème de la dominance de la vocation résidentielle a statut privé par un remembrement des parcelles afin de les utiliser dans la réanimation du quartier.

➤ **Cas d'études :**

On a opté plusieurs actions au niveau de notre aire d'étude en se basant sur des critères essentiels dans l'intervention citons :

- ✓ L'Etat des édifices
- ✓ Leurs surfaces
- ✓ Leurs vocations
- ✓ Leurs gabarits

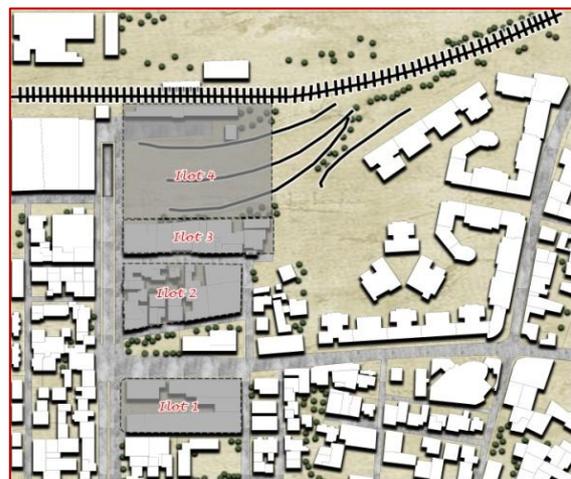


Figure III 27 : : carte des ilots d'étude  
Source : travail auteurs 2022

De ce fait nous élaborons nos interventions sur le quartier de la gare suivant deux scenarios :

- **Cas de désaccord avec les habitants :**

Ce scenario est le cas ou les habitants et les propriétaires n'adhèrent pas le remembrement urbain

Dans ce cas de figure. On procède à l'élaboration d'un cahier des charges pour chaque parcelle, qui impose des prescriptions urbaines précises tel que : le recul, le gabarit, l'alignement, le style architecturale des façades donnant sur les centralités ..etc. Qui correspondent avec l'intention de la revalorisation de notre centralité D'étude.

- **Cas d'un accord avec les habitants :**

C'est le cas où les habitants adhèrent le remembrement urbain et donc acceptent de libérer leurs édifices.

Selon ce dernier scenario nous avons pu libérer la majorité des édifices et projeter des Des projets qui vise à réanimer le quartier de la gare.

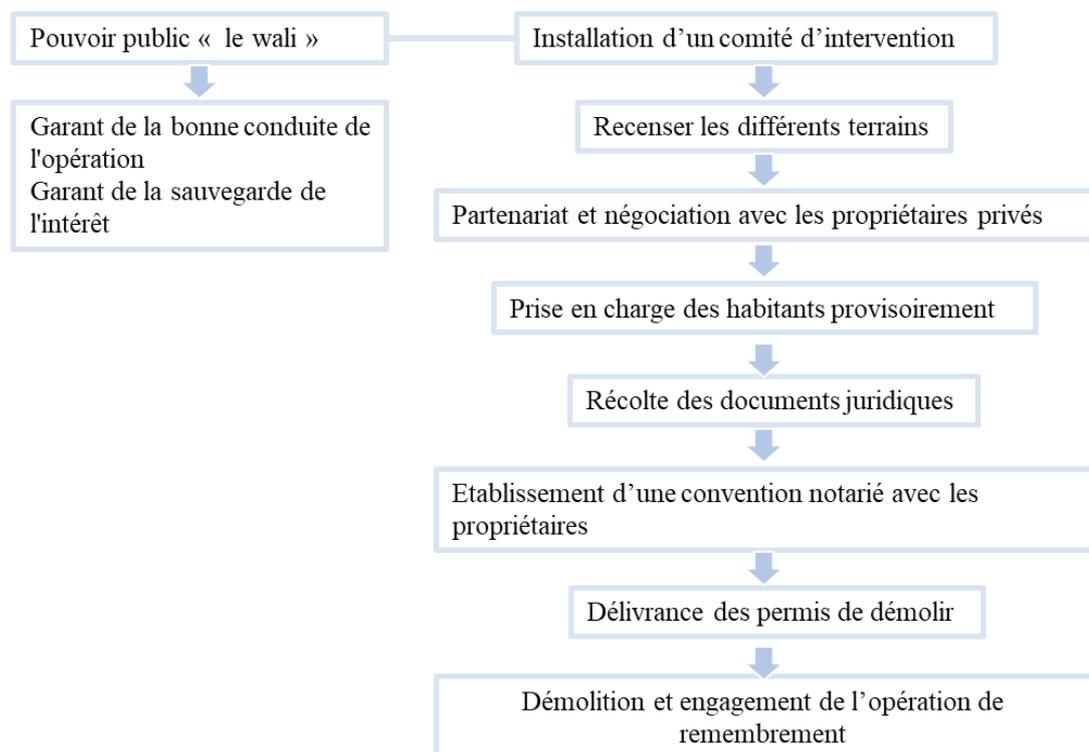


Schéma du processus suivit lors l'élaboration du deuxième scenario

ELABORATION DU CAHIER DES CHARGES " CAS D'ETUDES "

PROJET URBAIN

**ILOT 01**

Nombres de parcelles: 05 parcelles / Surfaces : 5366 m<sup>2</sup>

**PARCELLE 1**

Typologie : Ecole Primaire BAYA  
Surface : 296 m<sup>2</sup>  
Gabarit : RDC  
Etat de Construction : Moyen état

**PARCELLE 2 Démolition / construction**

Typologie : Groupe industriel  
Surface : 2835 m<sup>2</sup>  
Gabarit : RDC  
Etat de Construction : Mauvaise état

**ILOT 02**

Nombres de parcelles: 16 parcelles / Surfaces : 5666 m<sup>2</sup>

**PARCELLE 3**

Typologie : Commerce  
Surface : 144 m<sup>2</sup>  
Gabarit : RDC  
Etat de Construction : Moyen état

**PARCELLE 4**

Typologie : Lavage  
Surface : 191 m<sup>2</sup>  
Gabarit : RDC  
Etat de Construction : Mauvaise

**PARCELLE 5**

Typologie : Habitat Individuel  
Surface : 177 m<sup>2</sup>  
Gabarit : R+4  
Etat de Construction : Bon état

**PARCELLE 6**

Typologie : Habitat Individuel  
Surface : 344 m<sup>2</sup>  
Gabarit : RDC  
Etat de Construction : Moyen état

**PARCELLE 7**

Typologie : Habitat délaissé  
Surface : 556 m<sup>2</sup>  
Gabarit : RDC  
Etat de Construction : Mauvaise état

**PARCELLE 8**

Typologie : Habitat Individuel  
Surface : 149 m<sup>2</sup>  
Gabarit : R+2  
Etat de Construction : Moyen état

**PARCELLE 9**

Typologie : Habitat délaissé  
Surface : 843 m<sup>2</sup>  
Gabarit : RDC  
Etat de Construction : Mauvaise état

**PARCELLE 10**

Typologie : Habitat Individuel  
Surface : 533 m<sup>2</sup>  
Gabarit : R+1  
Etat de Construction : Moyen état

**PARCELLE 11**

Typologie : Habitat Individuel  
Surface : 212 m<sup>2</sup>  
Gabarit : R+3  
Etat de Construction : Bon état

**PARCELLE 12**

Typologie : CNAS  
Surface : 95 m<sup>2</sup>  
Gabarit : RDC  
Etat de Construction : Moyen état

**PARCELLE 13**

Typologie : Habitat Individuel  
Surface : 111 m<sup>2</sup>  
Gabarit : RDC  
Etat de Construction : Moyen état

**PARCELLE 14**

Typologie : Habitat Individuel  
Surface : 80 m<sup>2</sup>  
Gabarit : RDC  
Etat de Construction : Moyen état

**PARCELLE 15**

Typologie : Habitat Individuel  
Surface : 148 m<sup>2</sup>  
Gabarit : RDC  
Etat de Construction : Moyen état

**PARCELLE 16**

Typologie : Habitat Individuel  
Surface : 125 m<sup>2</sup>  
Gabarit : R+1  
Etat de Construction : Moyen état

**ILOT 03**

Nombres de parcelles: 16 parcelles / Surfaces : 5666 m<sup>2</sup>

**PARCELLE 20**

Typologie : Bureau RND  
Surface : 578 m<sup>2</sup>  
Gabarit : RDC

**PARCELLE 21**

Typologie : Habitat Individuel  
Surface : 354 m<sup>2</sup>  
Gabarit : R+3

**PARCELLE 23**

Typologie : Bureau d'handicapés  
Surface : 240 m<sup>2</sup>  
Gabarit : RDC  
Etat de Construction : Moyen état

**PARCELLE 24**

Typologie : Habitat délaissé  
Surface : 309 m<sup>2</sup>  
Gabarit : RDC  
Etat de Construction : Mauvaise état

**PARCELLE 25**

Typologie : Habitat Individuel  
Surface : 262 m<sup>2</sup>  
Gabarit : R+1  
Etat de Construction : Moyen état

**PARCELLE 26**

Typologie : Habitat Individuel  
Surface : 342 m<sup>2</sup>  
Gabarit : R+3  
Etat de Construction : Bon état

**ILOT 04**

Nombres de parcelles: 02 parcelles / Surfaces : 13536 m<sup>2</sup>

**PARCELLE 26**

Typologie : Aires de manœuvres  
Surface : 9720 m<sup>2</sup>  
Gabarit : /  
Etat de Construction : Mauvaise état

**PARCELLE 27**

Typologie : La Gare  
Surface : 938 m<sup>2</sup>  
Gabarit : R+1  
Etat de Construction : Moyen état

**CONSTAT**

les parcelles dont l'état est moyen et mauvais sont appelé a être demoli en accord avec les habitants

- recuperer des aires de manoeuvres ( parcelle 26 )
- renovation de la gare ( parcelle 27 )

Afin d'assurer la faisabilité de l'opération de démolition , des montages juridiques financiers et administratifs sont nécessaire , ces derniers sont soumis sous la direction du wali qui sera garant de la bonne conduite de l'opération et de la sauvegarde des intérêts de tous n'est responsable de l'installation d'un comité d'intervention dont le rôle est de recenser les différents terrains ainsi de négocier avec les propriétaires

## DÉMARCHES D'INTERVENTIONS URBAINE DU PROJET URBAIN

L'ETAPE OPERATIONNELLE :

après avoir établi le cahier des charges nous sommes arrivés a concrétiser l'opération du remembrement urbain en rassemblent les parcelles résultantes de la démolition et ressortir les grands ilots dont on va intervenir .

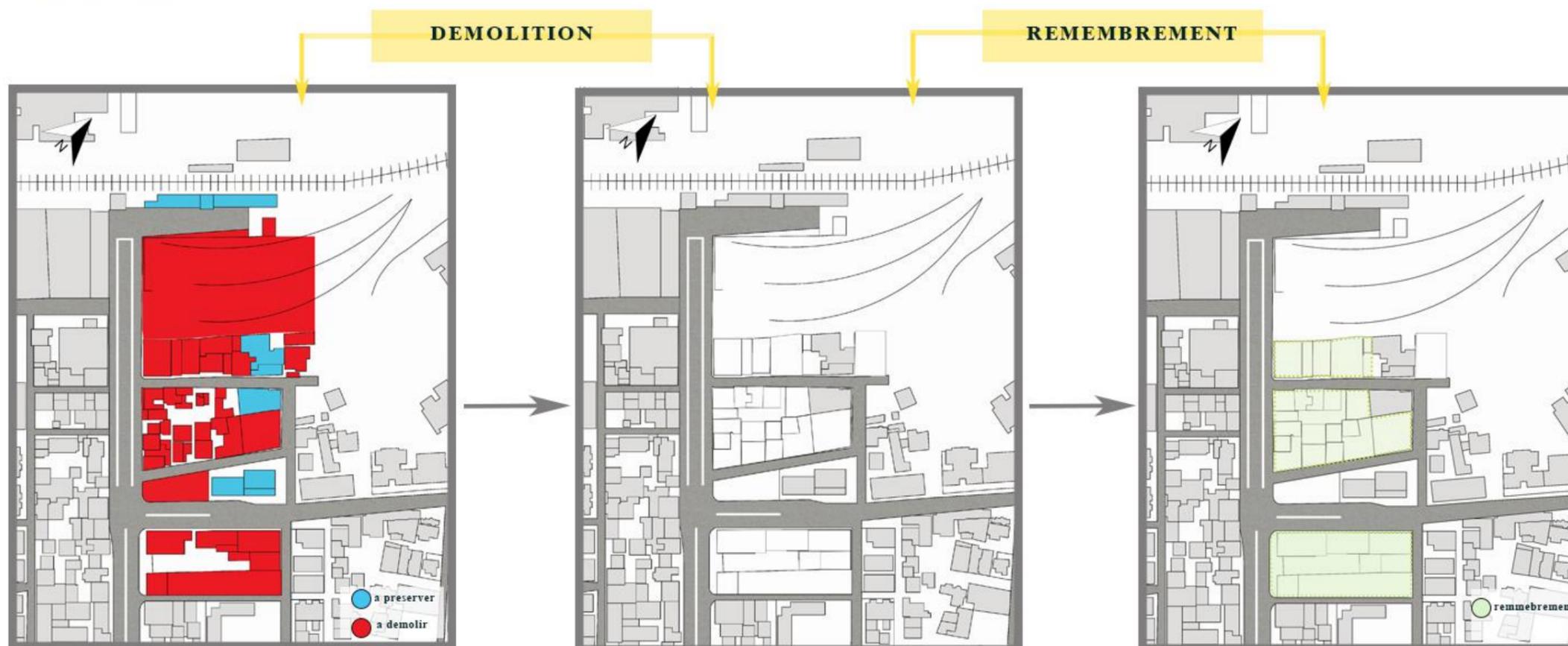


FIGURE III 28 : SCHEMA DE RECUPERATION  
SOURCE : TRAVAIL AUTEURS 2022

FIGURE III 29 : CARTE D'ETAT DES LIEU APRES  
DEMOLITION  
SOURCE : TRAVAIL AUTEURS 2022

FIGURE III 30 : CARTE DE REMEMBREMENT URBAIN  
SOURCE : TRAVAIL AUTEURS 2022

PRINCIPES D'AMENAGEMENT DE SCHEMA DE STRUCTURE

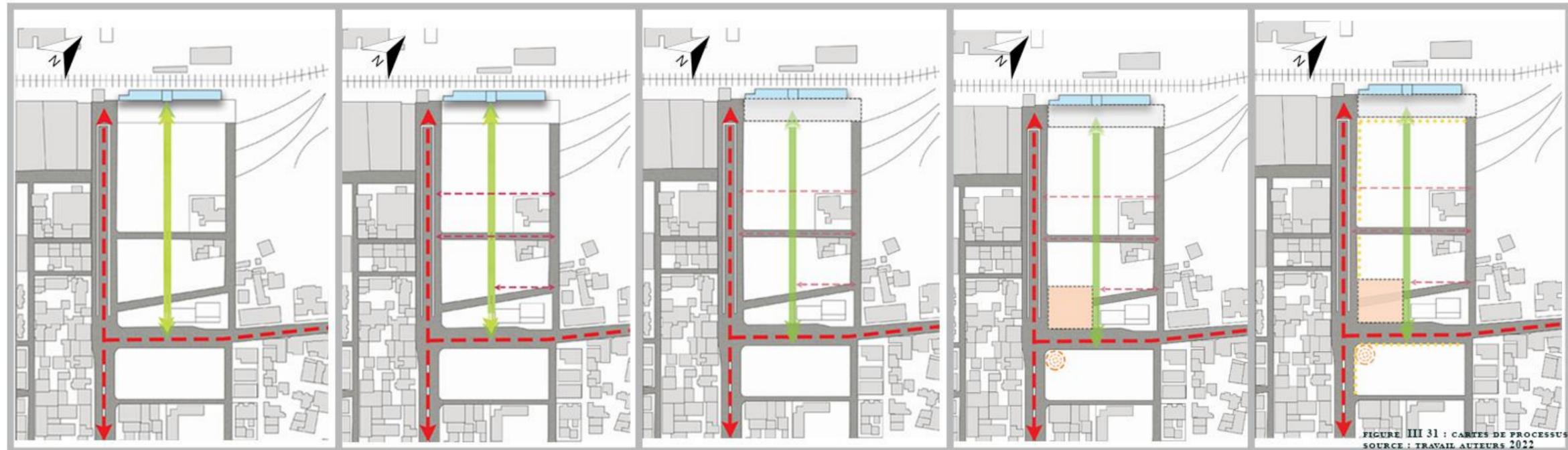


FIGURE III 31 : CARTES DE PROCESSUS  
SOURCE : TRAVAIL AUTEURS 2022

ACTION 01

ACTION 02

ACTION 03

ACTION 04

ACTION 05

**L'ARTICULATION ENTRE « LA GARE , LE QUARTIER DE LA GARE ET LA CENTRALITÉ »**

-ASSURER **UNE CONTINUITÉ URBAINE** ENTRE LA GARE LE QUARTIER ET LA CENTRALITÉ PERMETTRA D'OUVRIR LE QUARTIER SUR LA VILLE .  
-CETTE CONTINUITÉ EST ÉTABLIE PAR L'INSERTION D'UN **PARC URBAIN LONGIDITUNAL** .  
-LE PARC URBAIN REPRÉSENTE UNE **POCHE D'AÉRATION EN PLEIN MILIEU DU QUARTIER** DONC IL CONTRIBUERA A **ALLÉGER LA DENSITÉ URBAINE** .  
-CE PARC URBAIN EST UN ESPACE PUBLICQUE **STRUCTURANT** QUI PERMET DE RENFORCER LA MIXITÉ SOCIALE ( LIEU D'ÉCHANGE CULTUREL ) ET FONCTIONNELLE ( LIAISON ENTRE LES FONCTIONS URBAINES .

**LA PERMÉABILITÉ ET LA POROSITÉ**

LA CRÉATION D'UNE CERTAINE POROSITÉ DANS LES ILOTS POUR UNE MEILLEURE ACCESSIBILITÉ CE QUI VA DONNER DES PARCOURS INTÉRESSANTS , ANIMÉS ET ATTRACTIFS

**INSPIRATIONS**



**CRÉATION DU PARVIS DE LA GARE**

LE PARVIS DE LA GARE REPRÉSENTE UN ESPACE PUBLICQUE STRUCTURANT QUI A POUR BUT DE REDONNER UNE CERTAINE VISIBILITÉ A LA GARE AINSI D'AMÉLIORER SON ACCESSIBILITÉ

**REVALORISATION DU NŒUD DE L'INTERSECTION DES DEUX AXES STRUCTURANTS**

CETTE INTERSECTION REPRÉSENTE UN NŒUD ET UN POINT DE REPÈRE A LA VILLE CE QUI NÉCESSITÉ UN TRAITEMENT PARTICULIER :  
LA CRÉATION D'UNE PLACE PUBLICQUE CE QUI PERMET DE RENFORCER LES ACTIVITÉS PUBLICQUES  
LA PROJECTION D'UN POLE D'ÉCHANGE ( MIXITÉ FONCTIONNELLE)

**RÉANIMATION DES PAROIS DES CENTRALITÉS**

RENFORCMENT DES PAROIS DES AXES STRUCTURANT PAR L'ACCUEIL DE NOUVELLES ACTIVITÉS

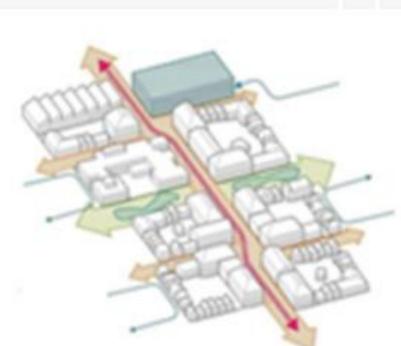


FIGURE III 30 : CARTE DE REMEMBREMENT URBAIN  
SOURCE : TRAVAIL AUTEURS 2022



## SCHÉMA DU STRUCTURE DE L'ASSIETTE D'INTERVENTION



**NOTRE INTERVENTION CONSISTE A FAIRE :**

UN RENFORCEMENT DES AXES

STRUCTURANTS ( AMARRA YOUCEF / MED BOUDIAF ).

**RÉORGANISATION DE LA TRAME VIAIRE :**

- ELARGISSEMENT ET PROLONGEMENT DE CERTAINS VOIES MÉCANIQUES POUR ASSURER LA PERMÉABILITÉ DU QUARTIER ET FACILITER LE DÉPLACEMENT A LA GARE

-ASSURER UNE CONTINUITÉ URBAINE ET UNE CONNEXION ENTRE LA GARE ET LA CENTRALITÉ PAR UN PARC LONGIDITUNAL

-PROJECTION DE CERTAINS PARCOURS PIÉTONS AFIN D'AUGMENTER LA POROSITÉ DU PARC

-PROJECTION D'UNE PLACE PUBLIQUE QUI VALORISE LES 02 CENTRALITÉS

-PRÉVOIR DES STATIONNEMENT SOUS LE PARVIS DE LA GARE DANS LE BUT DE

**LÉGENDE**

- VOIES MECANIQUES ÉLARGIES
- VOIES MECANIQUES EXISTANTES
- VOIES MECANIQUES PROLONGÉS
- CHEMINEMENTS PIÉTONNES

FIGURE III 32 : SCHEMA DE STRUCTURE  
SOURCE : TRAVAIL AUTEURS 2022

## PLAN D'AMENAGEMENT DU QUARTIER DE LA GARE



DANS LA PARTIE D'AMÉNAGEMENT , NOUS AVONS OPTÉ L'UTILISATION DE LA COMPOSANTE URBAINE L'ILOT SOUS SES DIVERS FORMES :

### L'ILOT OUVERT :

LE CONCEPT D'ILOT OUVERT OCCUPE UNE PLACE CENTRALE DANS L'URBANISME CONTEMPORAIN , CE DERNIER COMBINE ENTRE L'EFFICACITÉ DE LA VILLE ET LA QUALITÉ DE VIE DES HABITANTS IL FAVORISE JUSTEMENT LES EFFETS DE TRANSPARENCE ET DE PERMÉABILITÉ DES ILOTS EN DONNANT UNE CONNEXION AVEC L'ESPACE ENVIRONNANT IL SE CARACTÉRISE ÉGALEMENT PAR LE CONCEPT DE LA LUMIÈRE DU A LA VARIATION DES HAUTEURS AU SEIN DE MÊME ILOT

### LE MACROLOT TRAVERSANT

C'EST UNE COMBINAISON ENTRE LE MACRO LOT ET L'ILOT TRAVERSEMENT , DANS LE BUT D'ÉTABLIR UNE IMBRICATION DE PLUSIEURS FONCTIONS ET UNE ARTICULATION AVEC L'ESPACE PUBLIC ( LA CENTRALITÉ ) PAR DES PASSAGES URBAIN A L'INTÉRIEUR DE L'ILOT

FIGURE III 33 : : PLAN D'AMENAGEMENT DE L'ASSIETTE D'INTERVENTION  
SOURCE : TRAVAIL AUTEURS 2022

LOGIQUE D'AMENAGEMENT DU PARC URBAIN

**PRESENTATION :**

Aujourd'hui le parc urbain se réinvente , il prend une nouvelle dimension et devient un espace de bien-être et de convivialité à part entière , Il invite à des activités collaboratives. Car les habitants ne sont plus de simples utilisateurs des espaces extérieurs collectifs : ils les investissent pleinement. Ils en prennent possession.

De ce fait nous avons essayer de concevoir un parc urbain convivial et accessible , un espace partagé favorisant une mixité sociale et fonctionnelle

**CONCEPTION**

Le parc est conçu étant un parcours , une promenade longitudinale qui mène les habitants de la gare a la ville  
L'irrégularité du chemin de ce parcours a pour but d'ajouter une ambiance de découverte en passant de toutes les activités qui le cerne



FIGURE III 34 : : CONCEPTION DU PARC URBAIN  
SOURCE : TRAVAIL AUTEURS 2022

LIEU ACCESSIBLE POUR TOUS



ILOT DE FRAICHEUR DANS LA VILLE



LIEU DE RENCONTRE 'CONVIVIALITÉ'



ESPACES DE PARTAGES



ENDROIT CALME

FIGURE III 35 : : PRINCIPES DU PARC URBAIN  
SOURCE : TRAVAIL AUTEURS 2022

# RDC DU QUARTIER DE LA GARE



## PRESENTATION :

LE QUARTIER DE LA GARE CONSTITUE UNE FORMIDABLE PORTE D'ENTRÉE A LA VILLE , CE QUI FAVORISE LE DÉVELOPPEMENT DES PROJETS MIXTES QUI ENGLOBENT : HABITAT ,SERVICES ,ACTIVITÉS ET TRANSPORT

DE CE FAIT NOUS AVONS PRÉVU :

- \* D'ASSURER UNE MIXITÉ FONCTIONNELLE EN INTÉGRANT DES IMMEUBLES TERTIAIRES ( SERVICES , COMMERCES , HÔTELLERIE , BUREAUX )
- \*D'OFFRIR DE ZONES RÉSIDENTIELLES A PROXIMITÉ DU PARC URBAIN EN INTÉGRANT DES COMMERCES EN RDC
- \*DE PROJETER UN POLE D'ÉCHANGE DOTÉ DUNE STYLE ARCHITECTURAL PARTICULIER AU NIVEAU DU NŒUD URBAIN

	HOTEL D'AFFAIRES		CEBIRE MULTIFONCTIONNEL		CINEMA		IMMEUBLES TERRITAIRES
	IMMEUBLES BUREAUX		MEDIATHEQUE		CENTRE CULTUREL		MUSÉE
	HABITAT INTÉGRÉ		CENTRE COMMERCIAL		CRÈCHE		CLUB DE JEUX

FIGURE III 36 : : PLAN RDC DE L'ASSIETTE D'INTERVENTION  
SOURCE : TRAVAIL AUTEURS 2022

**PROGRAMME SPÉCIFIQUE DE L'ASSIETTE D'INTERVENTION**

PROJET URBAIN

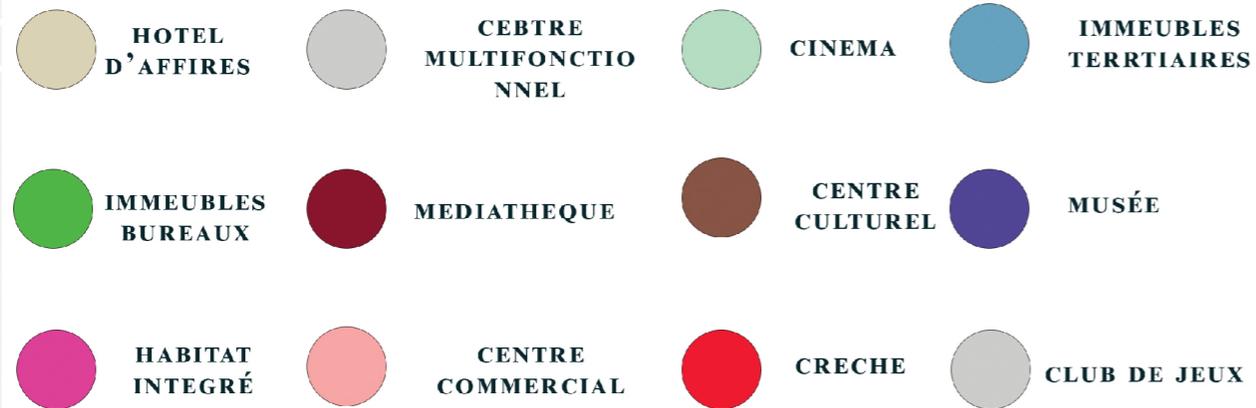
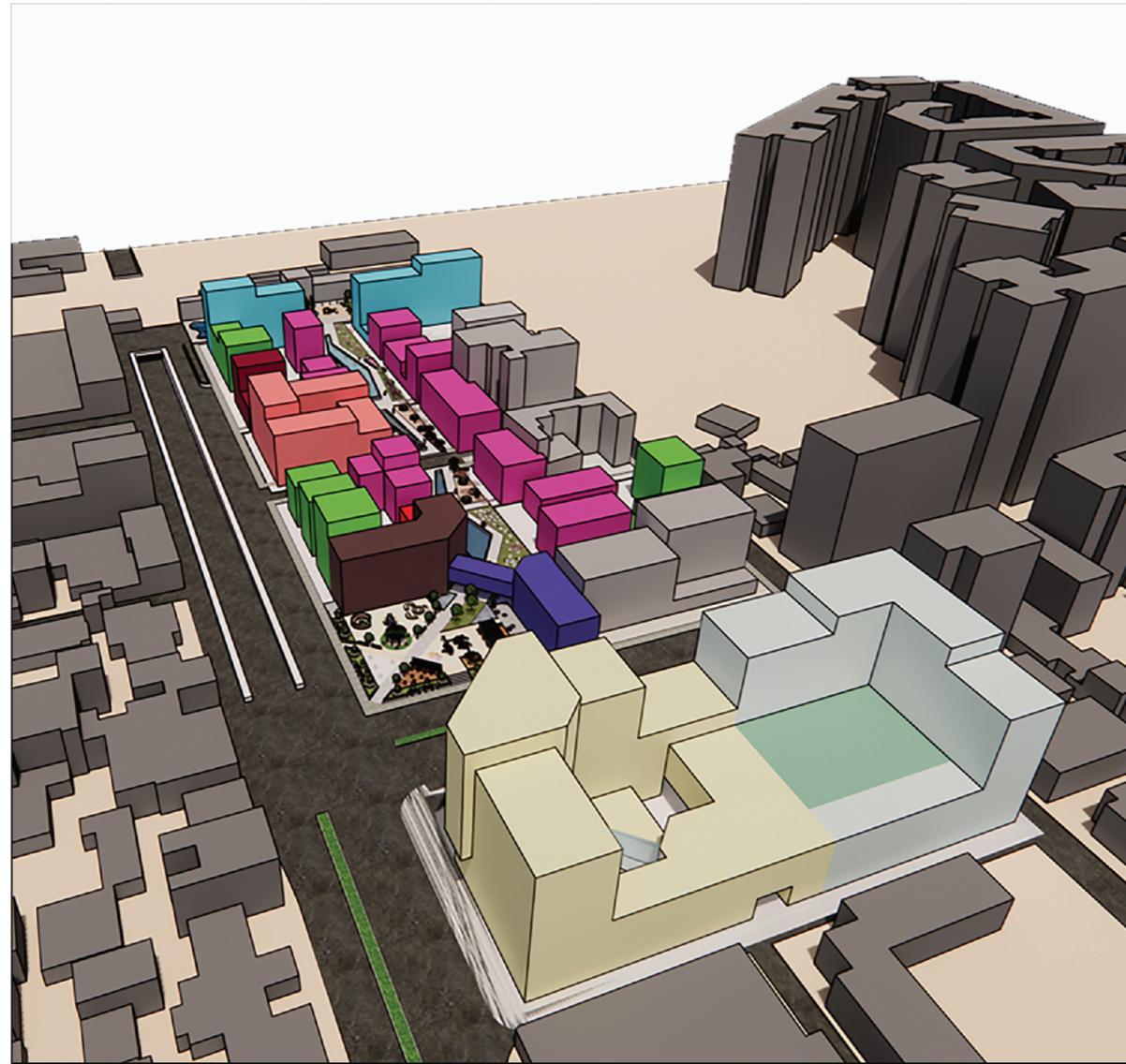


FIGURE III 37 : : PROGRAMME DE L'ASSIETTE D'INTERVENTION  
SOURCE : TRAVAIL AUTEURS 2022

ILOTS	SURFACE	GABARIT	TYPLOGIE	ACTIVITÉS
ILOT 01	1312M <sup>2</sup>	R+6 R+3/R+2 R+3/R+2/RDC R+3/R+2	immeuble tertiaire -immeuble bureaux -habitat intégré -mediatheque	commerce(restaurants / cafettes ) / hotel -commerces /bureaux paysagers -commerce / logements -bibliotheque / ateliers
ILOT 02	3228M <sup>2</sup>	R+5 R+2 R+3/R+1 R+3/R+2/R+1 /RDC	immeuble tertiaire -piscine club de jeux -habitat intégré	commerce(restaurants / cafettes ) / hotel piscine / espaces de detentes salle de jeux / bowlings -commerce / logements
ILOT 03	1054M <sup>2</sup>	R+4/R+3/R+2	centre commercial	boutiques
ILOT 04	793M <sup>2</sup>	R+2	habitat intégré	-commerce / logements
ILOT 05	1330M <sup>2</sup>	R+3/R+1/RDC R+2/R+1	-immeuble bureaux -habitat intégré	-commerces /bureaux paysagers -commerce / logements
ILOT D'ANGLE	5257M <sup>2</sup>	R+7 R+1 R+7	hotel d'affaires complexe cinématographique centre multifonctionnel	restaurants / salles de conference / salles de reunion/salle des fetes /hebergemenets salle de cinemas -commerce /remise en forme / institut de beauté / bureaux paysagers / exposition / mediatheque
ILOT 07	1664M <sup>2</sup>	R+2 R+3 R+1 R+4/R+3/R+2	musée centre culturel habitat intégré creche immeuble bureaux	salles d'expositions bibliotheque / theatre commerce / logements commerce / bureaux paysagers

TAB 01. PROGRAMME DE CHAQUE ILOT

## PLAN DE COMPOSITION URBAINE



FIGURE III 38 : PLAN DE COMPOSITION URBAINE DE L'ASSIETTE D'INTERVENTION  
SOURCE : TRAVAIL AUTEURS 2022

VUES 3D DU PROJET URBAIN “ QUARTIER DE LA GARE ”



FIGURE III 39 : VUES D'ENSEMBLE DU PROJET URBAIN  
SOURCE : TRAVAIL AUTEURS 2022

VUES 3D DU PROJET URBAIN “ LA PLACE PUBLIQUE ”



FIGURE III 37 : VUES DE LA PLACE PUBLIQUE  
SOURCE : TRAVAIL AUTEURS 2022

VUES 3D DU PROJET URBAIN “ PARC URBAIN ”



FIGURE III 41 : VUESDU PARC URBAIN  
SOURCE : TRAVAIL AUTEURS 2022

VUES 3D DU PROJET URBAIN “ PARVIS DE LA GARE ”

PROJET URBAIN



FIGURE III 39 : VUES DU PARVIS DE LA GARE  
SOURCE : TRAVAIL AUTEURS 2022

## **Présentation du projet :**

Le projet que nous avons choisi se distingue par son caractère conceptuel de sa volumétrie ainsi de son architecture, il vient ponctuer une séquence urbaine importante au niveau de l'intersection des deux centralités urbaines ‘ Amara Youcef et Med Boudiaf

Notre projet est un équipement qui intègre trois activités majeures ; un hôtel d'affaires, un centre cinématographique et un centre multifonctionnel

### **a) L'idée du projet :**

Notre projet est une réinterprétation d'une nouvelle typologie d'ilot qui va renforcer justement le caractère de l'intersection de deux centralités urbaines par une imbrication de diverses fonctions dans une seule enveloppe

Le projet est un macro lot qui se distingue par des traversées piétonnes qui permettent de l'inscrire dans le contexte immédiat citons :

- ✓ Une traversée qui continue l'axe de la gare
- ✓ Une diagonale pour mettre en évidence de l'intersection des deux axes urbains

### **b) Principes du projet :**

1. **La porosité :** la volonté de créer la porosité dans la densité bâtie suivant la logique d'ouvrir le projet sur la ville
2. **La continuité :** matérialisé par le prolongement de l'axe de la gare a l'intérieur du projet
3. **L'alignement :** la priorité de s'aligner suivants les deux axes urbains afin de les revaloriser
4. **L'évidement du centre :** l'essai de faire un travail sur le vide au centre du projet pour le rendre signifiant
5. **Renforcement de deux axes urbains**
6. **L'imbrication des fonctions :** dans le but d'établir une mixité fonctionnelle
7. **La compacité au niveau du RDC “ animation “**

GENESE DE LA FORME DU PROJET

composants du site



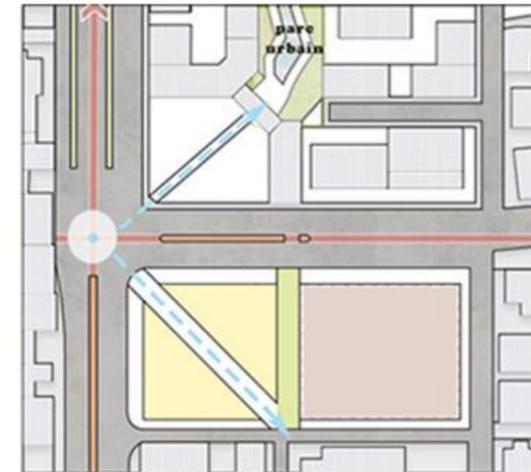
\*l'intersection de deux axes urbains ( Amara Youcef et Med Boudiaf )  
renforcement / alignement  
point d'attractivité  
( le noeud )

(1)



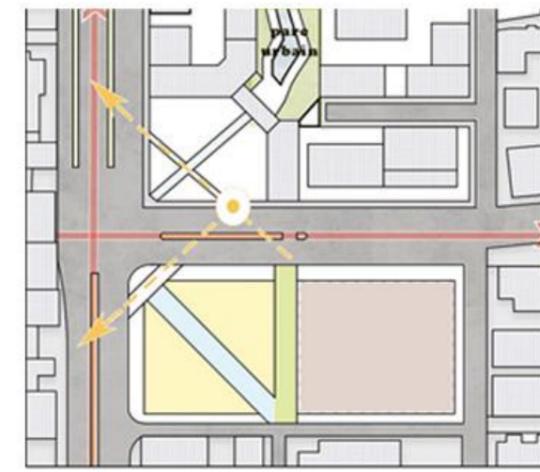
-Prolongement de la rue et la création d'un passage piéton en continuité avec la centralité et le parc urbain , ceci a permis de diviser l'ilot en deux grandes entités

(2)

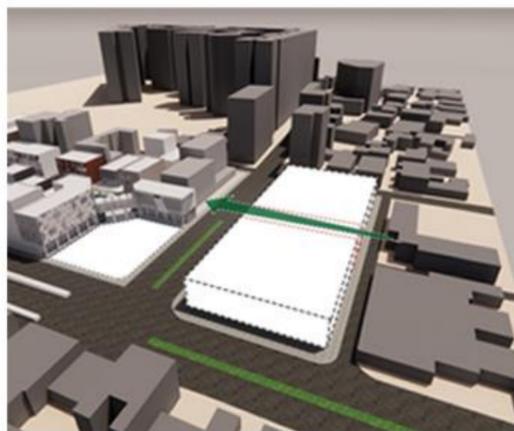


-revalorisation du noeud par la projection de deux axes diagonaux matérialisé en passages piétons qui traverse l'entité 01 et la place

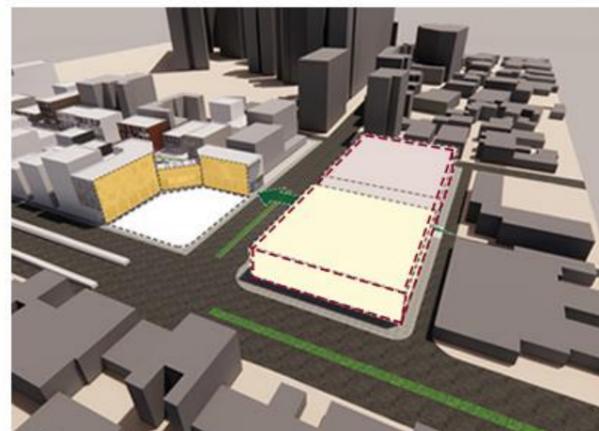
(3)



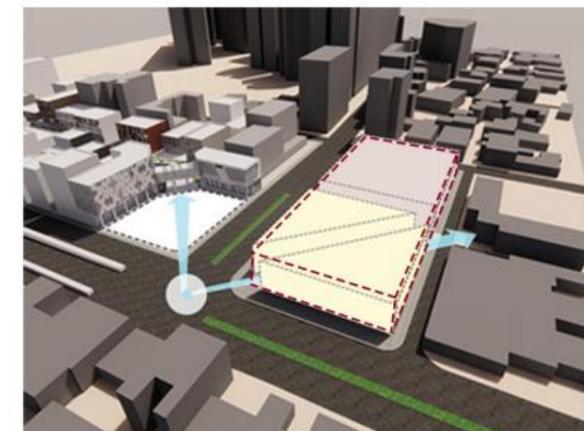
faire biseauté les angles par la projection de deux axes diagonaux dans le but de libérer un accès mécanique à la 1er entité et des accès piétons à la place



prolongement de l'axe de la gare



materialisation des entités



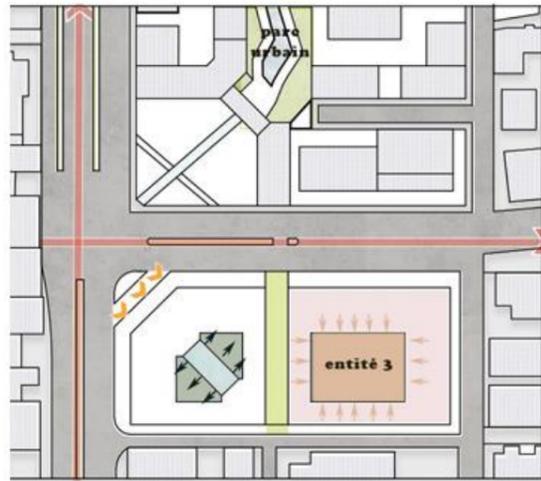
creation de la traversé diagonale



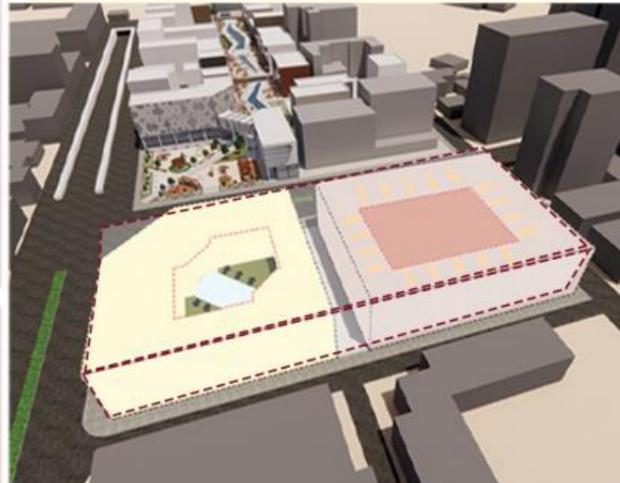
démarquer l'accès principale a l'entité 1

GENESE DE LA FORME DU PROJET

(4)

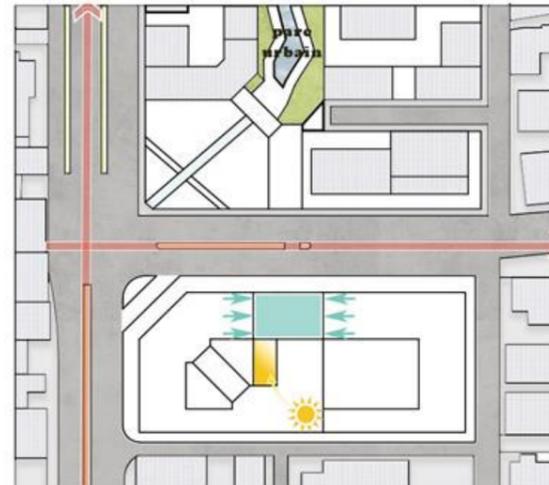


unification des parties de l'entité 1 en étage par le degagement de deux terrasses et la creation d'une voute en verre qui couvre le passage qui la traverse  
 imbrication d'une 3eme entité au centre de la 2eme entité \* perméabilité du centre\*

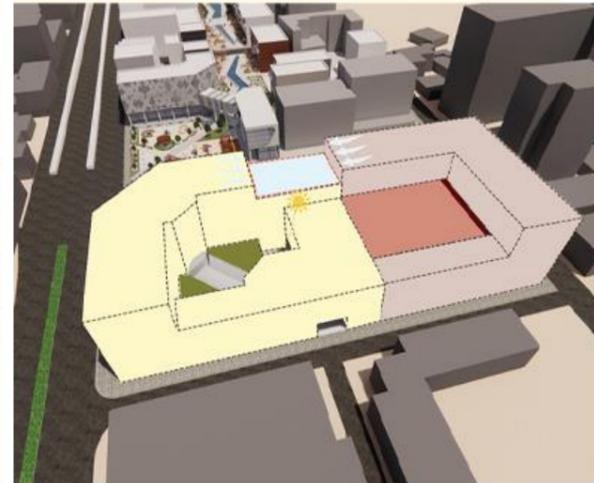


evidement du centre

(5)



articulation des entités du projet par une terrasse  
 la creation d'un patio afin de faire pénétrer la lumière a l'interieur du projet



enchainement / lumière

(6)



emerger deux volumes au deux extremité du projet ; le premier pour valoriser l'intersection des deux centralités et le 2eme pour signaler l'importance d(échelle du projet



dominance / émergence

forme finale

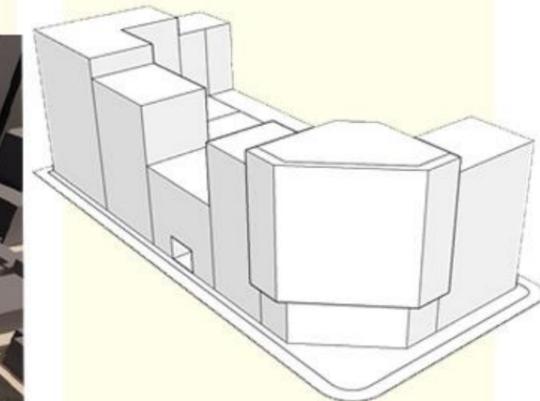
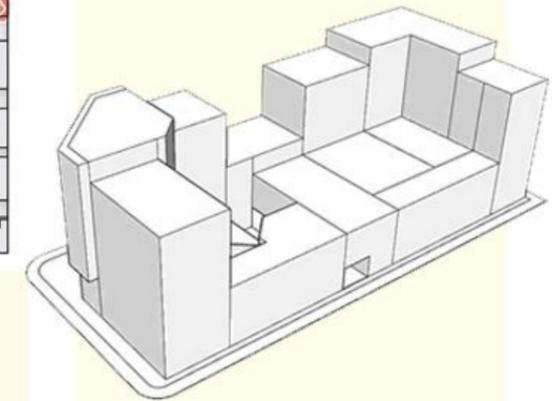
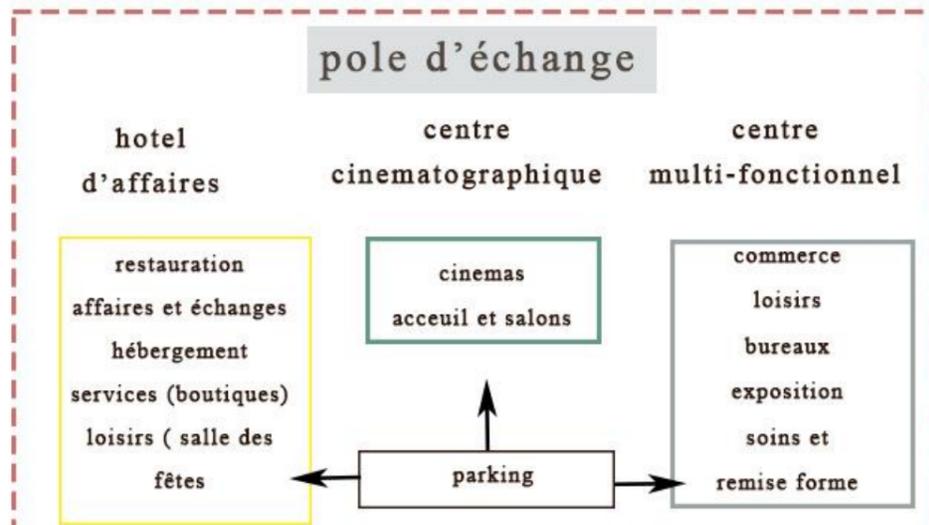


FIGURE III 43: FORME FINALE DU PROJET  
 SOURCE : TRAVAIL AUTEURS 2022

PROGRAMME ET ORGANISATION FONCTIONNELLE DU PROJET

circulation et hiérarchisation des fonctions



PRINCIPES DU PROGRAMME

MIXITÉ FONCTIONNELLE :

le projet regroupe trois fonctions majeurs :  
 l'échange: matérialisé par l'hôtel d'affaires  
 loisirs / travail : exprimé par le centre multifonctionnel qui englobe a son tour divers activités tel que : la remise en forme / les bureaux / l'exposition  
 divertissement : assuré par la projection du centre cinématographique



FIGURE III 44 : SCHEMA DE DISTRIBUTION DES ACCES PRINCIPAUX  
 SOURCE : TRAVAIL AUTEURS 2022

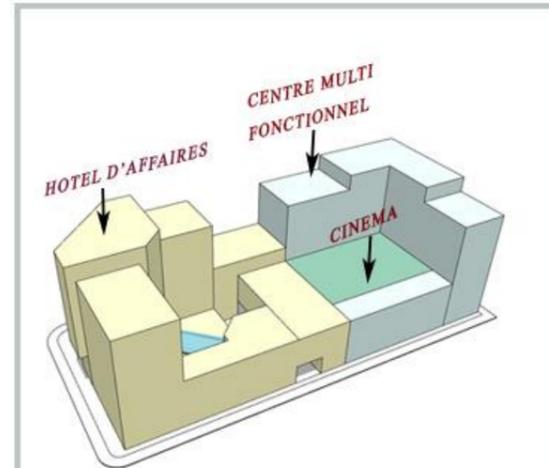
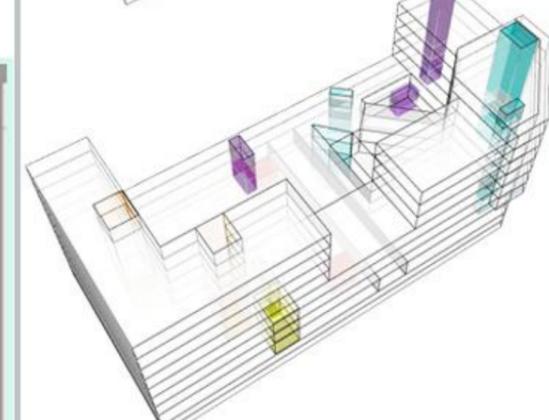
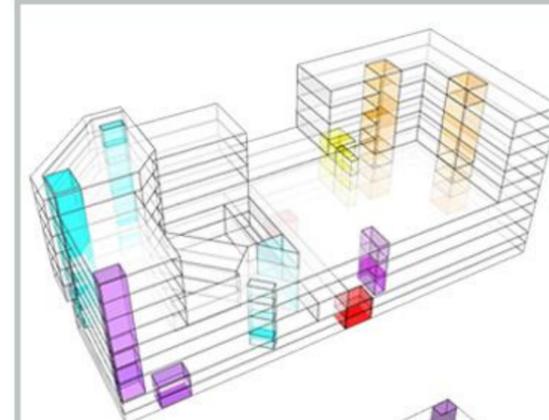


FIGURE III 45 : REPARTITION DES FONCTIONS MÈRES  
 SOURCE : TRAVAIL AUTEURS 2022



- CIRCULATION HOTEL D'AFFAIRES
- CIRCULATION COMPLEXE CINEMATOGRAPHIQUE
- ESCALIERS DE SECOURS
- CIRCULATION VERS LE SOUS SOL
- CIRCULATION CENTRE MULTIFONCTIONNEL

FIGURE III 46 : SCHEMA DE DISTRIBUTION DES CIRCULATIONS  
 SOURCE : TRAVAIL AUTEURS 2022

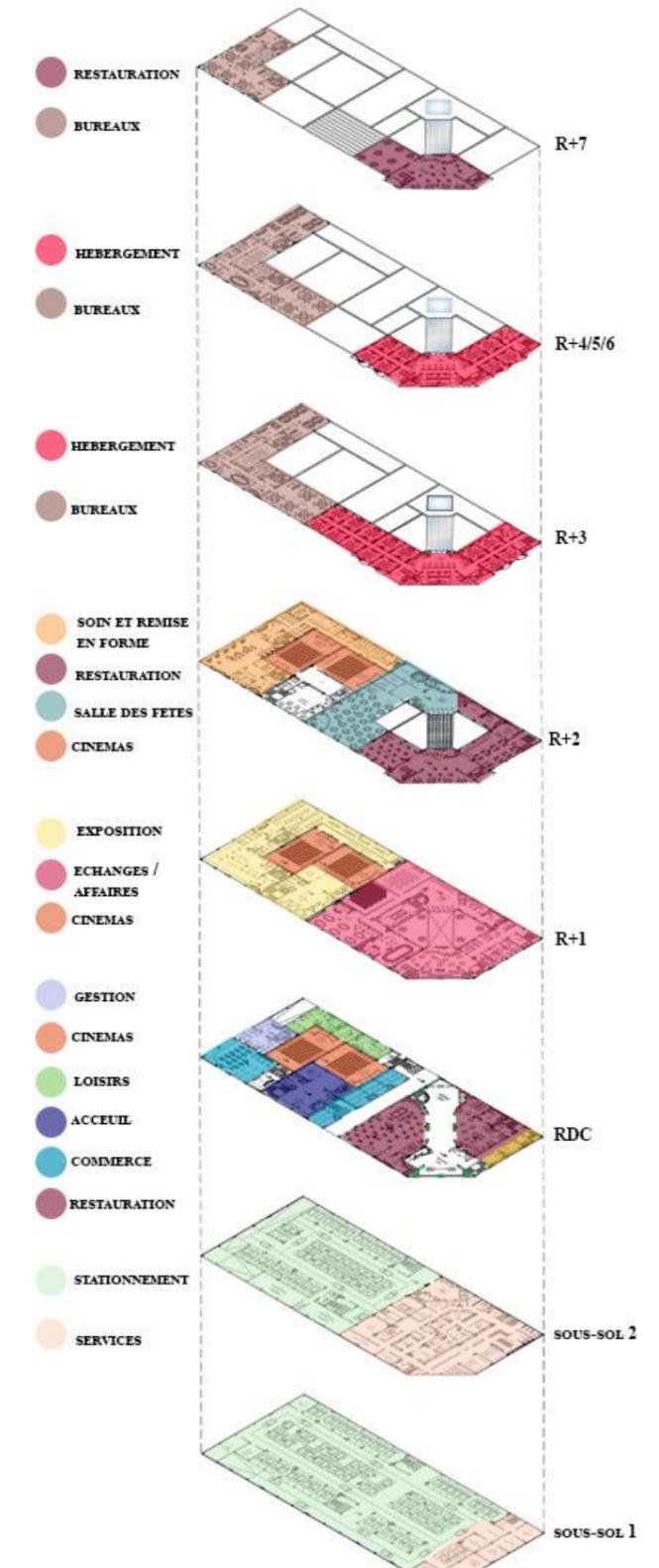
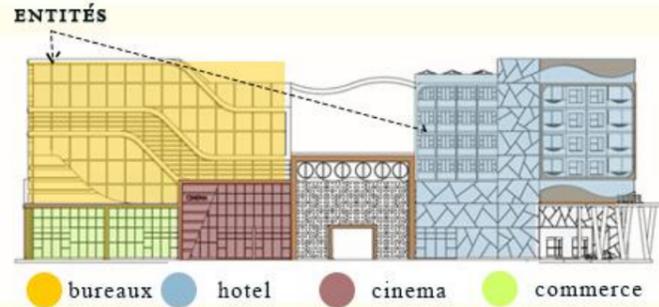


FIGURE III 47 : SCHEMA DES REPARTITIONS DES ACTIVITES EN PLAN  
 SOURCE : TRAVAIL AUTEURS 2022

EXPRESSION DES FACADES DU PROJET

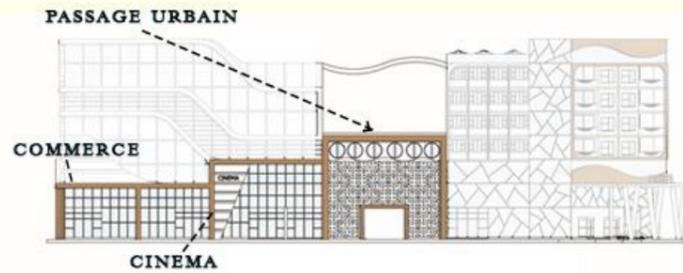
CONCEPTS DEVELOPPÉ DANS LA FACADE

Composition



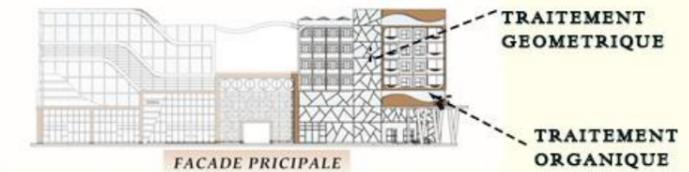
La façade est le langage du projet, de ce fait nous avons essayé d'exprimer la notion d'imbrication de plusieurs fonctions dans une seule enveloppe à travers une mixité des traitements homogènes avec un rapport de transparence et d'opacité

Encadrement

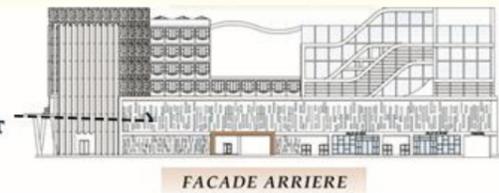


permet de démarquer l'importance du passage urbain qui traverse le projet et de cerner l'entité du centre cinématographique ainsi qu'il delimite partie commerce du projet

Géométrie et mouvement

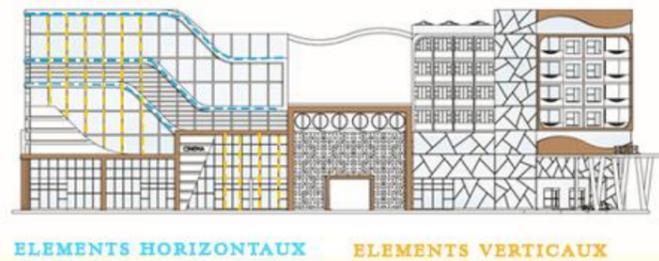


DYNAMISME ET MOUVEMENT



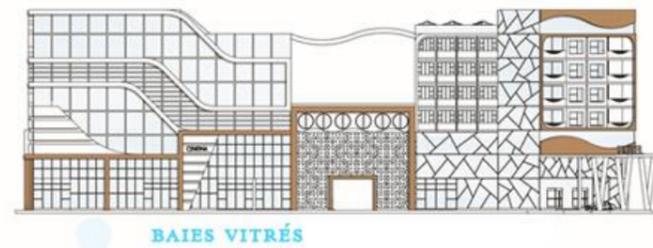
nous avons opté un traitement géométrique régulier et organique dans l'hôtel d'affaires afin de valoriser le nœud d'intersection des deux centralités urbaines

la verticalité/ l'horizontalité



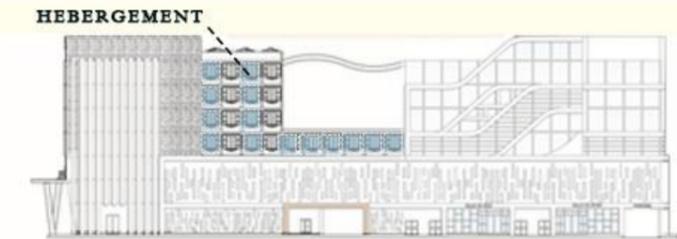
en utilisant des éléments verticaux et horizontaux dans le but de homogénéiser l'ensemble de la façade du projet

La Transparence



La Transparence : elle est assurée par l'emploi des baies vitrés de grandes tailles au niveau des éléments émergeant afin de profiter d'une continuité visuelle

Le rythme / la répétition



employé dans la partie d'hébergement de l'hôtel d'affaires exprimant ainsi la trame structurelle utilisée

chromatique

l'utilisation de la couleur blanche qui exprime un aspect contemporain la neutralité afin d'exercer le minimum impact visuel, utilisation du beige pour créer un contraste dans la façade qui reflète les éléments d'encadrement des entités



FIGURE III 48: SCHEMA DES PRINCIPES DES FACADES DU PROJET

## I. Concepts structurels :

Dans le but d'assurer la stabilité du projet nous avons opté deux types de système structurel :

1-poteau-poutre en béton armé avec plancher a corps creux pour l'hôtel d'affaires et le centre multifonctionnel avec un système de contreventement.

2-une structure métallique avec un plancher collaborant dans le complexe cinématographique

Et les salles de conférences de l'hôtel d'affaires, du a sa grande capacité portante ainsi que sa résistance à la traction et la compression.

### 1. Joints et systèmes de contreventement :

- L'utilisation des joints permet d'éviter les tassements entre les entités au sein du même ilot et de régler les problèmes structurels de ce fait nous avons prévu deux types de joints : joints de rupture et joints de dilatation.
- Les voiles sont réparties symétriquement sur la distance qui assure l'équilibre de l'ensemble du projet.

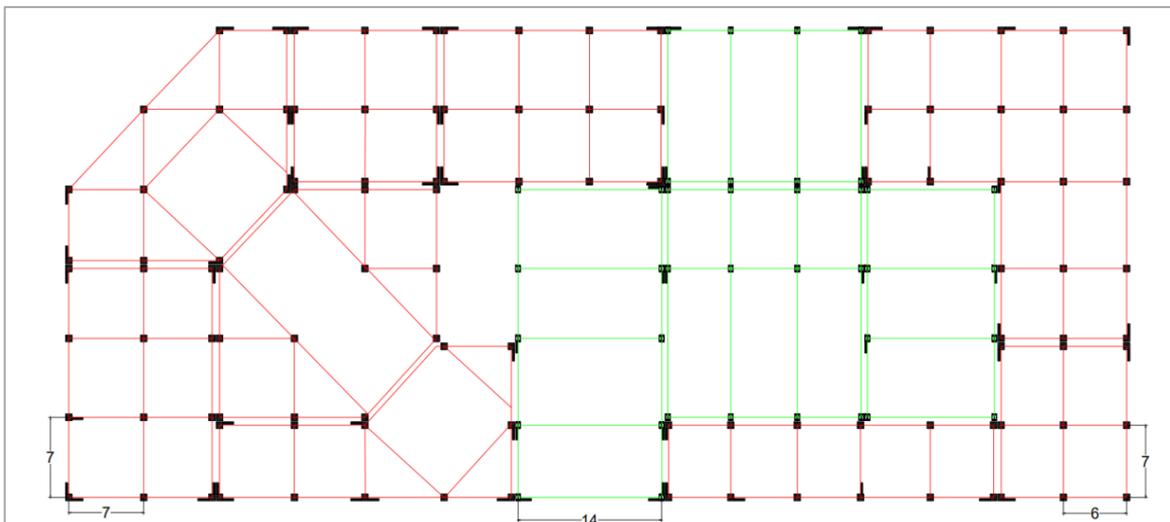
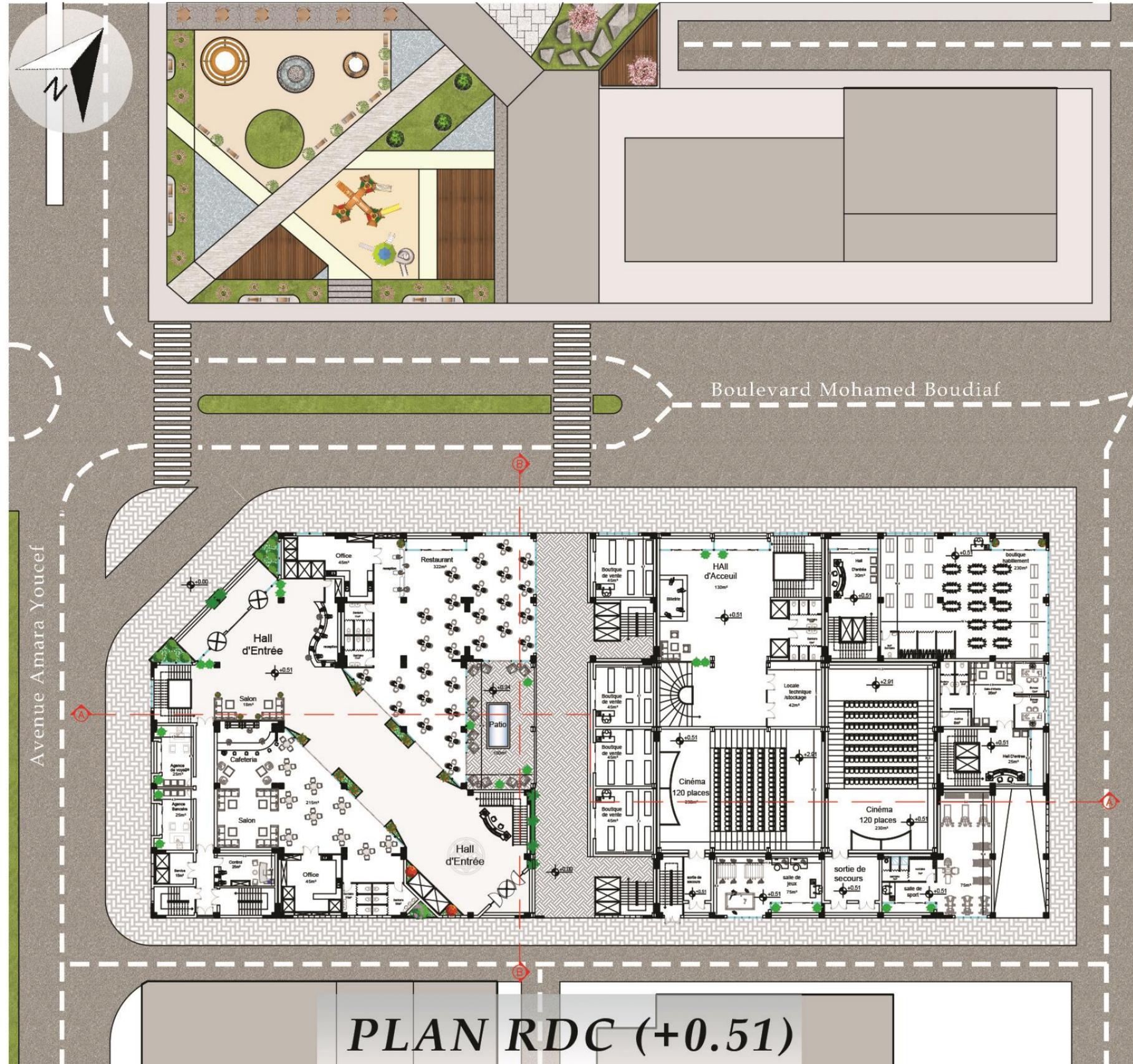


Figure III 49 : : trame de structure du projet  
Source : travail auteurs 2022

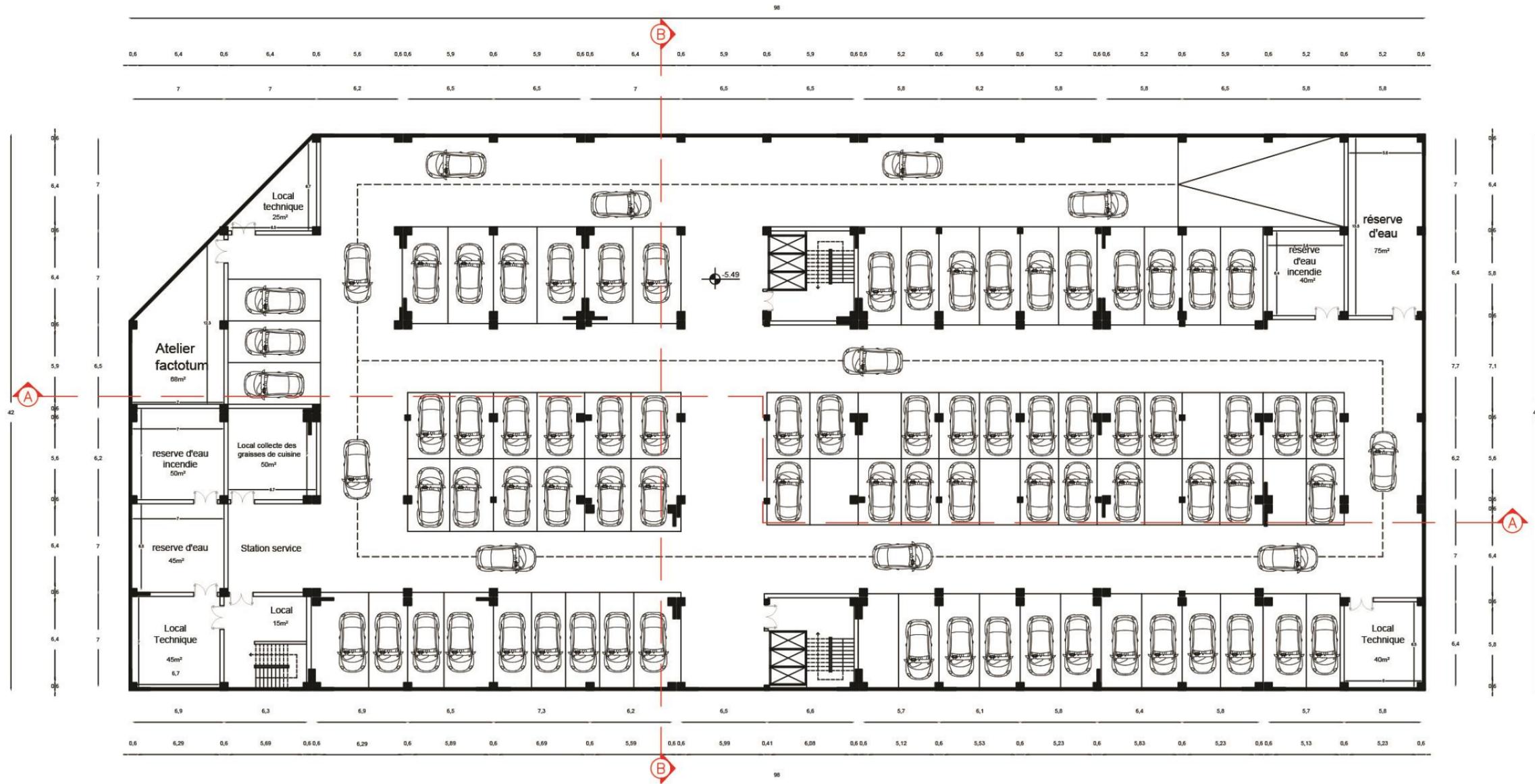




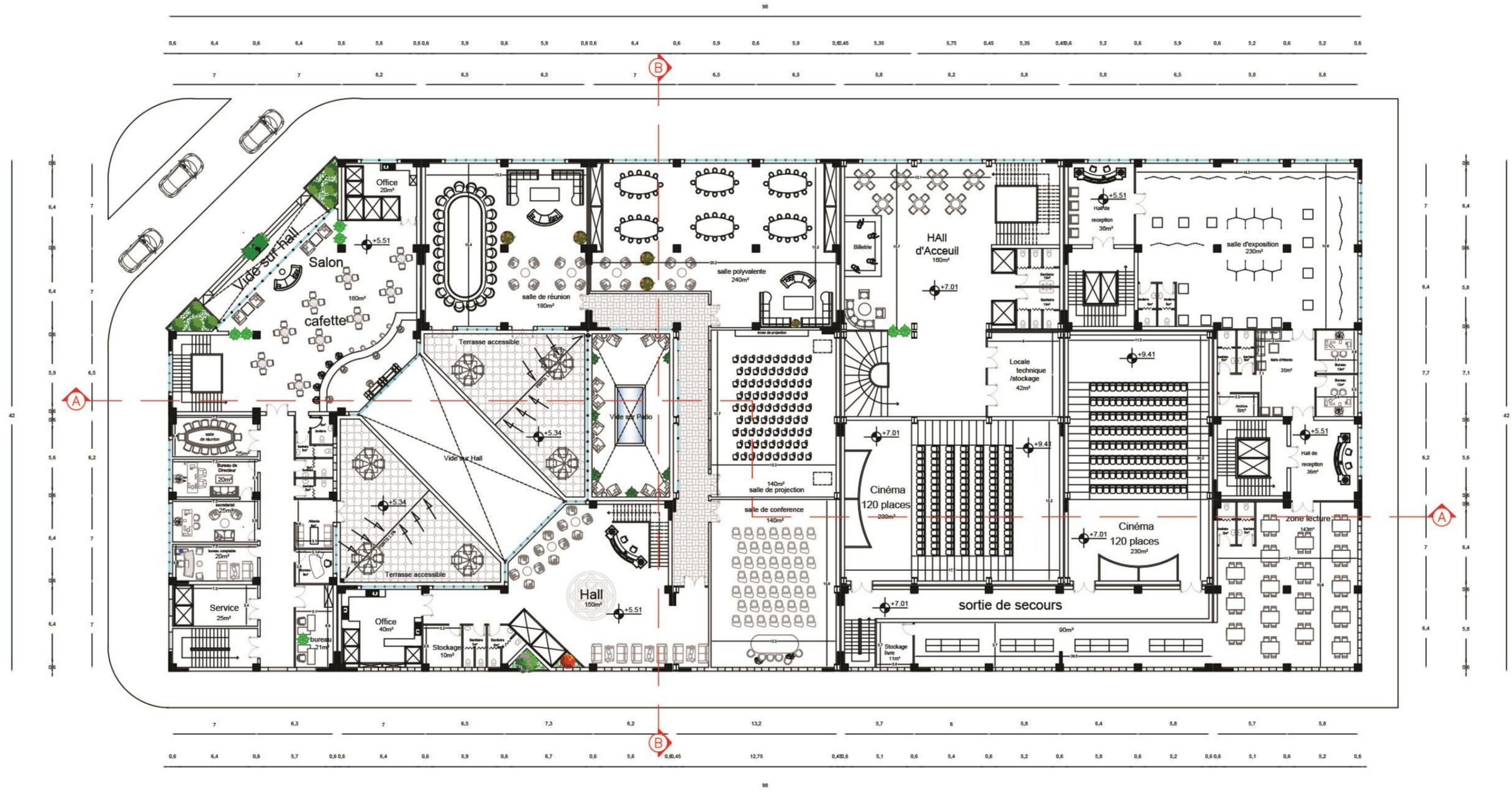
7



**PLAN SOUS-SOL 1 (-2.49)**

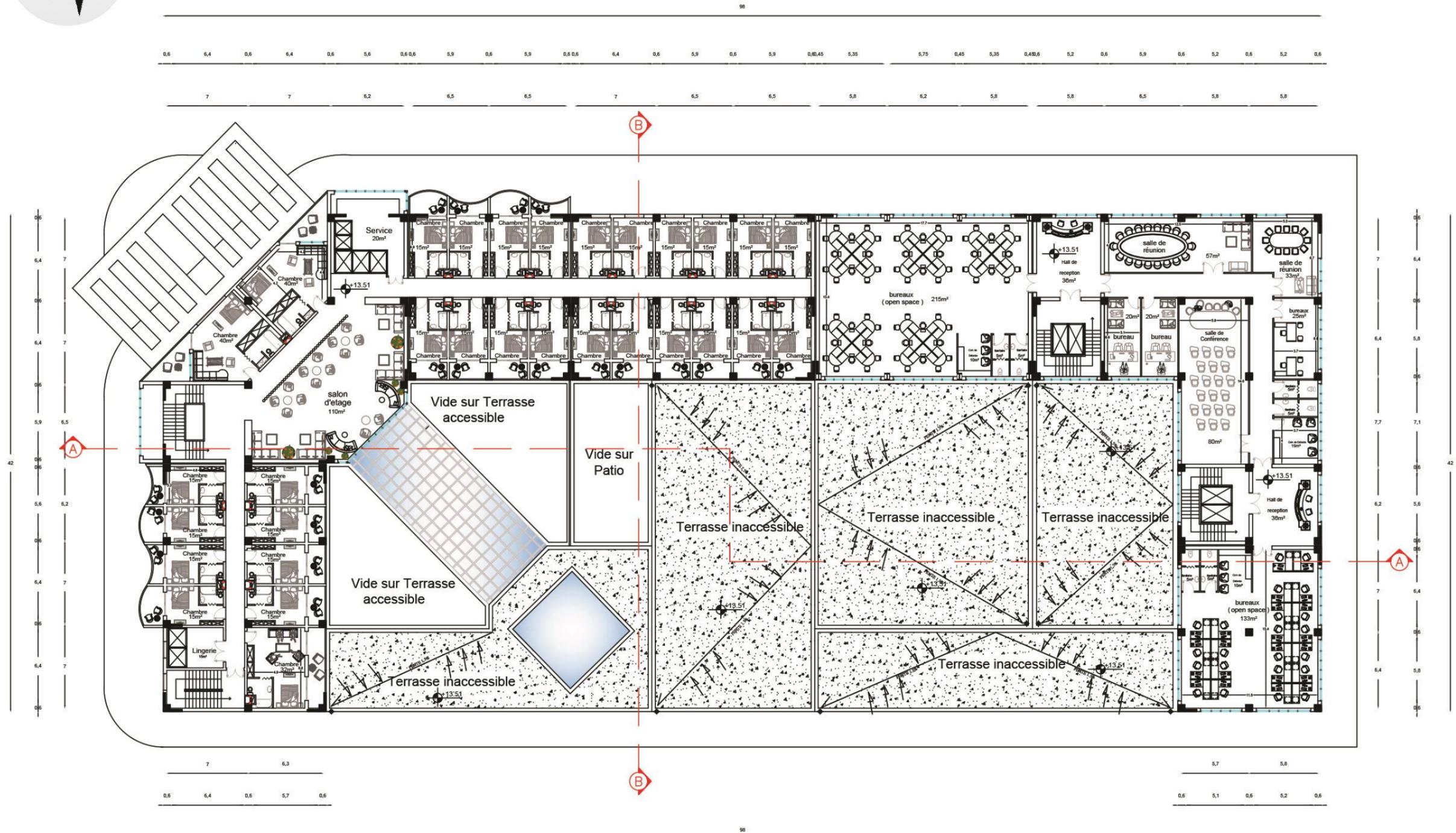


**PLAN SOUS-SOL 2 (-5.49)**

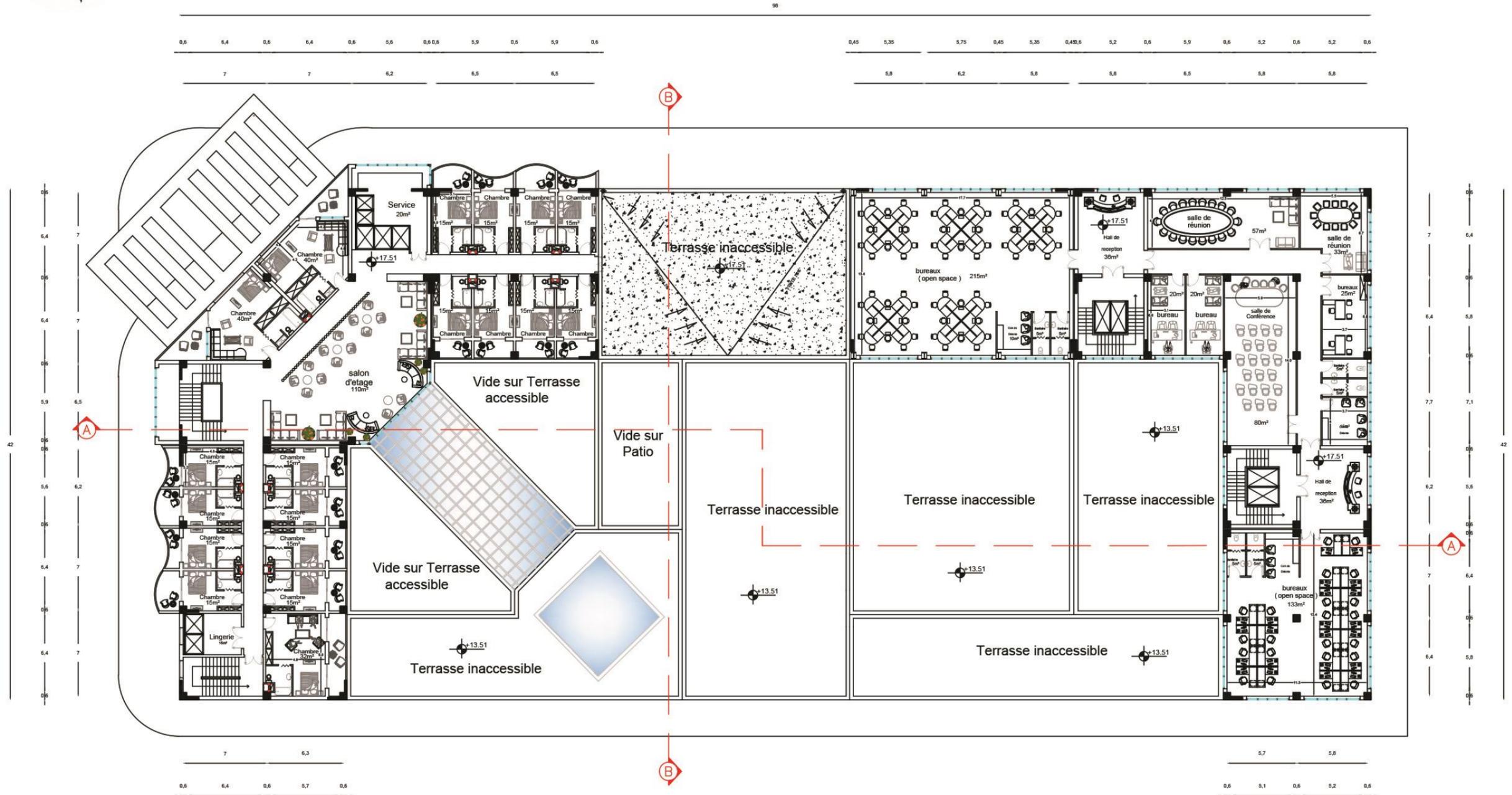


**PLAN R+1 (+5.51)**

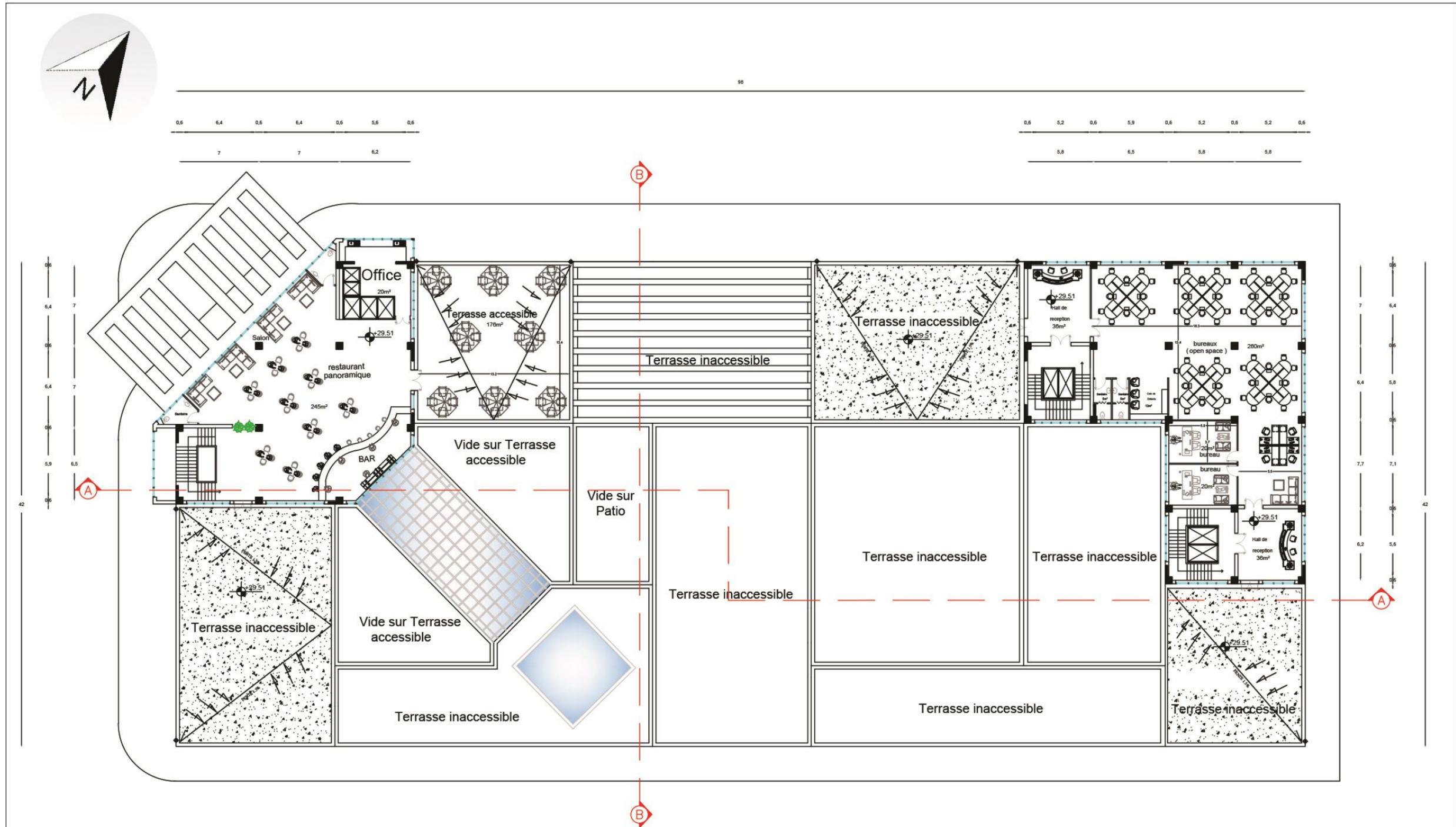




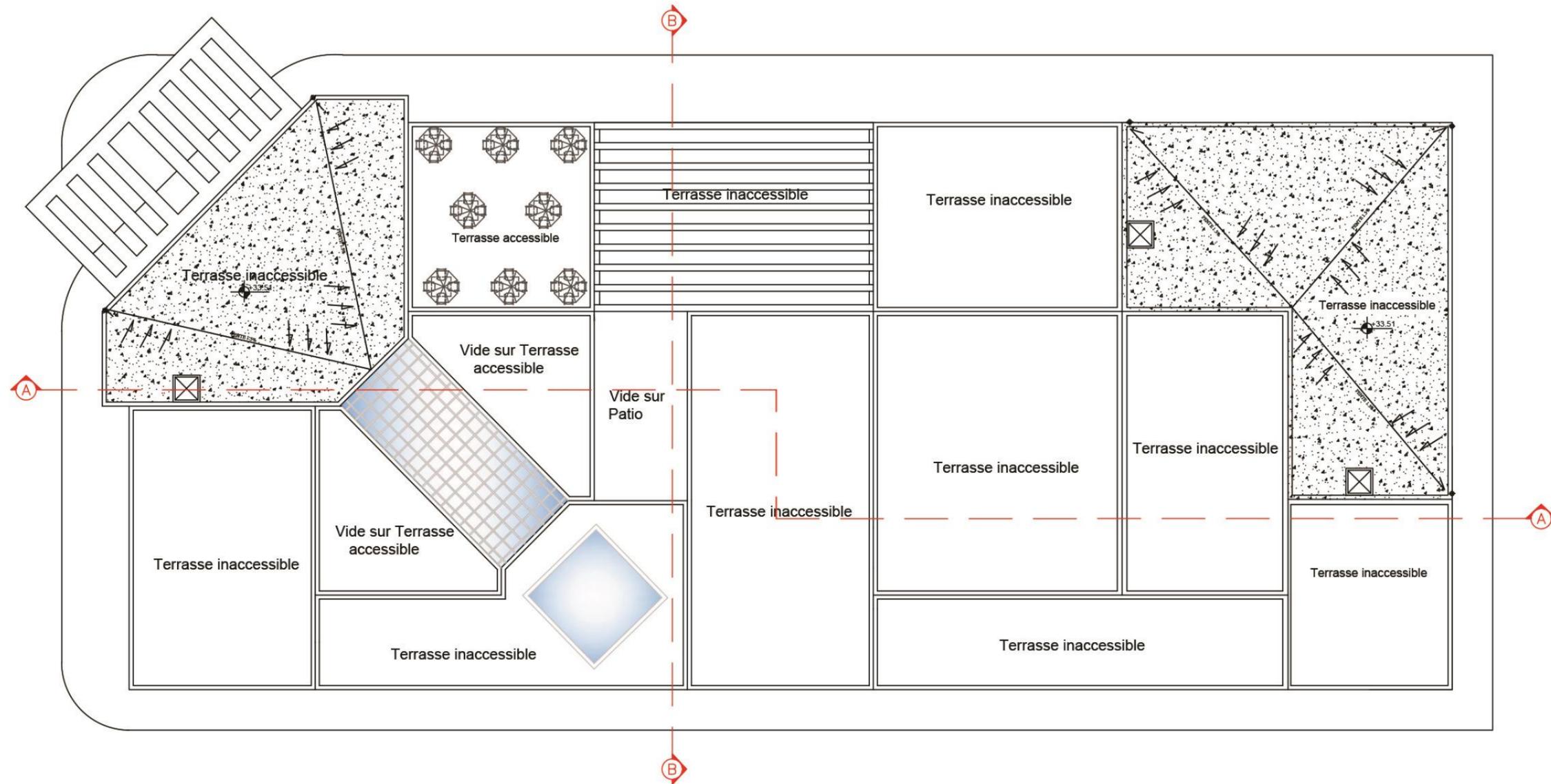
**PLAN R+3 (+13.51)**



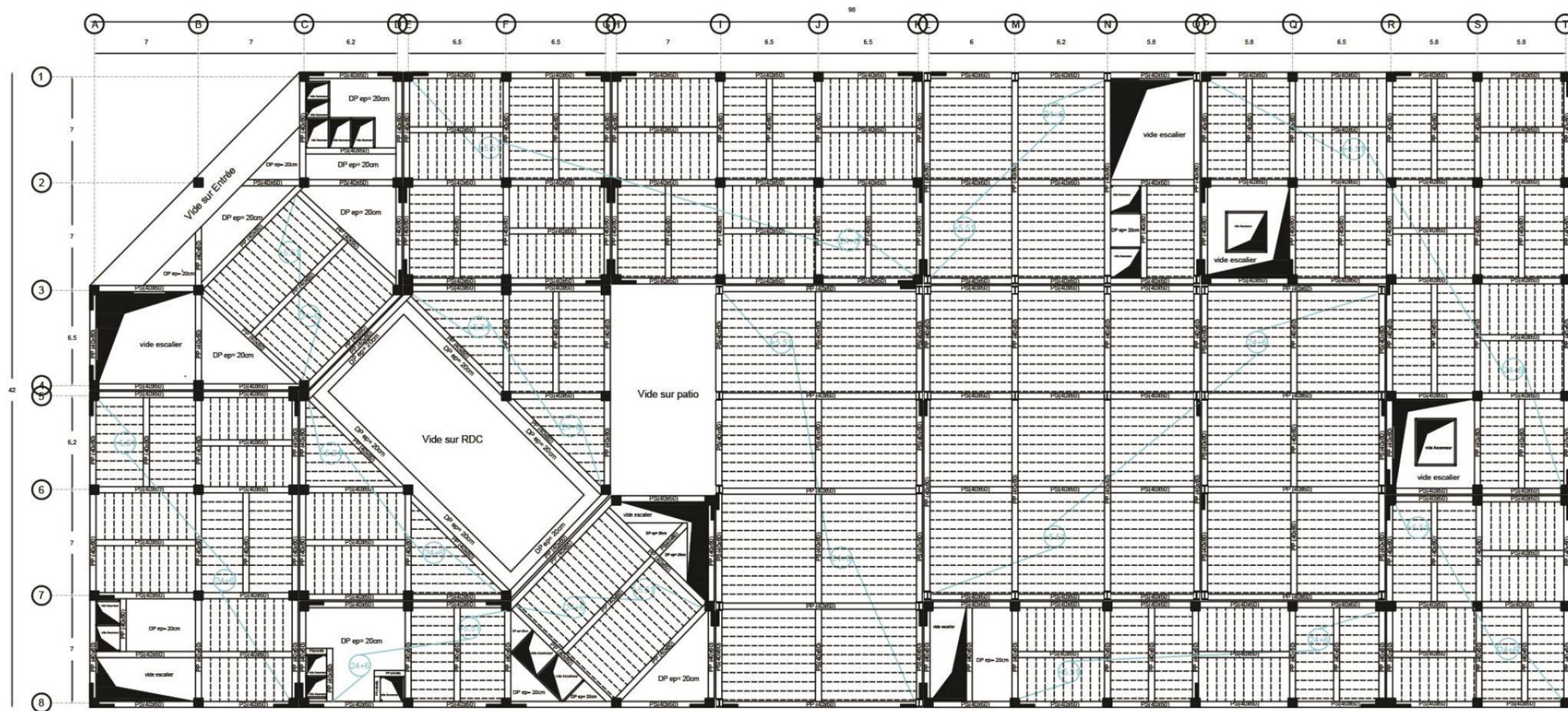
**PLAN R+4/R+5/R+6  
(+17.51/+21.51/+25.51)**



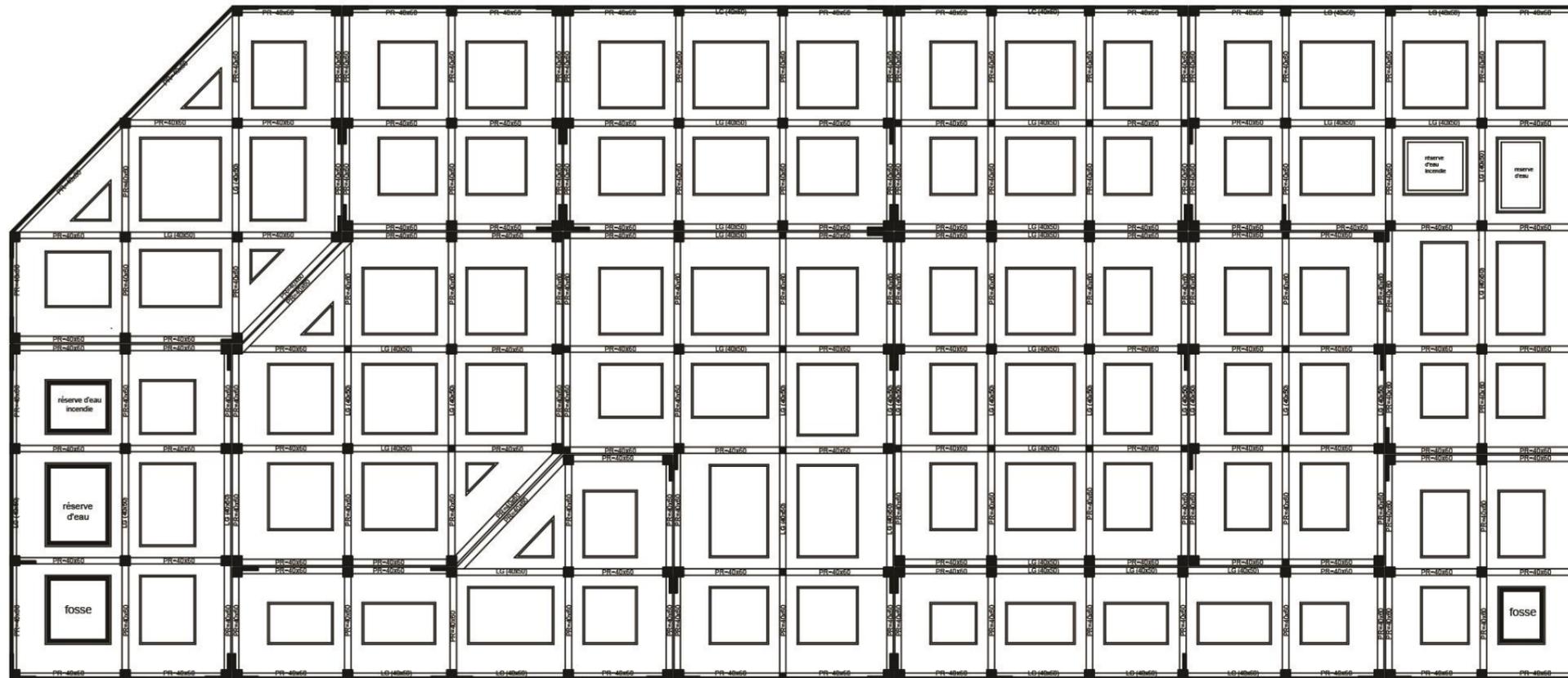
**PLAN R+7 (+29.51)**



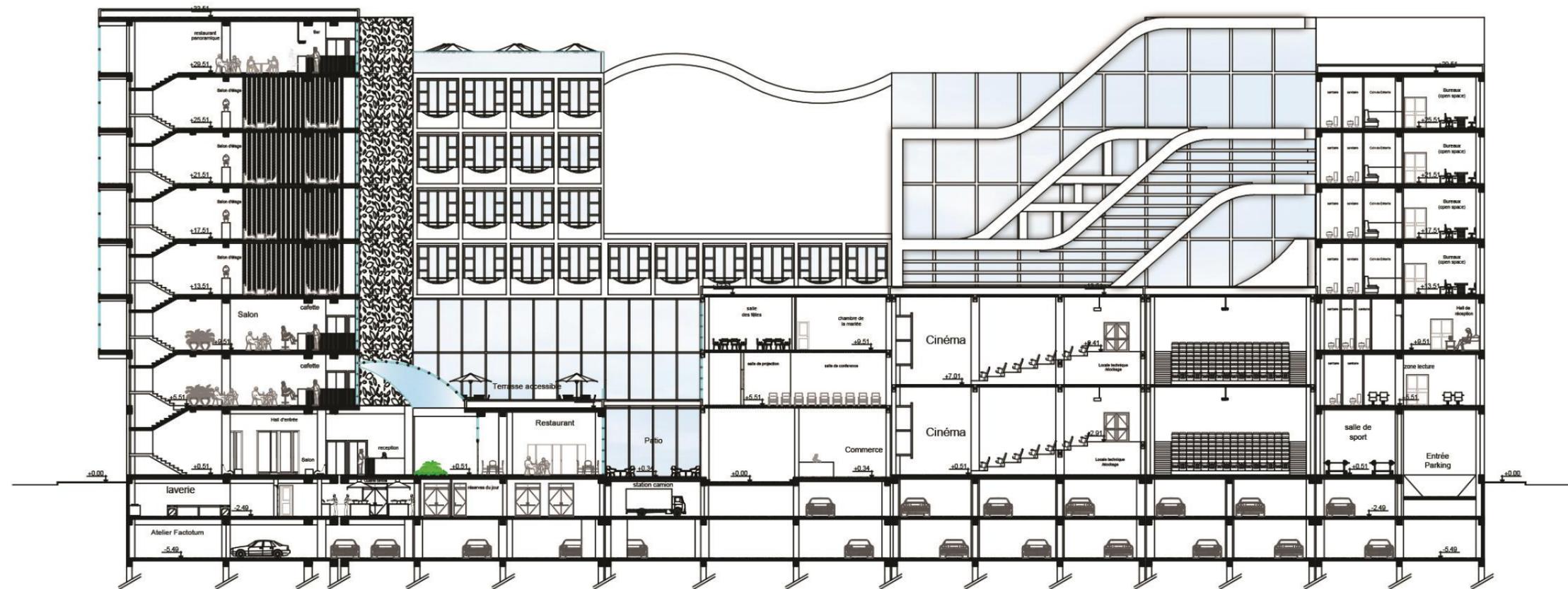
**PLAN DE TOITURE**



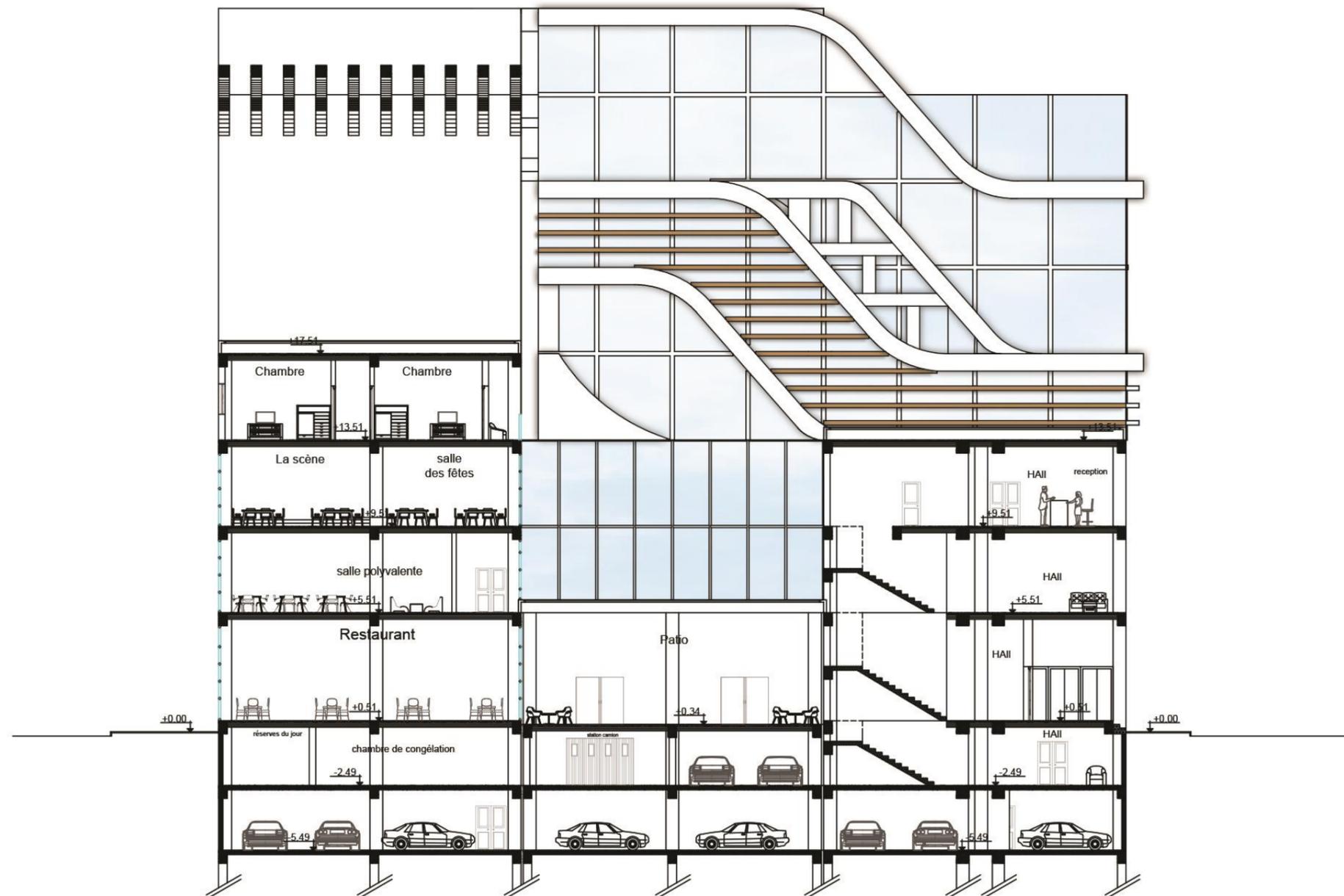
**PLAN DE PLANCHER  
(+5.51)**



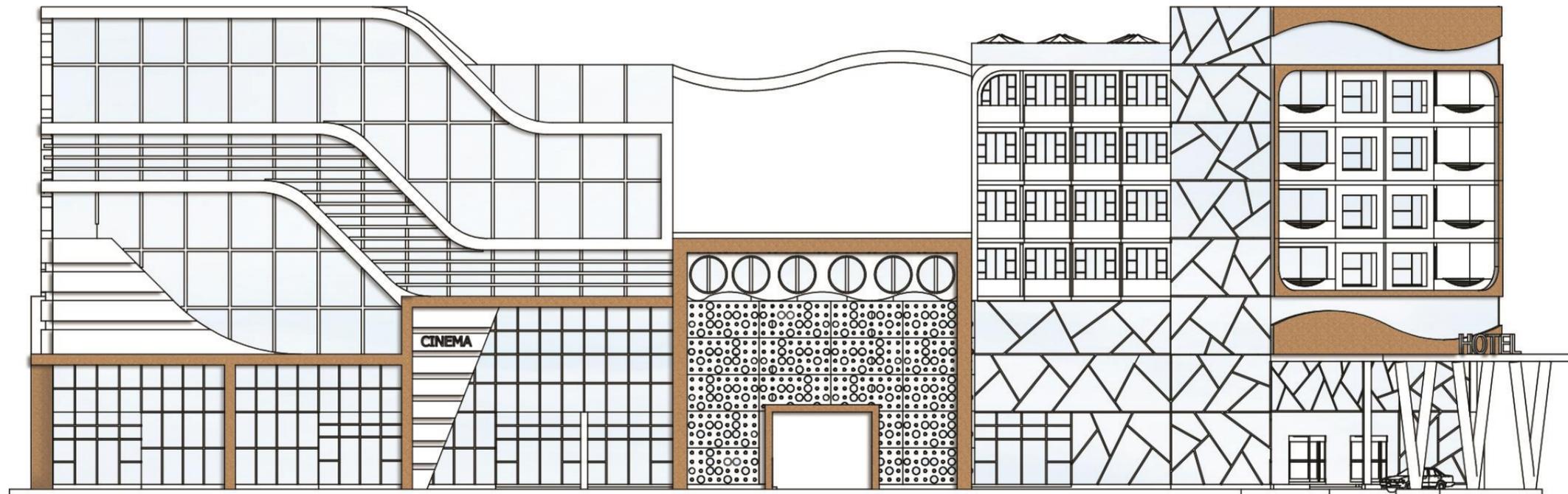
**PLAN DE FONDATION**



*COUPE A-A*



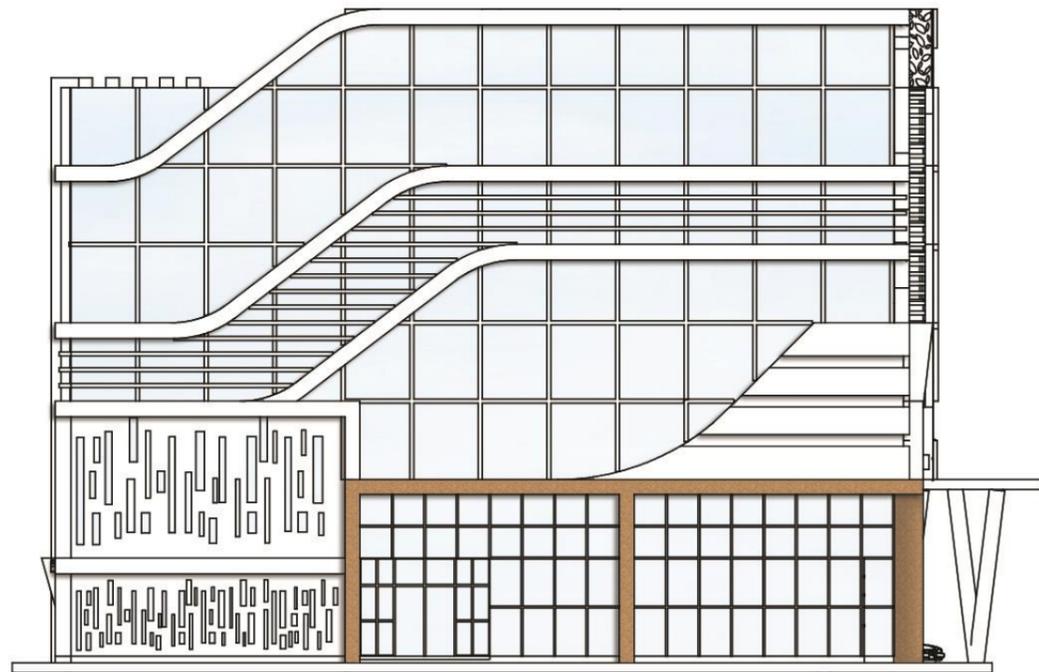
**COUPE B-B**



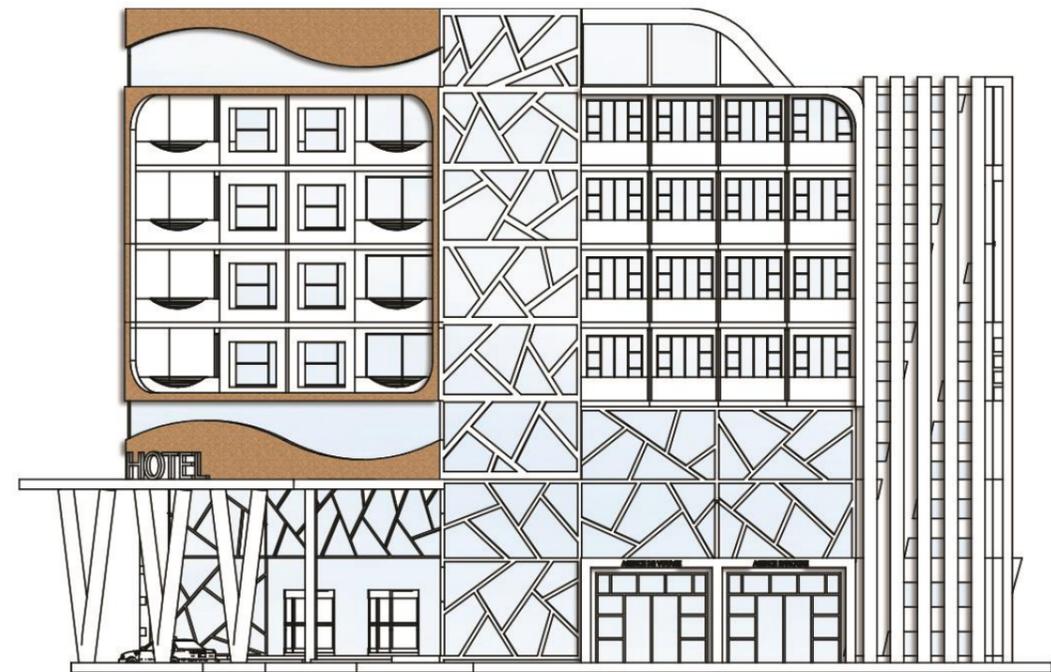
*FACADE PRICIPALE*



*FACADE ARRIERE*



*FACADE LATERALE*



*FACADE LATERALE*

VUES 3D DU PROJET ARCHITECTURAL



FIGURE III : VUES DU PROJET ARCHITECTURAL  
SOURCE : TRAVAIL AUTEURS 2022

VUES 3D DU PROJET ARCHITECTURAL



Figure III 51 : : vues de projet architectural  
Source : travail auteurs 2022

---

## CONCLUSION GENERALE

## Conclusion générale

La problématique des centralités nécessite un intérêt majeur à la recherche urbaine par leur complexité, leurs diversités et par leur rôle dans l'organisation de la structure urbaine de la ville

Aujourd'hui les centralités sont perçues comme un moyen de transformation et de formation de la ville, en effet, elles se développent selon plusieurs facteurs : soit par la planification urbaine des autorités publiques et le suivie des instruments de gestion urbaine

Dans Ce dernier cas les centralités se développent spontanément et rapidement avec une organisation anarchique, sans richesse spatiale ni architecturale, causant ainsi un dysfonctionnement dans le milieu urbain

C'est dans cette vision que nous avons conjugué nos efforts pour approfondir dans cette recherche liée aux centralités afin de revaloriser l'image de la ville, à travers une étude de cas « l'intersection de deux centralités Amara Youcef et bv Med Boudiaf » caractérisé par la présence du quartier de la gare qui constitue un enjeu majeur pour le développement des fonctions de centralité de la ville

Dans ce cadre, nous avons élaboré certaines analyses qui nous ont conduit à constater que cette centralité urbaine souffre d'énormes problèmes relatifs à l'accessibilité, au statut foncier, problèmes de mixités fonctionnelles et sociales ces derniers ont confirmé l'échec des instruments d'urbanismes

Dans la planification urbaine de la ville de ce fait, pour résoudre ces problèmes nous avons fait appel à des recherches théoriques sur des nouveaux concepts de reconstruire la ville sur elle-même ainsi à des expériences mondiales traitant des situations similaires

D'une autre part, nous avons effectué une lecture de croissance de la ville de blida à travers le temps afin de comprendre son évolution et inscrire cette histoire dans notre logique d'intervention

En se servant de cette base, nous élaborons notre projet urbain qui vient en réponse à cette problématique et qui se porte principalement à concevoir un quartier d'affaires basé sur la mixité

fonctionnelle d'équipement et la mixité sociale par la projection des espaces publics de qualité qui renforce la convivialité et le rencontre

De plus, nous avons agrandi notre échelle d'intervention en se focalisant sur une assiette du quartier ou nous avons développé le concept des macro lot par la projection d'un projet multifonctionnel qui contient : un hôtel d'affaires, un centre cinématographique et un centre multifonctionnel.

Au final, au terme de ce parcours on peut affirmer que l'hypothèse de renouvellement urbain dans notre centralité d'étude par le biais du remembrement urbain des parcelles privés est possible, tout en sachant qu'il existe d'autres pistes afin de stopper le phénomène d'étalement urbain et de renforcer les centralités urbaines.

Enfin, ce travail nous a permis d'exploiter nos capacités d'analyse et de synthèse afin d'intervenir dans un milieu urbain et comprendre le phénomène de la ville qui se transforme à travers le temps ainsi de rendre la valeur à l'espace public dans cette dernière et plus précisément dans le cadre des centralités urbaines.

---

## REFERENCES BIBLIOGRAPGIQUES

## • Sources Bibliographiques

### 1) Livres et ouvrages :

- ARIELLA MASBOUNGI, 2016, Le plaisir de l'urbanisme : les 10 leçons de projet urbain
- BENEVOLO L., Histoire de la ville, Editions Parenthèses, Marseille, 1983
- Choay. F et Merlin. P, « Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement », Paris, PUP, 1996.
- Connaissance Morphique des Gares (1857 — 1879)
- Deluz, urbanisation en Algérie
- Gauthier, B., 2003, p. 298-299
- Heddy Boulkroune, Amina Bouzlama, Le patrimoine Ferroviaire Algérien
- INGALLINA P.: Le projet urbain, Editions Que sais-je, (2001)
- Jacques LUCAN, Ou va la ville aujourd'hui ? Formes urbaines et mixité, Editions la villette 2012
- K LYNCH ,1998 ; L'IMAGE DE LA CITE, DENOT
- L'ARCHITECTURE DE LA VILLE, ALDO ROSSI ,1966
- Les dimensions symboliques de la centralité » Jérôme Monnet Cahiers de géographie du Québec, vol. 44, n° 123, 2000, p. 399-418.
- La centralité urbaine au Luxembourg : analyse et perspectives page 12
- MASBOUNGI A., Revue 'Projet urbain'
- SAIDOUNI M, Eléments d'introduction à l'urbanisme, Casbah Editions
- TRUMELET C. 1887. « Blida, Récits, selon Légendes, La tradition & Histoire Tome 1 ». Ed Adolphe Jourdan, Librairie- Editeur\_
- Urbaniste et sociologue français, Centralité dans la ville en mutation, Chap. Villes nouvelles, vers une nouvelle urbanité ? Certu, 2003.
- W. CHEISTALLER, 1933, la théorie des lieux centraux

### 2) Thèses et mémoires :

- Mémoire le polycentrisme comme réponse aux enjeux de la ville contemporaine ; Le cas de l'agglomération du Pays de Montbéliard page 45.
- Cité par Jamal Es samri. Crise de la centralité. 24 décembre 2015. [En ligne]. Disponible sur : <http://www.airsdeparis.centrepompidou.fr/viewtopic.php?t=224>
- KHALFALLAH, M, 2016, « L'impact de la valeur du foncier urbain sur l'usage des sols Cas d'étude : la commune de Tébessa », Option : Architecture, ville et patrimoine ,Université Larbi Tébessi - Tébessa - P50
- Mettre le projet de renouvellement urbain au service du projet social-mémoire magister –page15

- Naidja.A-2014- La croissance urbaine, et son influence sur la continuité, et la discontinuité typo morphologique Cas des tissus urbains de la ville de Biskra-magister en architecture -BISKRA [http://thesis.univ-biskra.dz/148/1/archi\\_m3\\_2014.pdf](http://thesis.univ-biskra.dz/148/1/archi_m3_2014.pdf)
- R-ahala.K 2011-2012 « reconstruire la ville sur la ville stratégie des acteurs privés dans les tissus coloniaux» mémoire de magistère en architecture université Badji Mokhtar -Annaba [http://biblio.Univ\\_annabadzhvp-content/up10ads/2014/05/m%c30/a9moire-pdf](http://biblio.Univ_annabadzhvp-content/up10ads/2014/05/m%c30/a9moire-pdf)
- LOISEAU R, 2006, Les nouveaux enjeux de renouvellement urbain, Master2GU/DUD, Université de Mame La Vallée, France, p21-29, (Document publiée <http://rhell.free.fr/Mémoire/LesNouveauxEnjeuxDuRenouvellementUrbainRegisLoiseau.pdf>).

### 3) Sites :

- [www.arturbain.fr/vocabulaire/francais/fiches/centralité/fiche\\_interactive.Htm](http://www.arturbain.fr/vocabulaire/francais/fiches/centralité/fiche_interactive.Htm)
- <http://www.toupie.org/dictionnaire/centralité>.
- [http://www.annentieres.fr/patrimoine/fr/page\\_mobile\\_gare\\_histoire.php](http://www.annentieres.fr/patrimoine/fr/page_mobile_gare_histoire.php)
- [http://artchitecture.blogspot.com/2012/09/lecture-delorganisme-urbain\\_26.html](http://artchitecture.blogspot.com/2012/09/lecture-delorganisme-urbain_26.html)  
[https://www.arturbain.fr/arturbain/vocabulaire/francais/fiches/centralite/fiche\\_interactive/fiche.htm](https://www.arturbain.fr/arturbain/vocabulaire/francais/fiches/centralite/fiche_interactive/fiche.htm)

### 4) Cours :

- Djellata ,2020, Projet Et Contexte Urbain, Essai De Définition, - Architecture Urbaine, Université Blida 1

### 5) Conférences

- CHRISTLAN DE PORTZAMPARC-2015- NTERVIEW ILOT OUVERT - AECDP - <https://www.youtube.com/watch?v=91k7CMCFW4>
- Masboungi Ariella lucan jacques \_\_ 2012 Historique de l'évolution de la forme urbaine- ville et aménagement <https://www.youtube.com/watch?v=1g7Cbt9P7Bc>

## Liste de Figure :

### **I. Chapitre 01 : Introductif**

Figure I 1 : carte de situation de la ville de Blida-----	06
Figure I 2 : carte des centralités urbaines de la ville de Blida -----	06
Figure I 3 : carte de la centralité d'étude -----	07
Figure I 4 : carte de l'aire d'intervention -----	07
Figure I 5 : organigramme méthodologique -----	13

### **II. Chapitre02: état des connaissances**

Figure II 1 : photo représentant les ilots haussmanniens -----	14
Figure II 2 : photo représentant la forme de l'ilot haussmannien-----	15
Figure II 3 : photo représentant les cités jardins -----	15
Figure II 4 : photo représentant les ilots amstellodamiens -----	16
Figure II 5 : photo représentant l'unité d'habitation de Le Corbusier -----	16
Figure II 6 : photo représentant l'unité d'habitation de Le Corbusier-----	16
Figure II 7 : photo représentant le quartier Masséna à paris -----	17
Figure II 8 : La théorie des lieux centraux Christaller 1933-----	20
Figure II 9 : carte de situation du projet-----	31
Figure II 10 : carte de périmètre du projet-----	31
Figure II 11 : les traverses publiques -----	31
Figure II 12 : découpage des ilots -----	31
Figure II 13 : schéma des axes majeurs du projet -----	31
Figure II 14 : programme du projet-----	31
Figure II 15 : situation ilot B3-----	31
Figure II 16 : Programme ilot B3-----	31
Figure II 17 : principes de l'ilot B3-----	31
Figure II 18 : situation ilot b4-----	31
Figure II 19 : principes ilot b4-----	31
Figure II 20 : situation du projet Zac Claude Bernard-----	32
Figure II 21 : permettre d'étude-----	32
Figure II 23 : plan de mass de projet ZAC Claude Bernard-----	32
Figure II 24 : principes du projet ZAC Claude Bernard-----	32
Figure II 25 : carte de programme de projet-----	32

Figure II 26 : premier plan de masse 2003 ZAC Claude Bernard -----	32
Figure II 27 : deuxième plan de masse ZAC Claude Bernard -----	32
Figure II 28 : troisième plan de masse ZAC Claude Bernard -----	32
Figure II 29 : répartition du programme de projet en volume -----	32
Figure II 30 : vues du projet ZAC Claude Bernard -----	32
Figure II 31 : carte de situation de quartier De la gare par rapport à saint Briec-----	33
Figure II 32 : carte de périmètre d'étude-----	33
Figure II 33 : situation de la gare et son quartier Par rapport à l'environnement-----	33
Figure II 34 : Périmètre d'étude-----	33
Figure II 35 : carte représente les projets initiaux de quartier-----	33
Figure II 36 : carte des espaces publics-----	33
Figure II 37 : carte de la trame viaire et mobilité-----	33
Figure II 38 : Position de la gare par rapport au centre-ville d'Armentières-----	34
Figure II 39 : Situation de quartier de la gare au début des années 2000-----	34
Figure II 40 : programme de quartier de la gare-----	34
Figure II 41 : Situation de quartier de la gare par rapport à Chaumont-----	34
Figure II 42 : carte des axes projetés-----	34
Figure II 43 : carte des voies piétonnes et cyclables-----	34
Figure II 44 : carte des voies piétonnes et cyclables-----	34
Figure II 45 : carte de la coulée verte-----	34
Figure II 46 : Situation de projet le Belaroi -----	35
Figure II 47 : photo aérienne du projet-----	35
Figure II 48 : plan du projet-----	35
Figure II 49 : schéma de principe du projet Belaroi -----	35
Figure II 50 : schéma de programme du projet Belaroi -----	35
Figure II 51 : plans du projet Belaroi-----	35
Figure II 52 : photos du projet Belaroi-----	35

### III. Chapitre 03 : cas d'étude

Figure III 1 : carte de situation géographique de Blida-----	38
Figure III 2 : carte de situation territoriale de Blida-----	38
Figure III 3 : carte de situation régionale de Blida-----	38
Figure III 4 : carte de délimitation de la ville de Blida-----	38
Figure III 5 : diagramme de pluviométrie Blida -----	39
Figure III 6 : diagramme de température Blida -----	39
Figure III 7 : carte de climat de la ville de Blida -----	39
Figure III 8 : carte de sismicité Blida -----	40
Figure III 9 : les premiers établissements dans la ville-----	41
Figure III 10 : Carte de croissance période 1835-1842-----	42
Figure III 11 : Carte de croissance période 1842-1866-----	42
Figure III 12 : Carte de croissance période 1925-1945-----	43
Figure III 13 : Carte de croissance période 1960-----	43
Figure III 14 : Carte de croissance période PUD 1980-----	44
Figure III 15 : Carte de croissance période PDAU et POS 2000-----	44
Figure III 16 : carte historico-morphologique de la ville de Blida-----	45
Figure III 17 : Carte des centralités urbaines de la ville de Blida-----	45
Figure III 18 : carte de situation de la centralité Med Boudiaf-----	46
Figure III 19 : carte d'environnement immédiat -----	46
Figure III 20 : carte d'accessibilité à la centralité Med Boudiaf -----	46
Figure III 21 : carte de découpage des ilots de la centralité -----	47
Figure III 22 : carte de découpage des parcelles de la centralité -----	47
Figure III 23 : carte de représentation des bâtis de la centralité -----	47
Figure III 24 : carte de statut foncier de la centralité -----	47
Figure III 25 : carte de gabarit de la centralité-----	47
Figure III 26 : carte d'état des bâtis de la zone d'intervention-----	50

Figure III 27 : carte des ilots d'étude-----	51
Figure III 28 : schéma de récupération-----	54
Figure III 29 : carte d'état des lieux après démolition-----	54
Figure III 30 : carte de remembrement urbain-----	54
Figure III 31 : carte de processus-----	55
Figure III 32 : schéma de structure-----	56
Figure III 33 : plan d'aménagement de l'assiette d'intervention-----	57
Figure III 34 : conception du parc urbain-----	58
Figure III 35 : principes du parc urbain-----	58
Figure III 36 : plan RDC de l'assiette d'intervention -----	59
Figure III 37 : programme de l'assiette d'intervention-----	60
Figure III 38 : plan de composition urbaine de l'assiette d'intervention-----	61
Figure III 39 : vues d'ensemble du projet urbain-----	62
Figure III 40 : vues de la place publique -----	63
Figure III 41 : vues du parc urbain-----	64
Figure III 42 : vues du parvis de la gare-----	65
Figure III 43 : forme finale du projet-----	68
Figure III 44 : schéma de distribution des accès principaux -----	69
Figure III 45 : répartition des fonctions mères -----	69
Figure III 46 : schéma de distribution des circulations-----	69
Figure III 47 : schéma des repartitions des activités en plan-----	69
Figure III 48 : schéma des principes des façades du projet-----	70
Figure III 49 : trame de structure du projet -----	71
Figure III 50 : vues du projet architectural-----	87
Figure III 51 : vues du projet architectural-----	88

---

## ANNEXES

## *Fiche bibliographiques*

### *- L'architecture de la ville -*

#### 1/ Références bibliographiques :

- **Titre du livre (sous titre) :** L'ARCHITECTURE DE LA VILLE
- **Auteur :** Aldo Rossi
- **Editeur :** Infolio ; **Collection :** Archigraphy
- **Date d'édition :** 1<sup>ère</sup> édition 1966 ; **Nombre de pages :** 256 pages
- **(Traduit de quelle langue ?) :** Langue italienne

#### 2/ Renseignements complémentaires :

##### → L'auteur :

- ✓ Aldo Rossi, né au 3 mai 1931 à Milan, En 1959, il est diplômé de l'Ecole polytechnique de Milan.
- ✓ Dès 1955, il collabore à Casabella Continuita, revue critique dont il est rédacteur jusqu'en 1964.
- ✓ Son traité théorique l'Architecture de la ville (l'Architettura della città) publié en 1966 devient rapidement une référence internationale.
- ✓ De 1972 à 1975, il est professeur de design à l'Ecole polytechnique fédérale de Zurich.
- ✓ En 1975, il enseigne la Composition architecturale à l'Institut universitaire d'architecture de Venise.
- ✓ A partir de 1983, il est professeur à Harvard.
- ✓ Aldo Rossi remporte le Pritzker Price en 1990.
- ✓ Le 4 septembre 1997, il meurt à Milan, suite à un accident de la route.

##### → Le genre :

- ✓ Histoire urbaine
- ✓ Architecture

#### 3/ Résumé et appréciation personnelle.

##### → Résumé :

Dans le 1er chapitre Rossi offre une lecture différente de la ville et aborde essentiellement les problèmes de l'architecture typologique. Après avoir présenté une forte critique du fonctionnalisme naïf - selon Rossi n'est pas une ville façonnée par des fonctions. L'analyse de la ville doit donc commencer en premier lieu par les faits catalyseurs urbains, en seconds de la

classification du réseau routier : les rues sont, en fait, qui contribuent à créer une hiérarchie pour les espaces urbains. Enfin Rossi pour lui le processus d'évolution dynamique d'une ville tend à l'évolution et non la conservation. Dans le 2<sup>ème</sup> chapitre, il définit la structure de la ville. La zone est définie comme étant une partie de l'espace urbain catalysée autour d'un élément primaire ou à des caractéristiques communes (types ou social). Les domaines, en particulier ceux qui se consacrent à la vie, sont formés selon des lois économiques. À cet égard, Rossi mène comme la ville de Berlin, Stockholm et même utopiques Garden Cities et Cité Radieuse. Les principaux éléments décrits dans le chapitre précédent, sont fixes et ne dépendent pas de lois économiques, mais seulement par leur forme. Enfin, l'interaction de ces facteurs détermine l'évolution de la ville. Dans le 3<sup>ème</sup> Rossi ajoute le concept de lieu, définie comme la relation spéciale et continue qui est établi entre le bâtiment d'architecture et de son contexte, puis Rossi parle aussi de la ville en tant que lieu de mémoire collective. Dans le 4<sup>ème</sup> chapitre Rossi fait une analyse de la dynamique qui affectent les villes à l'avenir. Les facteurs qui comptent le plus seront ceux économiques et politiques. Les moyens sont les lois sur l'expropriation et la valeur élevée ou moins qui assurera la propriété privée. Pour parvenir à ces conclusions Rossi analyse les trois périodes historiques déduit où il y a eu certains changements dans la société et ainsi le coût / architecture :

- ✓ Moyen Âge : à ce moment-là est l'abandon progressif par les artisans des ateliers: ainsi a commencé la séparation entre lieu de travail et lieu de résidence.
- ✓ Période industrielle : Durant cette période, il y avait une scission totale entre le lieu de travail et le lieu de résidence.
- ✓ Le transport : la vitesse à couvrir certaines distances conduit à la fragmentation de la ville sur la base des zones résidentielles, administratives, travail, etc.

→ **Extrait :**

« Il manque en vérité à l'architecture le modèle forme par la nature, mais elle en a une autre forme par les hommes, qui ont suivi l'industrie de la nature pour construire leurs premières habitations ». Page 20

« Quand nous décrivons une ville, nous nous occupons principalement de sa forme ; cette forme est une donnée concrète qui se réfère à une expérience concrète : Athènes, Rome, Paris. Elle se résume dans l'architecture de la ville et c'est à partir de cette architecture que je traiterai les problèmes de la ville ». Page 23

→ **Appréciation personnelle :**

A mon avis ce livre est intéressant car il traite une étude de l'espace urbain à partir des aspects architecturaux ainsi qu'il se base sur le domaine de notre thématique d'où il met l'accent sur la ville et ses différentes structures et composants

## *-Ou va la ville aujourd'hui ? Formes urbaines et mixités –*

### **1/ Références bibliographiques :**

- **Titre du livre (sous titre) :** Ou va la ville aujourd'hui ? Formes urbaines et mixités.
- **Auteur :** Jacques Lucan.
- **Editeur :** La Villette.
- **Collection :** Marne.
- **Date d'édition :** 7 juin 2012.
- **Nombre de pages :** 205 pages.

### **2/ Résumé et appréciation personnelle.**

#### **→ Résumé :**

L'ouvrage traite la question en matière des opérations d'aménagement urbain

dans la ville de Paris, les nouvelles formes de fabriquer la ville. La recherche d'un nouveau type

d'îlot, à travers l'analyse des différents projets et opérations en s'intéressant aux inflexions de l'îlot et son développement à travers le temps. Lucan traite les grandes opérations urbaines qui font de la mixité leur objectif manifestent la place de plus en plus grande, sinon prépondérante,

prise par les maîtres d'ouvrage privés. Par voie de conséquence, de nouvelles relations et de

nouveaux équilibres s'établissent entre des acteurs qui peuvent avoir des buts différents :

collectivités locales, maîtres d'ouvrage privés et publics, urbanistes et architectes. Il décrit

l'évolution récente des conceptions urbaines, de façon à la fois pragmatique, réaliste et

prospective en parlant des mutations qui nous mènent à un nouveau type d'îlot nommé le macro lot..

#### **→ Extrait :**

« La règle du jeu est alors basée sur ce qui sera nommé "échange de hauteurs", "principe de compensation" ou "coordination dimensionnelle" » page 153

→ **Appréciation personnelle :**

L'ouvrage nous permet de comprendre les opérations architecturales et les inflexions historique contribué à la fabrication de la ville et sa nouvelle façon. il s'intéresse à l'îlot comme unité d'intervention et nous faire comprendre la forme et la composition des villes à travers l'îlot. L'auteur nous aide à avoir et comprendre sa vision sur les actes urbains et la future vision de fabriquer la ville.

***-Les dimensions symboliques de la centralité -***

**1/ Références bibliographiques :**

- **Titre du livre (sous-titre) :** Les dimensions symboliques de la centralité
- **Auteur :** Jérôme Monnet
- **Editeur :** Cahiers de géographie du Québec ; **Collection :** Centralités métropolitaines
- **Date d'édition :** Décembre 2000 ; **Nombre de pages :** 21 pages
- **Type de document :** Article

**2/ Renseignements complémentaires :**

→ **L'auteur :**

- ✓ Agrégation (1986) ; Doctorat (1992); Habilitation à diriger les recherches (1999).
- ✓ Mexico, chercheur (1988-1991) et directeur (2001-2005) du Centre d'études mexicaines et centraméricaines (CEMCA).
- ✓ Maître de conférences (1992-1999) puis Professeur (1999-2001) au Département de Géographie et au Groupe de Recherche sur l'Amérique latine.
- ✓ En 2005 Professeur à l'Institut Français d'Urbanisme (IFU) puis à l'Ecole d'Urbanisme de Paris ; depuis janvier 2021, directeur de l'IFU et codirecteur de l'EUP.
- ✓ Chercheur au Laboratoire Théorie des Mutations Urbaines (2005-2009), Lab'Urba (2009-2017) et au LVMT (depuis 2018).

→ **Le genre :**

Architecture / urbanisme

**3/ - Résumé et appréciation personnelle.**

→ **Résumé :**

Jérôme Monnet essaye de découvrir la dimension souvent "cachée" de la centralité : sa symbolique et le rôle de cette symbolique dans la valorisation, essentielle, de ses autres dimensions plus "concrètes" ou "fonctionnelles". D'une part cet article discute la notion de

centralité et d'autre part la notion de symbole, et tente d'analyser le processus d'établissement de la centralité symbolique dans la ville. La symbolisation vient du pouvoir d'acteurs sociaux identifiables de mettre volontairement du sens dans des lieux spécifiques. Ce pouvoir contribue au développement des espaces urbains et à la construction ou la régénération de la centralité. Jérôme Monnet, en parcourant les cas de Los Angeles et de Mexico, reprend le postulat que la centralité est le résultat d'un système de valeur qui hiérarchise les lieux les uns par rapport aux autres, pour conclure que la dimension symbolique est intrinsèque à l'établissement de la centralité.

→ **Extrait :**

« La centralité est une qualité attribuée à un espace, une valeur établie selon une certaine échelle et attachée à un lieu ou à un type de lieu. » page 406

«Une centralisation proprement symbolique intervient dès lors que l'on symbolise un espace plus grand

dans un espace plus petit, qui devient un point représentant symboliquement une surface.»  
page 408

→ **Appréciation personnelle :**

L'objectif de cet article est d'analyser le lien entre la dimension symbolique de la centralité urbaine et d'autres dimensions, et d'éclaircir davantage les autres modalités des centralités métropolitaines.

## ***-Formes urbaines : de l'ilot à la barre-***

### **1/ Références bibliographiques :**

- **Titre du livre (sous titre) :** Formes urbaines : de l'ilot à la barre

- **Auteur :** Philippe PANERAI, Jean CASTEX, Jean Charles DEPAULE

- **Editeur :** Parenthèses .

**Collection :** Eupalinos.

- **Date d'édition :** 1977.

**Nombre de pages :** 196 pages

### **2/ Résumé et appréciation personnelle.**

→ **Résumé :**

L'ouvrage exprime l'urbanisme qui a su abolir les anciennes formes des villes. Bouleverser leurs visages, et séparer leurs bâtiments. En accentuant sur le tissu urbain, il définit la relation entre architecte et urbaniste et l'union de ces 2 acteurs à travers l'urbanisme .

Ainsi ; il traite la production architecturale et urbanistique, ces inflexions dès le point de départ à Paris avec l'îlot haussmannien, les closes de la cité-jardin jusqu'à l'apparition de la barre (la ville radieuse et l'urbanisme moderne ) avec toutes les caractéristiques de l'îlot et son développement

→ **Extrait :**

«...l'îlot est bâti par parcelles une à une, quelquefois groupées à quelques unités...l'îlot haussmannien relève d'une organisation d'ensemble, puis d'une certaine rationalisation, et même d'une certaine régularité. » (P33)

«...réduire l'îlot au close peut paraître arbitraire... mais le close introduit une nouvelle hiérarchie par rapport à l'îlot traditionnel...l'îlot est la combinaison de parcelle individuelle et de close... Elle obéit aux règles générales : de densité et cheminement... » p69

« L'architecture urbaine est d'abord celle qui résout les problèmes de la ville et respecte sa logique qu'elle qu'en soit la traduction formelle » Page 186.

→ **Appréciation personnelle :**

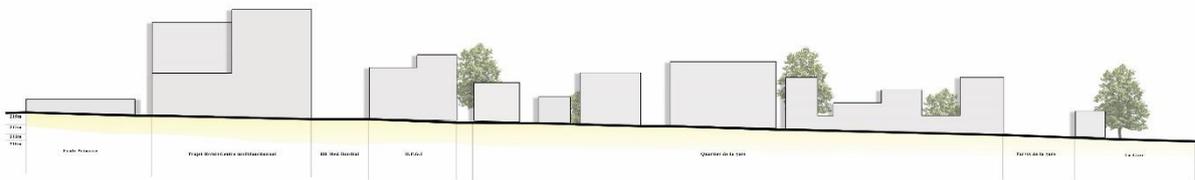
L'ouvrage est un support pour mieux comprendre l'urbanisme à travers l'histoire et les anciennes interventions et les changements dans la forme urbaine et l'unité de l'îlot. L'auteur nous aide avec ces explications et illustrations sur les interventions sur l'îlot comme unités fondamentales dans la composition de la ville.

- **Synthèse de l'analyse thématique :**

L'analyse des exemples étrangers nous a aidé à ressortir certains constats et principes relatifs aux différents aspects du projet urbain et du renouvellement urbain au sein des centralités urbaines

- Revalorisation des espaces publics
- Introduction des macro lots dans la réflexion d'aménagement
- Favoriser la porosité et la perméabilité aux cœurs des îlots créés
- Favoriser la mixité fonctionnelle
- Favoriser la continuité des circulations douces à l'intérieur des îlots
- Alignement et adressage sur le boulevard
- Favoriser la mixité fonctionnelle verticale
- Favoriser la mutualisation des parkings

- **Coupe urbaine du quartier de la gare :**



• **Programme architecturale « pole d'échange »**

Niveau	Composante	Fonction	Espace	Nombre	Surface
Sous- sol 1	Hôtel d affaire	Stationnement	Parking hôtel	1 (48 place)	1925m <sup>2</sup>
		Service et Locaux	Factotum	2	115-127 m <sup>2</sup>
			Cuisine centrale	1	90 m <sup>2</sup>
			Coin de Préparation	3	28-50 m <sup>2</sup>
			Plonge	2	42-50 m <sup>2</sup>
			Reserve du jour	2	20 m <sup>2</sup>
			Stockage cuisine	6	20-70 m <sup>2</sup>
			Office	2	50 m <sup>2</sup>
			Chef cuisinier	1	14 m <sup>2</sup>
			Magasinier	1	13 m <sup>2</sup>
			Laverie	2	60 m <sup>2</sup>
			Lingerie principe	1	75 m <sup>2</sup>
			Lingerie	1	22 m <sup>2</sup>
			Sanitaires	2	15 m <sup>2</sup>
	Vestiaires	3	15 m <sup>2</sup>		

<b>Sous-sol 2</b>	Centre multifonctionnel  +cinéma	Stationnement	Parking	76	3348.95 m <sup>2</sup>
			Réserves eau incendie	2	40-50 m <sup>2</sup>
			Réserves eau	2	75 m <sup>2</sup>
			Locaux techniques	4	25-50 m <sup>2</sup>
			factotum	1	68 m <sup>2</sup>
<b>RDC</b>	Hôtel d affaires	Accueil	Hall d entrés	2	107-167 m <sup>2</sup>
			Réception	2	10-14 m <sup>2</sup>
			Salon	1	18 m <sup>2</sup>
		Restauration	restaurant	1	322m <sup>2</sup>
			cafète	1	215 m <sup>2</sup>
			Office	2	45 m <sup>2</sup>
			Sanitaires	2	14 m <sup>2</sup>
		Services	Agence de voyage	1	25 m <sup>2</sup>
			Agence bancaire	1	25 m <sup>2</sup>
		Cinéma	Accueil	Hall	1
	Billetterie			1	10 m <sup>2</sup>
	Services		Local	1	42 m <sup>2</sup>
			Technique		
			Sanitaire cinéma	2	230 m <sup>2</sup>

	Centre Multifonctionnel	Accueil	Hall + réception	2	25-30 m <sup>2</sup>	
		Commerce	Boutique	3	45 m <sup>2</sup>	
			Boutique habillement	1	230 m <sup>2</sup>	
		Fonction loisirs	Salle de sport	1	75 m <sup>2</sup>	
			Salle de jeux	1	75 m <sup>2</sup>	
	<b>R+1</b>	Hôtel d affaires	Echange	Hall	1	150 m <sup>2</sup>
Salon + cafète				1	180 m <sup>2</sup>	
Salle de réunion				1	180 m <sup>2</sup>	
Salle polyvalente				1	240 m <sup>2</sup>	
Salle de projection				1	140 m <sup>2</sup>	
Salle de conférence				1	140m <sup>2</sup>	
Sanitaires H/F				1	13 m <sup>2</sup>	
Office				1	40 m <sup>2</sup>	
Administration				Bureaux	3	20 m <sup>2</sup>
				Secrétariat	1	25 m <sup>2</sup>

			Bureaux de directeur	1	20m <sup>2</sup>
			Salle de réunion	1	25 m <sup>2</sup>
			Salle d attente	1	10 m <sup>2</sup>
			Sanitaire H/F	2	10 m <sup>2</sup>
			Service	1	25 m <sup>2</sup>
	Centre multifonctionnel	Accueil	Hall+ réception	2	36 m <sup>2</sup>
			Exposition	Salle exposition	1
		Exposition	bureaux	2	12 m <sup>2</sup>
			Sanitaire	2	10 m <sup>2</sup>
			Médiathèque	1	233 m <sup>2</sup>
			Stockage	1	11 m <sup>2</sup>
	Cinéma		Salle de cinéma	2	236 m <sup>2</sup>
	<b>R+2</b>	Hôtel d affaires	Restauration (clients)	Rentrante hôtel	1
Cafète hôtel				1	245 m <sup>2</sup>
Espace petit déjeuner				1	170 m <sup>2</sup>
Office				1	20 m <sup>2</sup>

		Salle des fêtes	Réception+ hall	1	150 m <sup>2</sup>
			Salon	1	56 m <sup>2</sup>
			La salle	1	430 m <sup>2</sup>
			Chambre de la mariée	1	23 m <sup>2</sup>
			Chambre	1	22 m <sup>2</sup>
			Stockage	1	30 m <sup>2</sup>
			Office	1	42 m <sup>2</sup>
	Centre multifonctionnel	Sion de beauté	Institut de beauté	1	240 m <sup>2</sup>
			Hall+réception	1	36 m <sup>2</sup>
			Bureaux	2	15 m <sup>2</sup>
			Stockage	1	12 m <sup>2</sup>
			Sanitaire F/H	1	10 m <sup>2</sup>
		Remise enforme	Hall + réception	1	50 m <sup>2</sup>
			Sanitaire	1	12 m <sup>2</sup>
			vestiaire	1	12 m <sup>2</sup>
			Douche	1	25 m <sup>2</sup>
			Hammam	1	40 m <sup>2</sup>
			Salle de repose	1	42 m <sup>2</sup>
			Sauna	2	13 m <sup>2</sup>
			S rééducation	1	97 m <sup>2</sup>

			Salle de massage	1	14 m <sup>2</sup>
<b>R+3</b>	Hôtel d affaires	Hébergement	Salon d étage	1	110 m <sup>2</sup>
			chambres	36	15 m <sup>2</sup>
			suites	3	32-40 m <sup>2</sup>
			Lingerie	1	15 m <sup>2</sup>
	Centre multifonctionnel	Bureaux	Bureaux paysagera	2	133-215m <sup>2</sup>
			Coin de détente	2	10 m <sup>2</sup>
			Hall réception	2	36m <sup>2</sup>
			Salle de conférence	1	80 m <sup>2</sup>
			Salle de réunion	2	30-50m <sup>2</sup>
			Sanitaires	2	10m <sup>2</sup>
			Bureaux de gestion	3	20-25 m <sup>2</sup> c
<b>R+4</b> <b>R+5</b> <b>R+6</b>	Hôtel d'affaire	L'ébergement	Salon d'étage	1	110m <sup>2</sup>
			Chambers	16	15 m <sup>2</sup>
			Suites	3	32-42 m <sup>2</sup>
			lingerie	1	15 m <sup>2</sup>
	Centre multifonctionnel	Bureaux	Bureaux paysager	2	133-215 m <sup>2</sup>
			Coin de détente	2	10 m <sup>2</sup>

			Hall + réception	2	36 m <sup>2</sup>
			Bureaux de gestion	3	20-25m <sup>2</sup>
			Salle de conférence	1	80
			Salle de réunion	2	30-50m <sup>2</sup>
			Sanitaires	2	10 m <sup>2</sup>
<b>R+7</b>	Hôtel d affaires	Restauration	Restaurant	1	245m <sup>2</sup>
	Centre multifonctionnel	Bureaux	Bureaux paysagers	1	280 m <sup>2</sup>
			Bureaux gestion	2	20 m <sup>2</sup>
			Hall réception	2	36 m <sup>2</sup>