



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 : habitat.

Renouveau urbain par la délocalisation des activités Industrielles comme outil de renforcement d'une centralité urbaine

Cas : du 11 décembre 1960, Blida

Conception d'un centre multifonctionnel

Présenté par :

**GUERBAA WIAM
AICHOUBA AMIRA**

Groupe : 03.

Encadrées par :

Membres de jury :

-Dr. Arch. RAHMANI LYES.Mr. Hamed Meskine

Mme. Tiar Amel

DEDICACES

Derrière chaque réussite se cache beaucoup de travail, de sacrifices, énormément d'effort mais surtout beaucoup de soutien et d'encouragement de la part de ceux qui veulent nous voir réussir davantage.

À l'expression de ma reconnaissance Je dédie ce modeste travail, le fruit de cinq années d'études et de sérieux à ma très chère famille.

*À mon très cher **père** « Que dieu ait son âme », qui m'a toujours poussée et motivée dans mes études. J'espère que, du monde qui est le sien maintenant, il apprécie cet humble geste comme preuve de reconnaissance de la part d'une fille qui a toujours priée pour le salut de son âme. Puisse Dieu, le tout puissant, l'avoir en sa sainte miséricorde !*

*À la lumière de ma vie ; la femme qui m'a donné la vie, m'a élevé, et m'a surtout aimé inconditionnellement, la source de mes efforts, ma vie et mon bonheur mon adorable **maman** je voudrais lui témoigner ici toute ma gratitude pour son aide et son soutien, merci maman.*

*À mes frères **Nassim** et **Abd El Badie**, d'avoir cru en moi chaque jour, de m'avoir encouragée et soutenue dans les moments où j'avais le plus besoin d'aide, en particulier. Mille mercis, votre présence dans ma vie ne m'apporte que du bonheur.*

*À mon amie d'enfance **Abir**, ma sœur tu es ma meilleure amie pour la vie. Je chérirai toujours les doux souvenirs que nous avons partagés et je chérirai toujours les moments que nous avons passés ensemble. J'espère sincèrement que cette amitié inestimable continuera pour toujours.*

*À tous ceux que j'aime et ceux qui m'ont aidé de prêt ou de loin par leurs enseignements, leur soutien et leurs conseils **Nawel, Fouzia, Hayet, khadidja***

*À tous membre de ma grand famille paternelle **Guerbaa** et maternelle **Ferarsa**, qui m'ont toujours soutenues.*

*Pour finir je dédie ce mémoire à mon binôme **Amira** avec qui j'ai passé des moments inoubliables. Je te remercie pour ta compréhension, ton dévouement et ton engagement.*

WJFM

DEDICACES

Gloire soit rendue au dieu tout puissant créateur de toutes choses, pour le dieux pour tous ses bienfaits dont il m'a comblé et de m'avoir donné le courage et la force pour réaliser ce modeste travail, le fruit de cinq années d'études et de sérieux que je dédie à mon très cher famille.

*À mes très chers **parents**, aucune dédicace ne saurait exprimer mon respect, mon amour éternel et ma considération pour les sacrifices que vous avez consenti pour mon instruction et mon bien être.*

Je vous remercie pour tout le soutien et l'amour que vous me portez depuis mon enfance et j'espère que votre bénédiction m'accompagne toujours. que ce modeste travail soit l'exaucement de vos vœux tant formulé, le fruit de vos innombrables sacrifices. Puissedieu, le très haut, vous accorder santé, bonheur et longue vie.

*À ma chersœur **CHAHRAZED**, merci énormément pour ton soutien, ton grand cœur tous vos qualités qui seraient trop longue à énumérer. ma vie ne serait pas aussi magique sans ta présence et ton amour.*

*À mes adorable petites sœurs **DOUAA** et **FAIROUZ** qui sait toujours comment procurer la joie et le bonheur pour toute la famille.*

*À mon cher frère unique **YOUCEF**, qui a su me soutenir durant les moments difficiles, que dieu te protège et te guide vers la réussite.*

*À ma très cher amie **RANIA**, ma sœur tu es ma meilleure amie pour la vie qui n'a pas cessée de me conseiller, encourager et soutenir tout au long de mes études, J'espère sincèrement que cette amitié inestimable continuera pour toujours.*

À tous ceux que j'aime et ceux qui m'ont aidé de prêt ou de loin ,merci pour votre amour et votre encouragements.

*Sans oublier ma binôme **WIAM** pour son soutien moral, sa patience, et sa compréhension tout au long de ce projet.*

AMRZ

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 sans eux ce travail ne serait pas accompli.

*On tient à remercier notre encadreur monsieur **RAHMANI LYES**, pour sa compréhension, son soutien, et sa disponibilité accordés tout au long de ce travail avec ses conseils et ses critiques constructives.*

Nous remercions également nos amies et nos collègues pour son soutien et son encouragement.

Notre remerciement s'adresse également aux membres de jury pour avoir accepté de se pencher de notre travail afin de le juger.

Nous voudrions exprimer ma gratitude à l'ensemble du corps enseignant et administratif de notre département d'architecture de l'université Saad Dahleb de Blida Pour tous leurs efforts.

*Sans oublier de remercier celui qui a toujours été à l'écoute de tous les étudiants, compréhensif et d'une grande générosité **Mr Douifi**, merci pour nous donner de votre temps et de nous conseiller tout au long de ces 5 années d'étude.*

On remercie également tous ceux qui ont, de près ou de loin, contribué à l'achèvement de ce modeste travail.

Résumé

La centralité est un concept universel, clé de la lecture, la structure, et l'inégalité. Des interactions asymétriques dans de nombreux domaines, de la littérature à la science Les idées exacte se mathématiquement centrées sont des constructions mentale set de la fiction analytique. Cela se traduit par une simple organisation de format observable spécifique au format Non seulement cela, il a aussi une haute valeur symbolique qui ne peut être négligée, Fait référence à la dimension observable .Dans cette section nous recherchons la centralité.

La centralité qualifie l'action d'un élément central autour des périphéries dépend de l'attraction ou de l'expansion de cet élément. Celle-ci repose à la fois sur l'efficacité du pôle central et sur son accessibilité. Cet élément est un centre-ville ou un équipement métropolitain polarisé plus spécialisé (centre commercial, culturel, multifonctionnel).

En s'appuyant sur l'étude de l'exemple de la ville de Blida, ce mémoire propose de mettre en valeur les opportunités que procurent les sites industriels présentes sur la centralité urbaine.

Nous avons pris la rue du 11 décembre 1960, comme cas d'étude pour rechercher les formes et les critères de la centralité et vérifier également la possibilité des opérations de délocalisation de ces sites industrielles pour proposer un projet urbain durable.

Les mots clés :

La centralité urbaine -la périphérie – pole centrale-les sites industrielles- la délocalisation- projet urbain.

ABSTRACT

Centrality is a universal concept, key to reading, structure, and inequality. Asymmetrical interactions in many fields, from literature to science Exact ideas that are mathematically centered are mental constructions and analytical fiction. This translates into a simple organization of observable format specific to the format Not only that, it also has a high symbolic value that cannot be overlooked, Refers to the observable dimension . In this section we look for centrality.

Centrality qualifies the action of a central element around the peripheries depends on the attraction or expansion of this element. This is based on both the efficiency of the central hub and its accessibility. This element is a city centre or a more specialized polarized metropolitan equipment (commercial, cultural, multifunctional).

Based on the study of the example of the city of Blida, this paper proposes to highlight the opportunities provided by the industrial sites present in urban centrality.

We took the street of December 11, 1960, as a case study to research the forms and criteria of centrality and also to verify the possibility of operations of relocation of these industrial sites to propose a sustainable urban project.

Keywords :

Urban centrality -the periphery – the central pole-industrial sites- the relocation-urbanproject.

ملخص

لمركزية هي مفهوم عالمي ومفتاح للقراءة والبنية وعدم المساواة. التفاعلات غير المتماثلة في العديد من المجالات، من الأدب إلى العلم الأفكار الدقيقة التي تركز رياضياً هي الإنشاءات العقلية والخيال التحليلي. هذا يترجم إلى تنظيم بسيط للشكل القابل للملاحظة خاص بالشكل ليس فقط أن له أيضاً قيمة رمزية عالية لا يمكن إغفالها، يشير إلى البعد القابل للملاحظة. في هذا القسم نبحث عن المركزية.

تؤهل المركزية عمل عنصر مركزي حول الأطراف يعتمد على جاذبية أو توسع هذا العنصر. ويستند ذلك إلى كفاءة المحور المركزي وإمكانية الوصول إليه. هذا العنصر هو مركز المدينة أو معدات حضرية أكثر استقطاباً (تجارية وثقافية). (ومتعددة الوظائف).

واستناداً إلى دراسة مثال مدينة البلدة، تقترح هذه الورقة إبراز الفرص التي تتيحها المواقع الصناعية الموجودة في المناطق الحضرية المركزية.

نزلنا إلى شارع 11 ديسمبر 1960، كدراسة حالة للبحث في أشكال ومعايير المركزية وكذلك للتحقق من إمكانية عمليات نقل هذه المواقع الصناعية لاقتراح مشروع حضري مستدام.

:الكلمات الرئيسية

.المركزية الحضرية - الأطراف - المواقع الصناعية القطبية المركزية - مشروع الانتقال - الحضري

SOMMAIRE

I.	Chapitre I : Introductif	
II.	Introduction générale	14
III.	Problématique générale	16
IV.	Problématique spécifique	17
V.	Hypothèses.....	17
VI.	Objectifs.....	17
VII.	Démarche méthodologique.....	18
VIII.	Structure du mémoire	18
	1. Chapitre I : introductif.....	18
	2. Chapitres II : état de l'art	18
	3. Chapitres III : cas d'étude.....	19
	4. Conclusion générale	

Chapitre II : La centralité urbaine

I.	Introduction	21
II.	Définitions des concepts	21
	1. le centre	21
	2. le centre-ville	22
	3. le centre urbain	24
	4. la centralité urbaine	25
III.	Les formes de la centralité urbaine	27
	1. Les pôles d'échanges de la centralité urbaine	27
	2. Centralité linière	28
	3. Centralité face à la décroissance démographique	28
	4. Centralité par lieu prestige	28
	5. Centralités événementielles et éphémères	29
IV.	Les types de la centralité urbaine	29
	1. Centralité politique	29
	2. Centralité économique	29
	3. Centralité commerciale	29
	4. Centralité de l'accessibilité	29
	5. Centralité sociale.....	30
V.	La centralité modélisée	30
	1. centre et périphérie	30
	2. l'économie-monde.....	31

3.	agglomération et centre-périphérie.....	31
4.	la ville mono centrique.....	32
5.	la poly centralité	33
VI.	la pluralité des centres	34
	1. Multiplier les centres.....	34
	2. Hiérarchiser les centres.....	34
VII.	comment mesurer la centralité urbaine	35
VIII.	de la centralité a l'urbanité	35
	1. la ville, lieu de centralité	
	a. Comptez les hommes, vous aurez la ville.....	35
	b. Cernez les fonctions, vous aurez la ville.....	35
	c. Cernez la vie, vous aurez la ville.....	36
	2. la ville, espace centrale.....	36
	a. Les centres de la ville, les centres dans la ville.....	36
	3. la ville, ensemble de lieu de centralité.....	37
	a. Le centre et le milieu.....	37

Chapitre III : Etude empirique

I.	Présentation de la ville de Blida	39
	1. Situation.....	39
	2. L'accessibilité	39
	3. Caractéristique climatique	40
	A. Climat.....	40
	B. Température.....	40
	C. Pluviométrie.....	40
	D. Humidité.....	40
	E. Vents dominants.....	41
	F. Sismicité.....	41
	G. Morphologie.....	41
II.	Présentation du cas d'étude	42
	1. Critère de choix	42
	2. Analyse diachronique.....	42
	a. La période 1935/1830.....	43
	b. La période 1830/1926	43
	c. La période 1926/1962.....	44
	d. La période après 1962 postcoloniale.....	45
	3. Analyse cas d'étude.....	46
	A. Logique de la division.....	46
	a. La division selon le changement de direction.....	46
	b. La division selon les voies.....	46

c. La division selon les fonctions (Le zoning).....	47
d. La division finale.....	48
4. Kevin Lynch	49
A. Les cinq éléments de Kevin Lynch	49
a. Les voies : Voie principales, et secondaires.....	49
b. Les quartiers	50
c. Les limites : limite naturelle, et artificielle	50
d. Les nœuds	50
e. Les repères	50
La carte synthétique.....	51
5. L'analyse SWOT	52
6. L'analyse émotionnelle	52
A. la description émotionnelle de la rue 11 décembre 1960	52
B. L'axe dramatique de la rue 11 décembre 1960.....	53
C. la structure de la rue 11 décembre 1960 selon l'axe dramatique.....	53
a. La scène d'exposition	53
b. Le conflit	54
c. Les moments clés	55
d. Les péripéties	56
e. La scène de climax	56
f. La résolution	57
7. Analyse synchronique de l'air d'intervention.....	58
A. l'air d'intervention	58
B. Présentation et analyse de l'air d'intervention.....	59
C. Système parcellaire	59
D. Le système bâti et non-bâti existant	60
✚ La fonction d'habitation dominante	60
a. Habitat individuel	60
b. Habitat collectif	60
c. Les équipements.....	61
E. Contrainte et potentialité	61
✚ Les contraintes	61
8. Recommandation	62
III. Analyse thématique	62
1. Intitulé du projet.....	63
2. Analyse d'exemples.....	63
A. Exemple complexe multifonctionnelle ARRIBAT CENTRE	64
B. Exemple du renouvellement urbain ZAC CLICHY BATIGNOLLES	66
3. Enquête et résultats	67
A. Echantillonnage.....	67
B. Outil de mesure et outil d'analyse des données.....	67

C. Statistiques descriptives.....	68
D. Interprétation des résultats statistiques.....	68
✚ Recommandation.....	70
IV. Intervention urbaine	70
1. Les démarches de l'intervention.....	70
2. Profil de la rue	75
V. Intervention architecturale	84
1. Le choix du projet et principe de division	86
2. L'idée du projet	86
A. Principes utiliser dans le projet.....	
B. Objectifs.....	86
➤ Urbains	86
➤ Architecturaux	86
C. Genèse de la forme.....	87
3. programme et organisation	88
A. Tableau quantitatif.....	88
B. Circulation horizontale et verticale du projet.....	89
4. traitement de façade.....	90
5. système structurel	90
6. matériaux utiliser	90
7. Les plans	92
8. Les façades.....	102
9. Les vues 3D.....	106

Chapitre I : Introductif

I. INTRODUCTION GENERALE

A l'heure de la mondialisation et de ses conséquences sur la production de l'espace urbain, il peut paraître anachronique, de prime abord, de mener une étude sur l'armature urbaine. En effet, le concept de métropolisation renvoie à des idées d'insertion des villes dans les réseaux mondialisés de flux et d'échanges, où la distance physique importe moins que la connectivité. Le concept d'armature urbaine, en revanche, fait référence à des configurations spatiales plus statiques, plus locales, dans lesquelles les centres urbains exercent une attraction sur les espaces environnants qui est supposée être proportionnelle à leur masse et aux services, emplois et biens qu'ils offrent (Decoville, 2012).

La centralité est un concept proposé par Walter Christaller, géographe allemand, dans son ouvrage "La théorie des lieux centraux" (1933). Il l'a défini comme "la propriété conférée à une ville d'offrir des biens et des services à une population extérieure" (Christaller, 1933). Le concept est précisé dans les années 1970 par Manuel Castells, professeur de sociologie et de planification urbaine espagnol pour qui "la centralité est la combinaison d'activités économiques, de fonctions politiques et administratives, de pratiques sociales, de représentations collectives, qui concourent au contrôle et à la régulation de l'ensemble de la structure de la ville" (Castells M. , 1970).

Contrairement au centre qui est défini par sa position géographique, la centralité est définie par ses fonctionnalités et son contenu ; administratif, commercial, culturel, économique, financier, politique, et sa capacité à proposer des biens et services à des populations extérieures. Il peut y avoir plusieurs centralités urbaines au sein d'une même agglomération. Son attractivité est confortée par son accessibilité qui doit la placer au centre d'un réseau de transport et de télécommunication assurant l'interconnexion des différents lieux géographiques de l'agglomération. ¹

La centralité est essentielle, fondatrice de l'analyse de l'espace qui impose ou présuppose l'existence d'un centre à partir duquel on définit, mesure les distances et les frontières. C'est la centralité qui structure les organisations et les pouvoirs. Les réflexions sur la ville, l'économie urbaine, assimilent souvent ville et centre, en limitant ou marquant l'aire du centre-ville : « la ville naît de la concentration et de la diffusion d'informations, de son potentiel d'innovation et d'adaptation, de la richesse de son réseau de communication » (Derycke, 1979). Plus généralement encore, centralité et Centre sont le « symbole de la loi

¹ <https://www.toupie.org/Dictionnaire/Centralite.htm>

organisatrice » (Bailly, 1995) ,ou ce que (DURANTON, 1999) appelle le *principe organisateur*.

Au XIX^{-ème} siècle, un nouveau concept fit son apparition avec la charte d'Athènes élaborée par des architectes sous l'égide de (LECORBUSIER, 1933) qui consiste en la notion du "projet moderne" les ingénieurs en ponts et chaussées auxquels le projet a été confié, ont transformé l'urbanisme moderne en urbanisme réglementaire dans le sens propre de la loi. Soucieux de préserver le contenu tel que définir par la charte et dont le thème était l'extension rationnelle des quartiers modernes, les architectes ont initié le concept "projet urbain" pour pallier l'échec du projet moderne.

L'urbanisation proliférant périmé le concept même de la ville puisque la nécessité d'extension rationnelle des agglomérations s'impose avec la création de noyaux urbain contrairement à la centralité unique. Devant la saturation du noyau central, les besoins des habitants augmentent avec accroissement de la population et les transformations urbaines de la ville, la centralité devient un recours pour ceux qui n'arrivent pas à satisfaire certains besoins ou désirent diversifier leurs activités mais qui ne peuvent s'orienter vers des centres supérieurs pour des raisons d'éloignement ou d'accessibilité. Il faut reconnaître que depuis cet avènement de la charte d'Athènes que le thème de la centralité urbaine a fortement évolué. La ville qui était centralisatrice des besoins vit une transformation et une extension au niveau de sa périphérie synonyme d'attraction et de développement(Hasna, 2015).

La centralité est une notion clé essentielle dans l'organisation spatiale de la société. Plusieurs recherches ont été faites pour définir ce concept et le développer. Selon (Choay F. , 1965). La centralité dépend du pouvoir d'attraction ou de diffusion d'un noyau urbain qui repose à la fois sur l'efficacité du pôle central et sur son accessibilité. Le noyau urbain peut être un centre urbain, un équipement polarisant plus spécialisé ; centre commercial, culturel, financier, administratif, elle souligne sur deux conditions majeures de la centralité l'attractivité et accessibilité.

Ernest (Ernest, 1984) soulignait qu' : « *il y'a dans toute ville une tendance naturelle des transports à converger vers le centre d'affaires. Dans le secteur central de toute grande ville, on s'attend à trouver les grands magasins, les gratte-ciels occupées par des bureaux, les gares ferroviaires, les grands hôtels, les théâtres, le musée, l'hôtel de ville, d'une façon toute naturelle, et presque inévitable, la vie économique, culturelle et politique se centre ici* » de ce fait le centre est composé des différentes fonctions économiques culturels et politique. Mais

(J.-P, 1987): affirme que « le centre n'est donc pas que cet espace fonctionnel que le XXème siècle féru de zonage s'est plu à voir. Il est un espace chargé de signes et de symboles que lui donnent un contenu bien peu fonctionnel, ou qui va largement au-delà ». En effet, le centre ne peut jamais être pensé ou traité en soi, il est dans un rapport constant d'interaction avec ce qui l'entoure : centre sans périphérie ou périphérie sans centre donnerait lieu à une gymnastique intellectuelle des plus inconfortables (MACARIO, 2012).

Dans cette nouvelle structuration, les centres-villes doivent être reconsidérés à l'échelle des nouveaux paramètres qui fondent les sociétés modernes.

La centralité urbaine est une production sociale s'apprécie à travers de nombreux facteurs liés au politique, l'idéologique et l'économique.

Le dynamique rapportant les transformations d'une société en mouvement aux espaces affectés par ces transformations (Kitous, 2001).

Nous avons choisi de consacrer ce mémoire à l'expérimentation de la centralité hors le centre-ville géographique, dans l'espoir de développer une vision alternative à l'évolution de la centralité urbaine en Algérie.

II. PROBLEMATIQUE GENERALE

L'étalement urbain est un phénomène de croissance des villes, il est défini comme une extension urbaine vers la périphérie qui se développe plus rapidement que la croissance démographique (Pumain, 2006). Le centre ne correspond plus au centre historique de la ville ancienne, où se trouve le seul maillon de la concentration d'activité et la convergence de l'échange. Comme le définit Jean Labasse: « *Le centre est en définitive le lieu où le foyer de convergence où la ville exerce et affirme sa puissance et d'où se dégage une image qui en exalte le rayonnement* » (Labasse, 1968). Les centralités urbaines constituent le cœur de l'espace urbain où se concentrent les fonctions urbaines caractéristiques : densité urbaine, tissu commercial développé et diversifié, équipements, services, desserte par les transports collectifs. La centralité s'appuie sur de bonnes fonctionnalités mais aussi sur l'image, le bien-être et le plaisir visuel. Selon W. Christaller « *La centralité est la propriété conférée à une ville d'offrir des biens et des services à une population extérieure* »²(,...).

L'étalement urbain a remis en cause le critère de centralité avec l'évolution de la technologie en engendrant des différentes mutations sur l'espace urbain. Il conduit à un désordre des périphéries et introduit un déclin urbain qui se manifeste par la vétusté du bâti, l'apparition

² In (Max, 2003)

des quartiers abandonnés dégradés et de terrains vides, l'absence des espaces publics et la détérioration du cadre de vie qui engendre des phénomènes de desserrement démographique. Depuis l'indépendance, l'Algérie se munit d'un Plan d'Urbanisme Directeur PUD ciblant à la fois l'extension vers les zones périphériques et l'urbanisation accélérée. La ville a été bouleversée par le phénomène d'étalement et croissance excessif et anarchique engendrant un désordre urbain des périphéries qui s'affaiblit et cause la perte d'attractivité et sa valeur. Les mutations de l'urbanisation informelle ont fait perdre la valeur de la centralité et détruisent le paysage urbain.

III. PROBLEMATIQUE SPECIFIQUE

Pour une éventuelle solution, notre choix d'étude est porté sur la centralité de l'avenue 11 Décembre 1960 à Blida, une ancienne périphérie qui est devenue grâce à l'étalement urbain un axe structurant et promet de devenir un centre urbain important au fil du temps.

Aujourd'hui avec l'extension anarchique de la ville de Blida, les frontières urbaines ne sont plus les mêmes et les boulevards et les rues sont intégrés au tissu urbain. Ce qui résulte en une formation de centralité déstructurée et un déséquilibre urbain par le manque d'espaces publics, la présence : des murs de clôtures, des grands ensembles et des sites industriels. Cependant, ces points faibles peuvent se transformer en points forts pour renforcer la centralité urbaine de cette rue. D'où, l'on se trouve obligé de répondre aux questions suivantes :

- Comment peut-on renforcer la centralité de la rue du 11 décembre 1960/ Blida ?

IV. HYPOTHESES

A proprement dit, nous avons supposé que la rue du 11 décembre 1960 dispose d'une potentialité pour devenir une des nouvelles centralités urbaines de la ville de Blida. Ainsi, nous avons émis l'hypothèse que la centralité urbaine de la rue du 11 décembre 1960 requiert un renforcement dans certaines de ses dimensions.

V. OBJECTIFS

- Définir les différentes dimensions d'une centralité urbaine ;
- Construire un outil de mesure pour évaluer le niveau actuel de la centralité urbaine de la rue ;
- Renforcer la centralité urbaine de la rue.

VI. DEMARCHE METHODOLOGIQUE

Au début ,nous avons collecté des données à partir des recherches bibliographiques pour comprendre les concepts qu'on doit appliquer dans le projet urbain, tel que centralité urbaine et renouvellement urbain, et interventions dans les processus de démolition et reconstruction en particulier.

Ensuite, nous avons mené une étude thématique sur des exemples internationaux liés à la centralité des logements intégrés qui s'inspirent des cas concrets et se rapproche des logiques utilisées pour mener à bien ces projets. Les données relatives à l'étude de cas(Avenue centralité 11 décembre 1960)ont été combinées avec divers documents graphiques (PDAUetPOS)d'organismeimpliquésdansl'urbanisme(DAUC:URBAB, CommunautésAffectées).Cettestape nous a donné l'occasion d'identifier les problèmes et les possibilités de créer une centralité.

De plus, nous avons effectué des observations (prise de photos, prise de notes)et des enquêtes pour mesurer les différents mesures de la centralité de terrain sur l'étendue de l'intervention afin de mieux identifier les recommandations.

L'ensemble des données recueillies nous ont permis d'identifier la centralité de l'avenue le 11 décembre 1960, le but est de sélectionner des sites pertinents pour l'intervention.

VII. STRUCTURE DU MEMOIRE

Notre mémoire et structurer en 03 chapitres

1. Chapitre I : Introductif

Nous présentons notre sujet de recherche, puis identifions une problématique générale, puis identifions une problématique spécifique à partir d'une série de questions permettant d'établir des hypothèses et des objectifs, et enfin poursuivons dans notre travail à travers une approche méthodologique.

2. Chapitre II : Etat de l'art

Ce chapitre est le centre structurel de l'étude et le support théorique de notre sujet de recherche, qui est la centralité urbaine et diverses idées et concepts connexes. Sont également

inclus des exemples liés à notre sujet de recherche, des analyses thématiques de situations similaires et des projets similaires à travers le monde

3. Chapitre III : Cas d'étude

La première partie consiste en une présentation de la zone d'étude. La ville de Blida et la centralité du 11 décembre 1960.

La deuxième partie, projets urbains dans les unités de centralité, présente des interventions urbaines dans les boulevards et les places publiques qui répondent au problème.

Dans cette partie, nous avons créé un plan d'aménagement et un plan d'action urbaine et un plan de composition urbain.

La troisième partie : Projets architecturaux Elle divise en suite le projet en analyse formelle (la formation des formes, principes d'élaboration du plan d'étage), fonctionnelle (le programme du projet) et architecturale (plans, coupes et façades).

4. Conclusion générale

Elle nous a permis de profiter de ce potentiel et de mettre en lumière des résultats de recherche qui ont montré que nos interventions dans les quartiers anciens sont une réponse possible à l'amélioration de la centralité.

Chapitre II : La centralité urbaine

Chapitre II : Etat de l'art

I. INTRODUCTION :

La ville est une centralité en elle-même, assurant par son existence et sa localisation la rencontre et l'échange entre les hommes. **Source spécifiée non valide.** De ce fait, à l'échelle du territoire, les villes constituent une poly centralité. Par conséquent, par cette définition, l'on se rend compte que la notion de centralité peut s'appliquer à plusieurs échelles : c'est-à-dire aux niveaux interurbaines intra-urbains.

Dans l'organisation urbaine, le centre est la partie fondamentale. Il est à la fois le symbole de la ville et sa partie la plus animée. C'est le siège du pouvoir organisateur public et privé. Il assure le développement urbain et régit les rapports avec la périphérie urbaine et rurale. Il est le point condensateur et propulseur des échanges socio-économiques. (Hasna, 2015).

II. DEFINITIONS DES CONCEPTS :

1. Le centre :

Le centre est un regroupement d'équipement de nature diverse et d'un nombre variable organisé et intégré dans un réseau d'infrastructure. Il assure des prestations des services d'un certain niveau, et favorise les échanges et les diffusions, il participe à la distribution, consommation de certain bien pour une population donnée distribuée dans une aire urbaine déterminée et délimitée(ZUCHELLI). Le centre est un lieu de rassemblement et de concentration action et d'interaction (HARRIOT, PERREUR , & RAYNAUD, 1994.1992) .

Le centre est la partie de la ville délimitée spatialement, par exemple situé au confluent d'un schéma ce qui permet la communication, il joue un rôle à la fois intégrateur et symbolique. Le centre est une coordination des activités urbaines, une identification symbolique et ordonnée de ces activités et, la création des condition nécessaires à la communication entre les acteurs (EMANUEL).

D'autre part, l'image classique dans cette perspective est la place de la cité médiévale, dominée par la cathédrale, siège des bâtiments l'autorité locale, et sur laquelle s'effectue le rassemblement spontané et hiérarchisée des citoyens, lors des moments prédéterminés de cérémonies ou de fêtes (Castells M. , (1973)).

Le terme « centre » évoque et matérialise une concentration hiérarchisée de l'organisation des fonctions urbaines. Cette hiérarchisation est spécifiée par le pouvoir attractif du centre-ville

Chapitre II : Etat de l'art

déterminé par le nombre et la capacité des axes qui y aboutissent et par les flux qui les empruntent. (Basti & B. Dezet, 1980)

Pour reprendre la formule de (Castel), « Un centre échangeur », est un ensemble de fonctions de production, de distribution qui assurent les liens entre eux, spécifiquement cette dimension est une fonction que le centre peut s'imposer aux citoyens. Le contenu du point d'échange (commerce, service, opération) est prioritaire.

J-P Le Veyrier, dans ses observations suivantes dans sa définition d'un centre urbain, il insiste sur le fait que cette notion « est un objet d'étude à facettes ». Il ne faut donc pas se contenter de la traiter d'un seul point de vue, il confirme que « le centre n'est donc pas que cet espace fonctionnel que le XX^e siècle féru de zonage. Il est un espace chargé de signes et de symboles qui lui donnent un contenu bien peu fonctionnel, ou qui va largement au-delà » (Levy, 1987).

C'est dans ce sens que « le centre attire moins par ce qu'il offre réellement que par ce qu'il signifie. Il n'est ni une donnée objective, ni un espace homogène, il se modèle à partir d'une image fondée sur l'expérience et la perception imaginaire » (Lacaze, 1992)

En pratique, ces définitions seules ne suffisent pas, plusieurs dimensions fonctionnelles et symboliques complètent et contribuent leur interaction et déclenche des attributs de centralité urbaine. La plupart du temps les centres regroupent l'information, l'organisation et les moyens de décision.

2. Le centre-ville

Le centre-ville d'un architecte urbaniste est un espace structuré. C'est-à-dire qu'en raison de la présence d'une organisation entre les différentes parties, le concept de « structure urbaine » est né, caractérisé par le type d'urbanisation.

(Rossi) décrit le contenu spatial-formel-fonctionnel du centre-ville comme suit : « chaque ville possède un centre plus ou moins complexe, présentant des caractéristiques diverses, et que ce centre joue un rôle particulier dans la vie urbaine, une partie des activités tertiaires y est concentrée, une plus importante se fixe le long des axes extérieurs de communication et une autre partie à l'intérieur de grands complexes résidentiels »

Mais d'abord, Aldo Rossi voit le centre-ville comme une architecture qui signifie « la construction de la ville dans le temps » pour que les gens vivent en communauté dans un environnement basé sur l'esthétique et l'harmonie, et une forme précise.

Chapitre II : Etat de l'art

Comme la montre(Reynaud, 1995),le milieu est une subdivision de l'ensemble, un territoire formé par une ville. Il est défini par des connexions (flux) qui rejoignent d'autres sous-ensembles. Les inégalités entre ces derniers créent des symétries quantitatives. Le centre s'impose donc et s'oppose à la périphérie. A partir de là, la rivalité «centre-périphérie» prend tout son sens. Un centre-ville est donc un espace qui s'inscrit dans un territoire global plus vaste du fait de sa capacité à entre tenir une relation avec lui. Les centre sur bords se définissent par leur capacité à attirer et à concentrer des activités qui leur permettent de diffuser des phénomènes dans l'espace qui les entoure. C'est le point de convergence et d'éclat de différentes structures et fonctions. De cette façon, il détermine dans une certaine mesure la structure urbaine, son rôle est essentiel au développement et au fonctionnement de la ville et à son dynamisme. C'est le « cœur » du système urbain. La définition de (F.ChoayetP.Merlin):« En général, le centre urbain (ou cœur de ville) est la partie fondamentale de l'organisation urbaine : celle qui assure la vie et l'activité. C'est le siège du pouvoir organisé, public et privé, spontané et réglementé, qui assure le développement urbain et régit les rapports avec la périphérie urbaine et rurale. C'est aussi le lieu de prédominance intellectuelle par l'université, les spectacles et les moyens de diffusions » (Choay & P. Merlin, (1996)).Il est donc clair que le centre joue un certain rôle dynamique dans «un ensemble complexe formé de composants distincts reliés entre eux par un certain nombre de relations » (Beaujeu-Garnier & Armand Colin) c'est-à-dire dans le "système urbain" sa position et son emplacement sont déterminés par la domination qu'il exerce sur le reste de la ville. A cet égard, on peut dire que tous les centres-villes sont nécessairement centraux.

Le centre- ville montre non seulement le charme de la ville, mais aussi ses lacunes et ses dysfonctionnements. Cependant, l'image centrale n'est pas fixe. Elle évolue et se transforme en réponse aux changements des divers ordres qui affectent l'image de la société dans son ensemble. Le centre-ville est imaginé homogène, mais en réalité il est« spongieux, plein de cavités, de discontinuités dans le tissu » (Isaac, 1984).Ces caractéristiques confèrent au centre-ville une signification symbolique profonde car elle se capsule plusieurs valeurs qui touchent tous les acteurs sociaux de la ville. Les centres urbains renvoient simultanément à tous les aspects de la vie quotidienne pour modifier la nature de l'expérience urbaine et de l'urbanité, c'est « une figure éminente de la représentation »(Bordreuil, 1987),un lieu privilégié d'identification de l'appartenance sociale, La culture de la ville et de ses habitants.

Il est vrai aussi que l'origine géographique des acteurs et leur expérience plus ou moins longue du lieu déterminent leur rapport au centre-ville et jouent un rôle non négligeable dans

Chapitre II : Etat de l'art

l'émergence de certaines formes de gaieté. L'homogénéité sociale longtemps cultivée par le pouvoir gouvernant est mise à mal par la multiplicité des acteurs et des significations. D'autre part, l'hétérogénéité fonctionnelle et sociale du centre-ville lui confère le statut de « fait social total », selon la formule de Marcel Mauss. (Mauss, 1950)

Le centre-ville représente le cœur de la ville et le lieu de rassemblement de la population. Il est souvent composé d'un édifice civique, des lieux de culte les plus importants et d'une place publique principale, comme le rappelait Manuel Castels, «la place du centre urbain dans la planification urbaine, est le meilleur indice permettant de caractériser l'idéologie, la théorie et la pratique qui la gouvernent » (Manuel, 1969).

3. Le centre urbain :

Le centre est considéré comme étant la partie la plus importante d'une ville, c'est un lieu spécifique considéré comme le fondateur et l'organisateur de la ville, il articule les pouvoirs, symbolise les lieux et cristallise les fonctions économiques, il accueille les fonctions déterminantes de la ville, il rassemble et condense les valeurs de la civilisation. (BARTHES, 1989)

Alberto Zuchelli confirme que ce lieu d'usage éminemment collectif, se distingue de l'environnement par la nature des activités qui s'y déroulent et par la configuration du bâti et de l'espace (Zuchelli, 1984) il peut être défini en fonction de son environnement : « ce qui est central dans une ville, c'est la relation entre l'extérieur et l'intérieur de la ville...le centre fonctionne comme une machine qui favorise les échanges sans perdre de vue qu'une ville qui ne communiquerait pas avec l'extérieur serait morte »(Berthelot, 2005). Selon Merlin et Choay (CHOAY & PIERRE MARLIN, 1988), le centre est un terme complexe qui peut être classé en trois types : le centre historique, le centre topologiques et le centre des affaires. Un centre n'est pas un simple point mais plutôt un lieu dont l'étendue et l'importance relative varient suivant certaines conditions. Trois caractéristiques principales peuvent permettre de définir un centre : visuelles, structurelles et/ou fonctionnelles. Ces caractéristiques sont variables dans le temps et suivant l'évolution économique, technique et les conditions politiques au sein de l'agglomération. Elles s'opposent en général à celles de la périphérie.

Henri Lefèvre considère que le centre urbain se démarque essentiellement des secteurs qui l'entourent par son attractivité, qui dépend de sa fonctionnalité (LEFEVRE, 1968)

Chapitre II : Etat de l'art

Merlin et Choay caractérisent d'avantage un vrai concept de centre-ville .Ils marquent le centre de cohésion comme une aire urbaine majeure et unique, un centre-ville est un élément fondamental d'une organisation Urbaine ,et activités garanties, « c'est également le siège du pouvoir organisateur, public et privé, spontané ou réglementé, qui assure le développement urbain et régit les rapports avec la périphérie urbaine et rurale ».La zone urbaine est caractérisée par un centre nouveau et d'autres secondaires. « Les centres nouveaux sont un ensemble d'activités, d'équipements et de services, regroupés et disposés de façon planifiée soit dans un secteur d'urbanisation nouveau. Dans les grandes métropoles, le centre urbain majeur est assisté par des centres secondaires qui peuvent être de deux types : des centres-relais situés au-delà du centre urbain principal et desservant des quartiers excentrés ou bien des centres complémentaires fonctionnant pour les activités plus usuelles dans le cadre général de ce même centre urbain. La structure et la situation de ces centres est analogue quel que soit le type. Ils renferment des activités plus communes que le centre principal, moins nombreuses et moins attractives, touchant une clientèle moins exigeante et moins abondante »(Merlin & Choay, 1988). Ils distinguent également le centre et quartiers par une organisation polycentrique au niveau de l'agglomération avec un centre dominant soutenu par des centres dits secondaires.

Lévy et Lussault, caractérisent le centre urbain comme étant « un espace de densité, de diversité maximale et de couplage le plus intense entre eux » (Lévy & Lussault , 2003). Ce concept est très proche du concept de ville caractérisé selon Wirthpar « le maximum de choses sociales différentes dans le minimum d'étendue » (Wirth, 1999).

La principale différence entre ces deux définitions est le concept de: Conjuguer densité et diversité. Le centre-ville peut être stratifié, fonctions des trois critères: degré de densité, degré de diversité, degré de cohésion entre celles-ci. Cela crée un gradient urbain, c'est pourquoi il y a un centre-ville dominant avec le plus grand degré. Mais ce la ne cache pas le fait qu'il peut y avoir aussi d'autres centres détenant des diplômes significatifs qui peuvent exister à la coexistence de plusieurs pôles au sein d'une même agglomération.

4. La centralité urbaine :

"La centralité est la propriété conférée à une ville d'offrir des services à une population extérieure" (CHRISTALLE, 1993)

D'autre part, elle est la combinaison d'activités économiques, de fonction politique et administrative, de pratique sociale, de représentations collectives qui concourent au contrôle

Chapitre II : Etat de l'art

et la régulation de l'ensemble de la structure de la ville pour aboutir aux noyaux urbains de l'agglomération (AUZELLE)

La centralité, selon (Lefebvre), est la façon dont la « société urbaine » s'organise autour d'un dualisme centre/périphérie qui recouvre en fait le conflit entre riches et pauvres. En effet, pour les philosophes avec l'avènement de l'urbanisation, la périphérie n'est plus qu'une sorte de polarité secondaire, tandis que le centre-ville continue de symboliser et d'incarner la centralité telle que nous la connaissons réellement aujourd'hui. Elle favorise l'émergence et la création de nouveaux lieux que nous avons l'habitude de désigner sous l'expression vague de nouvelle centralité. Ces nouveaux centres peuvent être qualifiés de nouveau centre-ville, mais nous avons voulu maintenir une distinction fondée sur le contenu plutôt que sur la localisation de différents centres. L'équilibre doit être reconnu de plus en plus souvent dans le cadre d'organisations polycentriques (Maréchal & H, Stébé, 2013).

Il existe deux types de centralité : Les centralités d'agglomération (centres-villes, centres intermédiaires) ont un pouvoir structurant tant à l'échelle du quartier qu'à l'échelle de l'agglomération, et peuvent également représenter des thématiques dominantes telles que les loisirs et l'éducation. (Macario, 2012) Les centralités régionales (centres de village, boulevards, centres de quartier) ont le pouvoir de se structurer à l'échelle du quartier ou, dans les milieux moins peuplés, à l'échelle de territoires plus larges (Macario, 2012).

Contrairement au centre, la centralité n'est pas directement définie par un emplacement unique, elle s'explique par l'étymologie du mot lui-même. En fait, la dénomination d'un suffixe attaché à une racine nominale qui vaut à la notion de propriété, de fonction cela signifie que la centralité peut être définie comme centrale.

Cette dernière s'exprime en un lieu, mais la centralité s'exprime davantage à travers le contenu. JEROMEMONET note dans son article, « Il est toutefois vrai qu'un contenu possède toujours un contenant et par voie de conséquence, une centralité peut être géographiquement localisée dans le centre (particulièrement d'un centre introverti), si ce dernier est le reflet d'un contenu bien spécifique et déterminé » (MONET, décembre 2000).

A partir de là, nous devons faire une distinction claire entre le centre-ville et la centralité à plusieurs endroits. En fait, comme nous l'avons vu, les centres urbains sont toujours construits sur des emplacements arbitraires. L'idée de centralité, abstraite dans son essence, n'est pas aussi motivante que les vieux quartiers, où le développement est l'un des principaux

Chapitre II : Etat de l'art

objectifs. Selon J. P.LEVY,« du centre à la centralité l'écart est celui qui oppose le lieu à la fonction »(LEVY J. , 1994)

La centralité :

- Peut qualifier 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 centrale et son accessibilité.
- Cet élément peut être un centre urbain, ou un équipement métropolitain plus spécialisé (centre commerciale ou culturelle...etc.).

III. LES FORMES DE LA CENTRALITE URBAINE :

1. Les pôles d'échanges de la centralité urbaine :

2. Les pôles d'échanges ont des réseaux et territoires avec des opérations basées sur la force, la collecte et la diffusion en font des lieux centraux du collectif. (BONNEAU, M., SEBILLE, & L., JAVOURET, 2012/2013)

Les pôles d'échanges sont de véritables outils d'inter modalité et des points clés d'acheminement des personnes vers les transports en commun. Pour en forcer son attractivité, il est important que les hubs remplissent trois fonctions: transport ,services intégration urbaine.. (Zelezny, 2013)

La fonction interne et primaire du pôle d'échange comme espace de circulation et d'interconnexion semblerait dans les cas de congestion entraver la possibilité de s'y installer et d'échanger, et par conséquent deviendrait antinomique à un lieu, voire à une centralité.

Toutefois, leurs puissances de captation de flux et d'ouvertures sur un bassin de population font que les pôles d'échanges se sont développés en diversifiant leurs fonctions notamment dans l'offre commerciale et de services, au point où leurs espaces sont devenus de plus en plus hybrides entre intérêts publics et privés.

Les pôles d'échanges, cherchant aussi à développer leurs capacités à devenir un lieu symbolisé et d'échange social, entraînent dans certains cas les acteurs publics et privés à développer des stratégies de diversification et de différenciation des espaces par des formes de générosités urbaines et architecturales.

Ainsi, les fonctions pôle de transport et pôle commercial conjuguées à un aménagement urbain intérieur ou de surface rendant possible l'interaction et le brassage social, ont permis

Chapitre II : Etat de l'art

de rendre ces lieux comme des centralités urbaines dynamiques de premier plan. Ainsi, le territoire propre de ces centralités est devenu, par les pluralités de programmes qui le composent, un espace à plusieurs dimensions. En tant que pôle de transport, son échelle territoriale est autant le réseau qui s'y connecte que la distance de rabattement à pied (exemple : un rayon de 900 mètres pour une station RER), alors qu'en tant que pôle commercial, son échelle territoriale est sa zone de chalandise : objet d'étude du géomarketing.

Parfois, la centralité planifiée s'applique sur des territoires de grande échelle que sont les réseaux de circulations naturelles et paysagères comme les fleuves et les canaux, ou sur des infrastructures comme les voies routières et ferroviaires. Cette planification peut induire une inversion de signification entre les espaces servants qui deviennent servis et où la frange devient la centralité. (BONNEAU, M., SEBILLE, & L., JAVOURET, 2012/2013)

3. Centralité linière :

La centralité planifiée s'applique sur des territoires de grande échelle que sont les réseaux de circulations naturelles et paysagères comme les fleuves et les canaux, ou sur des infrastructures comme les voies routières et ferroviaires. Cette planification peut induire une inversion de signification entre les espaces servants qui deviennent servis et où la frange devient la centralité. (BONNEAU, M., SEBILLE, & L., JAVOURET, 2012/2013)

4. Centralité face à la décroissance démographique :

Clarifié par l'étude des modèles linéaires de villes qui suivent les voies de circulation et de communication. La centralité est soulignée directement par le processus de sélection entre ce qu'il faut continuer à vivre et ce qui constitue la centralité, et ce qui doit être dépeuplé et reconstitué avec des éléments verts ou naturels. (BONNEAU, M., SEBILLE, & L., JAVOURET, 2012/2013)

5. Centralité par lieu prestige :

La centralité planifiée se manifeste parfois par une opération urbaine d'envergure et qui par l'implantation d'un objet architectural prestigieux et généralement onéreux pourrait à lui seul devenir le porte-drapeau d'une ville. Ce procédé audacieux, voire risqué, est souvent considéré comme récent, alors qu'il est en réalité utilisé depuis l'Antiquité. Toutefois avec le phénomène de la mondialisation, cette « recette » semble se multiplier à différents endroits de la planète et s'appliquer à différents contextes : des villes riches cherchant à diversifier leur

Chapitre II : Etat de l'art

attractivité, des villes en crise, ou des villes préparant leur reconversion économique. (BONNEAU, M., SEBILLE, & L., JAVOURET, 2012/2013)

6. Centralités événementielles et éphémères :

Dans certains cas, l'ampleur d'évènements éphémères fait qu'il est possible de parler de centralité éphémère planifiée, voire l'espace d'un moment, de centre (médiatique) du monde. A l'image d'Instant City d'Archigram ou du festival Burning Man, des centralités éphémères peuvent tout simplement arriver, se déployer et partir sans réelle incidence sur l'espace. D'autres centralités éphémères comme les jeux olympiques s'inscrivent quant à elles dans l'urbain et le transforme pendant et après l'évènement. (BONNEAU, M., SEBILLE, & L., JAVOURET, 2012/2013)

IV. LES TYPES DE LA CENTRALITE URBAINE :

1. Centralité politique :

La centralité politique est analogue à la localisation des grands centres de décision, et les sièges exécutifs généraux sont analogues aux sièges centraux et souverains. Ce sont des équipements de centralité à vocation politiques et juridiques-ministères, administrations centrales, mairies, préfectures(daira), cours de justice...(Monnet, 2000)

2. Centralité économique :

La centralité économique est mesurée par la concentration des entreprises et des sièges sociaux. Le CBD (Central Business District tel que défini par Murphy et Vanceen 1954) et le Centre dédié à la direction des affaires, il est considéré comme un bon exemple de centralité économique.(Monnet, 2000)

1. Centralité commerciale

Dans le centre commercial, le processus de dispersion des fonctions centrales du centre de l'agglomération urbaine vers la périphérie est assuré. L'implantation du centre commercial a d'abord modifié le schéma autour du centre, juxtaposant essentiellement de petits magasins avec des supermarchés au centre en périphérie.

L'activité commerciale, en revanche, est l'une des plus importantes, compte tenu du sens central qu'elle crée : les commerces font de la ville un espace de vie, un espace économique et un espace de divertissement. Les commerces font aussi des villes une attraction incontournable pour les habitants du semi-triangulaire, même dans les villes moins fortunées. (Monnet, 2000)

1. Centralité de l'accessibilité :

Chapitre II : Etat de l'art

L'évolution de la centralité commerciale est étroitement liée à l'évolution de la centralité de l'accessibilité. Au schéma qui valorise un point unique comme celui qui offre la meilleure accessibilité globale pour tous les autres points(Claval, 1981), succède un schéma qui donne le contraire l'avantage à la périphérie comme l'a montré Serge Thibaud(2000)

Les localisations sur les voies rapides (autoroutes, périphériques, rocades, etc.) qui bordent les agglomérations densément peuplées et leurs bassins versants seront également évalués pour l'accessibilité. Longtemps les terminaux de transport routier, ferroviaire et aérien ont été implantés dans cette position d'interface(Monnet, 2000)

Centralitésociale

Les contrastes sociaux se caractérisent par l'intersection de deux dimensions principales ,le centre étant porteur d'âge et de valeurs sociales. D'une part, l'observation des pratiques spatiales en identifiant les lieux les plus fréquentés, et d'autre part, analyser les représentations spatiales en caractérisant les lieux les plus présents dans les corpus d'images et les discours sociaux. A noter qu'il y a des endroits fréquentés très régulièrement dont l'importance représentative est faible. De plus ,il ne faut pas oublier qu'il existe des problèmes au centre-ville ,comme l'étalement urbain ,qui nécessitent des solutions efficaces.(Monnet, 2000)

V. LA CENTRALITÉ MODÉLISÉE :

1. Centre et périphérie :

Le schéma spatial le plus simple basé sur l'idée de centre est l'opposition centre-périphérie.Dès qu'on détermine un centre unique, la périphérie en est son complémentaire naturel. Est périphérique tout espace qui n'est pas central. Le modèle centre-périphérie est une métaphore qui sert à mettre de l'ordre dans le chaos du monde (Guillorl, 2001). Elle traduit une ségrégation spatiale simplifiée à l'extrême, ou une relation asymétrique. Comme la plupart des schémas simples, celui-là a un fort contenu symbolique, et souvent une connotation idéologique. Le centre est positif : il est attractif, prestigieux, riche, développé, innovant, dominant, etc. ; la périphérie est le négatif de cette image ((Hurot & Perorre, 1997)).

(Prebisch, 1950)aurait inauguré l'analyse de type centre-périphérie en analysant les relations asymétriques entre d'une part l'Amérique Latine et plus généralement les économies spécialisées dans les produits primaires, à la périphérie du système économique mondial, et d'autre part les grands pays industriels, au centre du système. Ce concept est de(Friedman, 1966) dans ses recherches sur le Venezuela est basé sur son opposition périphérique centrale Concernant la technologie, les institutions et les normes culturelles. Il a refusé de recevoir l'idée convergence et mettez en évidence les facteurs de freinage ou de blocage réduits

Chapitre II : Etat de l'art

inégalité. "Le pouvoir non préparé de l'économie de marché dynamique semble être S'opposer à l'intégration du centre et des périphériques(Friedman, 1966). Une analyse plus ou moins appropriée a été trouvée dans une certaine partie Analyse du développement du ministère de l'Économie et du Travail international.

2. L'économie-monde :

(Braudel, 1979)utilise un schéma centre-périphérie pour interpréter la structure spatiale de l'« économie-monde » du XVIe au XVIIIe siècle. L'économie-monde est un concept explicatif d'une réalité qui a toujours existé. L'économie-monde est « un fragment de l'univers, un morceau de la planète économiquement autonome, capable pour l'essentiel de se suffire à lui-même et auquel ses liaisons et ses échanges intérieurs confèrent une certaine unité organique. »(BRAUDEL., 1979)

Cet espace est limité par des barrières naturelles ou par l'effet de « distances hostiles ». Il est organisé autour d'un centre qui est un pôle urbain, un centre d'affaires. Il existe des villes relais autour du centre principal, « Associées ou complices, plus fréquemment encore asservies à leur rôle second » (BRAUDEL, 1979). Le centre correspond toujours à un pouvoir fort.

« Le centre, le "cœur", réunit tout ce qui existe de plus avancé et de plus diversifié. L'anneau suivant n'a qu'une partie de ces avantages, bien qu'il y participe : c'est la zone des "brillants seconds". L'immense périphérie, avec ses peuplements peu denses, c'est au contraire l'archaïsme, le retard, l'exploitation facile par autrui. Cette géographie discriminatoire, aujourd'hui encore, piège et explique l'histoire générale du monde, bien que celle-ci, à l'occasion, crée aussi d'elle-même le piège par sa connivence »(Braudel, 1979)

3. AGGLOMÉRATION ET CENTRE-PÉRIPHÉRIE

Passons de l'échelle mondiale à l'échelle régionale, de l'explication historique à l'économie formelle pour rencontrer le modèle de base de l'économie géographique, dit « modèle centre-périphérie ». De même, c'est un centre qui fait devenir les gens Développement, activités industrielles et toujours périphérique de l'agriculture. Nous ne sommes pas loin de(Prebisch & Friedman, 1991) .Le modèle de (P., 1991) pose deux régions au départ identiques, sans épaisseur spatiale, donc assimilables à des points. Il s'agit donc de deux lieux au sens le plus abstrait.

Chapitre II : Etat de l'art

L'agriculture est répartie à égalité dans les deux localisations. On cherche à savoir comment se localise l'activité industrielle, sachant que chacune des nombreuses firmes identiques est soumise à des rendements croissants et doit approvisionner la demande des deux lieux. Dans chaque région, la demande est issue des agriculteurs et des travailleurs industriels. Ainsi deux mécanismes vont jouer. Chaque producteur réalise un arbitrage entre rendements croissants et coûts d'approvisionnement des marchés ; les rendements incitent à concentrer l'industrie dans un unique lieu tandis que les coûts de transport favorisent la proximité aux marchés, donc la dispersion ; la demande dans un lieu est d'autant plus importante que de nombreux producteurs industriels y sont localisés, et inversement les producteurs recherchent une localisation où la demande est importante.

D'il découle qu'un coût de transport faible et des rendements croissants importants favorisent l'agglomération en un seul lieu ; implique qu'une part importante de l'activité industrielle soutient également l'agglomération, et que le processus d'agglomération est cumulatif. L'égalité de répartition de l'industrie dans les deux lieux est un équilibre possible. Mais on montre que si, toutes choses égales d'ailleurs, on a un niveau suffisamment élevé des rendements croissants et/ou de la part de l'industrie, et/ou un niveau suffisamment bas des coûts de transport, un petit déséquilibre en faveur d'un des deux lieux met en route un processus cumulatif qui aboutit à la concentration de toute l'industrie dans un seul lieu, l'autre restant uniquement agricole.

Ce schéma en soi n'est pas nouveau, pas plus que le mécanisme cumulatif d'aggravation des inégalités, déjà décrit par (HIRSHMAN & MYRDAL). Ce qui l'est, c'est la modélisation du mécanisme de formation de la structure centre-périphérie. On se situe donc ici en amont de toutes les conceptions précédentes, en mettant en lumière les facteurs favorables à ce mécanisme.

4. LA VILLE MONOCENTRIQUE :

Son modèle de ville unique (Alonso, Fujita , & Papageorgiou, 1964/ 1989/ 1990) est l'héritier du cercle de Von Thünen Tu (Hurot, 1994). Dans les deux cas, on se donne un centre : une ville-marché chez VON THÜNEN, un centre d'emploi pour la ville monocentrique. Dans les deux cas, en l'absence de perturbation directionnelle, l'espace s'ordonne régulièrement autour de ce centre unique : des cercles de culture pour VON THÜNEN, un gradient de prix du sol et de densité, voire des cercles de revenus dans la ville mono centrique. Dans l'un et l'autre modèles, le centre est le seul lieu dominant : il est le passage obligé et exclusif de toutes les

Chapitre II : Etat de l'art

interactions. La structure centre-périphérie est donc postulée dans une version extrême d'absolue dépendance de la périphérie par rapport au centre, dépendance qui nécessairement se retrouve au niveau des structures spatiales résultantes. Dans les deux approches, le centre est le marché, des produits agricoles dans l'une, de l'emploi dans l'autre. Le marché détermine tout le reste et sa localisation dans un centre unique postulé détermine une périphérie nécessairement radioconcentrique. Derrière l'analyse mathématique, la charge symbolique est puissante : le centre domine de façon absolue parce qu'il est le lieu du marché. Ce marché est concurrentiel, or on sait que le marché concurrentiel est un écran entre des agents qui n'ont aucune interaction directe. Le schéma centre périphérie est ici tel qu'il n'existe aucune relation possible dans l'espace périphérique, le centre polarisant la totalité des interactions. Ainsi le centre apporte sa propre symbolique et s'accapare une autre symbolique, celle du marché.

5. La poly centralité :

Le terme de poly centralité doit être vu comme un dérivé de la centralité, c'est-à-dire le fait qu'il y ait plusieurs centralités au sein d'une même agglomération et donc plusieurs centres ayant des fonctions différentes. Une agglomération dite polycentrique sera donc constituée de plusieurs centres qui auront une capacité attractive et polarisante. Selon (Devisme, 2005), la poly centralité peut être vu en quelque sorte comme une conséquence de la croissance urbaine, un centre unique ne suffisant plus. Mais la conséquence de cette croissance urbaine est également qu'au fur et mesure de la croissance, l'agglomération englobe de nouvelles villes, qui possèdent chacune un centre. Mais il faut faire attention à ne pas confondre centre de commune et centre d'agglomération. La différence entre les deux est que leur capacité attractive et polarisante est différente, la première étant inférieure à la seconde, puisqu'elle se limite à la commune dans laquelle elle est située. Il est à noter que parfois un centre peut être à la fois centre de commune et d'agglomération. Une centralité peut également résulter de la volonté politique ou comme dans l'hypothèse évoquée de la coopération des acteurs de la gouvernance.

Le centre n'est plus le contraire de la périphérie, la question de l'étalement urbain est indissociable de celle des nouvelles centralités. Peut-on dire que les centralités contemporaines n'ont plus rien à voir avec les centres traditionnels. C'est là que réside la difficulté : les mêmes termes peuvent s'appliquer dans les deux cas, mais ils recouvrent des significations différentes que l'on sous-estime parfois (CERTU, Anatomie des nouvelles

centralités , 2003). Nous verrons par la suite les caractéristiques de ces nouvelles centralités ainsi que celles des centres anciens traditionnelles.

VI. LA PLURALITÉ DES CENTRES

De la ville mono centrique postulée, on passe à la ville multicentrique résultat d'un processus d'agglomération. Des centres multiples mais identiques on passe, sans égard pour la chronologie, à une hiérarchie de centres avec la théorie des places centrales puis avec l'endogénéisation de cette hiérarchie par (FUJITA, KRUGMAN , & MORI, 1999)

1. Multiplier les centres

Elle résulte du jeu combiné des avantages de l'agglomération des firmes en termes d'échange d'information et des coûts occasionnés par cette agglomération en termes de transport de la main-d'œuvre et de rente foncière. La forme de centralité obtenue dépend essentiellement de la manière dont les coûts d'échange d'information entre les firmes et les coûts de déplacement des travailleurs varient avec la distance. L'agglomération centrale des firmes est d'autant plus marquée que les premiers sont élevés par rapport aux seconds. Des configurations clairement multicentriques apparaissent seulement si les coûts de communication entre les firmes décroissent de façon amortie avec la distance.

Comme dans le modèle monocentrique, le centre est considéré comme une agglomération de firmes, toutes identiques. La centralité reste conçue sur la base d'une relation de firmes à travailleurs, ceux-ci n'ayant aucune relation directe entre eux.

2. Hiérarchiser les centres

Les géographes ont systématisé l'idée avec la théorie des lieux centraux, l'économie spatiale formalisée a suivi, dans les années 1990. La théorie des lieux centraux explique l'existence d'une hiérarchie de villes sur la base d'une hiérarchie de fonctions urbaines. Différents niveaux de fonctions urbaines sont définis selon leur spécialisation, donc selon l'extension de leur aire de marché.

Dans sa forme la plus simple, la hiérarchie obtenue est telle que tout centre d'un rang donné fournisse tous les biens de ce rang et des rangs inférieurs.

Retenons seulement le passage à la théorie de la genèse des systèmes hiérarchiques de villes dans une approche qui combine la microéconomie de la formation des villes et une certaine dose de théorie évolutionniste. Cette analyse hiérarchique reste elle aussi attachée à la conception classique de la centralité. C'est une conception très « territoriale » de la

Chapitre II : Etat de l'art

centralité. On est toujours dans une variation sur le thème centre périphérie, où différents niveaux de centralités s'emboîtent les uns dans les autres.

VII. COMMENT MESURER LA CENTRALITE URBAINE

L'étude statistique est une étape essentielle dans l'analyse d'un périmètre d'étude, elle comporte la mise en valeur de la dimension sociale dans l'intervention urbaine. Elle détermine les attentes de la société et l'impact de la future intervention sur la population.

Afin de mesurer la centralité urbaine, un questionnaire de type Likert élaboré, il est composé des critères d'évaluation de différents types de centralité ; politique, économique et sociale et aussi de l'accessibilité.

La collecte des données permet de classer les résultats d'enquête à travers un processus et convertir les résultats via le logiciel SPSS 26. Ces derniers seront examinés selon différentes échelles.

VIII. DE LA CENTRALITÉ A L'URBANITÉ

1. la ville, lieu de centralité

a. Comptez les hommes, vous aurez la ville

La ville est un élément dont les définitions varient. En France, il faut 2000 habitants agglomérés pour que l'on puisse parler de ville, alors qu'en Russie, une ville est définie comme étant un centre où habitent au moins 12 000 habitants et où 75% de la population active au moins n'appartient pas au secteur primaire. Mais un simple nombre ne peut définir une entité spatiale, dont, outre la population, la forme, l'histoire et surtout les fonctions sont autant de composantes. L'agglomération de population, critère le plus « matériel » censé définir la ville, semble tout à la fois le plus évident et le plus controversé parce qu'insuffisant.

b. Cernez les fonctions, vous aurez la ville

Certes la ville est un « groupement continu et dense d'une population exclusivement vouée aux activités industrielles et tertiaires » (Alainé, 1981). En effet, nous n'avons pas la prétention de cerner la ville, ni même la centralité urbaine, mais nous ne cherchons qu'à en extraire les traits qui pourraient servir par la suite notre approche des concentrations de commerces en milieu urbain. Une seconde notion émergente, des activités qui se traduisent par des secteurs privilégiés, par des fonctions urbaines qui la distinguent indubitablement du monde rural. « La raison d'être de la ville lui est donc supérieure, puisqu'elle concentre des fonctions et des réalités sociales qui servent la société tout entière. » (Jérôme)

« La ville eut toujours des rapports avec la société dans son ensemble, avec ses éléments constitutifs, avec son histoire. Les transformations de la ville ne sont pas les résultats passifs

Chapitre II : Etat de l'art

de la globalité sociale, de ses modifications. Elle se situe dans un entre-deux, à mi-chemin entre ce que l'on appelle l'ordre proche et l'ordre lointain, celui de la société, réglé par de grandes et puissantes institutions, par un code juridique formalisé, par une « culture » et des ensembles signifiants ». (Serge., avril 1999)

c. Cernez la vie, vous aurez la ville

Les Américains ont vraisemblablement perdu la ville, cette entité sociale, physique, culturelle et économique au profit d'un étalement urbain caractérisé par une extrême fragmentation et une ségrégation sociale et ethnique où les inégalités ne cessent de se creuser et les tensions de s'accroître.

Ce sont les chambres centrales du labyrinthe qui exercent sur l'homme de la ville leur magnétisme, ce sont elles qu'il revisite indéfiniment, le pourtour tendant à ne plus figurer qu'un écran protecteur, une couche isolante dont le rôle est d'enclorre le cocon habité, d'interdire toute osmose entre les campagnes proches et la vie purement citadine qui se verrouille dans le réduit central.

«La présence de ces fonctions est un des fondements des structures de population et des modes de vie urbains. » (Jacques, 1997) Ces fonctions qualifiées d'urbaines sont plus que des fonctions qu'on trouve en ville mais qu'indubitablement elles participent à la dimension urbaine d'un espace.

2. La ville, espace centrale

Le rapprochement d'un lieu spatialement circonscrit -la ville- et d'un concept (et par conséquent d'une notion plus qualitative) -la centralité- suppose de voir ce qui peut dans le premier être révélateur du second. C'est-à-dire qu'il s'agit d'envisager en quoi la ville est un lieu de centralité, plus que de voir en quoi la centralité est un phénomène spécifiquement urbain. Ceci justifie la réflexion préalable en cours sur le contenu du fait urbain et la définition de la ville. Il ne s'agit pas pour nous de refaire toute la démarche cognitive sur l'origine et le fondement même de la ville : il nous faut juste voir à travers quelques approches choisies du signifiant urbain, quels peuvent être les invariants et les faits qui servent notre cause, c'est-à-dire qui lient villes et centralités. (LEBRUN, 2002)

a. Les centres de la ville, les centres dans la ville

Nous avons vu la ville comme un creuset de centralités, comme un espace identitaire fort qui canalise l'activité. La ville est une concentration de fonctions qui domine un espace plus ou moins délimité par les influences des autres villes les plus proches. La ville est au centre d'un

Chapitre II : Etat de l'art

espace, elle crée son territoire, dont elle est le lieu central. C'est nécessairement en ce sens que nous devons entendre cette expression de « centralité urbaine ».

Tout ce qui a trait à l'urbain se trouvent sacralisés par ce simple exercice morphologique qui conceptualiserait sans même apporter quelque idée... Et pourtant, en cernant la notion de ville, nous venons de voir que ce mot « urbanité » pouvait recouvrir toute cette richesse qui fait que la ville n'est pas plus un simple espace de densité, mais une réalité supérieure qui puise ses fondements dans un fourmillement, conjonction de densité et de diversité, dont découle son caractère central. (LEBRUN, 2002)

3. la ville, ensemble de lieu de centralité

Pour autant l'appréhension des relations entre fonctions ne saurait nous dispenser de considérer la ville comme un espace hétérogène, où certains lieux détiennent plus de centralité que d'autres.

a. Le centre et le milieu

Revenons un instant sur cette place du centre-ville dans la ville. Burgess soulignait cette caractéristique naturelle du centre-ville, « Il y a dans toute ville, une tendance naturelle des transports locaux et extérieurs à converger vers le centre d'affaires. Dans le secteur central de toute grande ville, on s'attend à trouver les grands magasins, les gratte-ciels occupés par des bureaux, les gares ferroviaires, les grands hôtels, les théâtres, le musée, l'hôtel de ville. »

(Ernest B. , 1984) Rien ne sert, d'une part, de s'attarder à l'échelle supra-urbaine, les quelques mises au point faites suffisant à nous montrer la ville comme étant de toute évidence un espace propice à l'activité marchande.

Chapitre III :Etude empirique

Chapitre III : Analyse empirique

3. Caractéristique climatique :

A. Climat

Blida subit, de par sa position géographique, la double influence de la mer qui est distante de 22km et de la montagne qui domine la ville, Cette situation lui donne un climat de type méditerranéen chaud et tempéré qui se caractérise essentiellement par deux saisons :

- une saison chaude et sèche

B. 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.

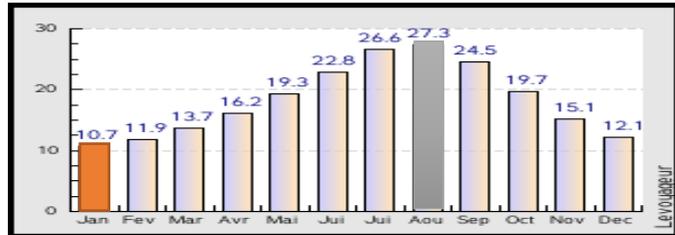


Figure 3 température de Blida au cours de l'année

-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.

C. Pluviométrie

-La saison pluvieuse est de décembre à février.

-La saison moyenne : de mars à mai et d'octobre à novembre.

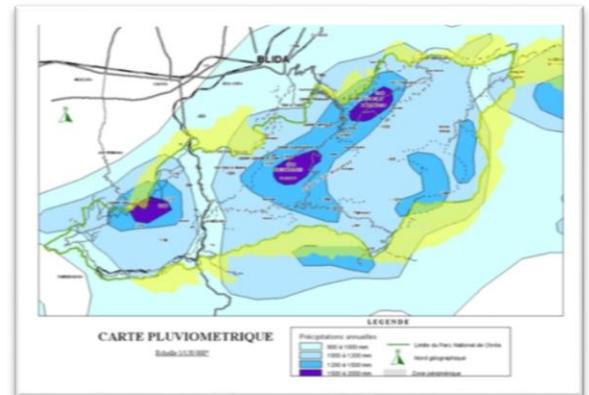


Figure 4 Carte de pluviométrie de Blida

-La saison sèche : de juin jusqu'à septembre.

-Une pluviométrie annuelle forte de 600 à 700mm.

D. Humidité

Le mois le plus humide est le mois de décembre et janvier avec 82 % alors que le mois le moins humide coïncide avec le mois d'aout avec 57%.

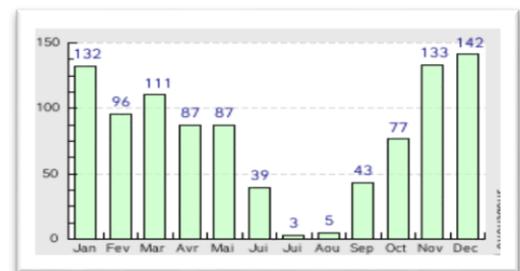


Figure 5 Précipitation de Blida au cours de l'année.

Des précautions contre l'humidité en utilisant des matériaux au niveau de revêtement extérieur qui sont résistants à l'humidité.

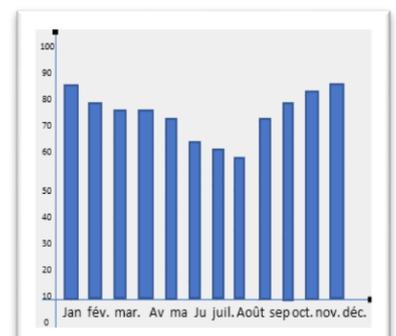


Figure 6 L'humidité de Blida au cours de l'année

Chapitre III : Analyse empirique

E. Vents dominants

Les vents dominants sont des vents du nord et nord-est au printemps et de l'ouest et du nord-ouest en hiver ainsi que le sirocco en été.

Disposition des ouvertures de côté des vents dominants afin de bénéficier de la ventilation naturelle et obtenir le meilleur confort thermique pour améliorer la performance énergétique et l'optimisation de projet, au

Même temps contribuer à la réduction des consommations énergétiques. Prendre en

F. 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, une nécessité de la disposition des voiles et le règlement parasismique doit être respecté.

G. Morphologie

Le relief de la wilaya se compose principalement d'une importante plaine (la Mitidja), ainsi que d'une chaîne de montagnes au sud de la wilaya (zone de l'Atlas blidéen et piémont).

La plaine de Mitidja contient de terres très fertiles qui sont aptes à la construction. Ces terrains

Constituent une bonne assise de fondation, leurs pentes sont en général assez douce ou faible pourcentage dans l'ensemble.

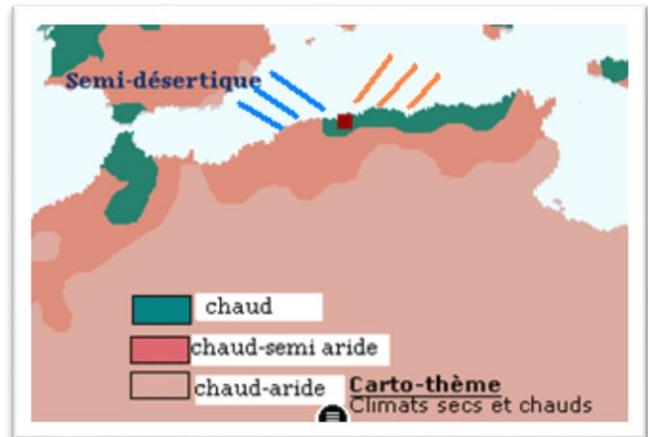


Figure 7 Les zones des vents dominant du nord de l'Algérie.

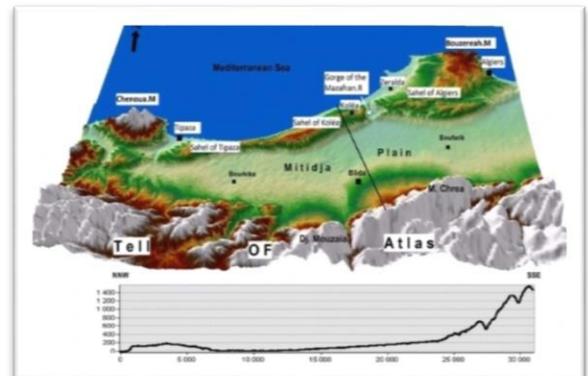


Figure 8 : La morphologie de Blida

II. Présentation du cas d'étude :

L'axe 11 Décembre 1960 est situé au nord-est de Blida à 1.2 Km du centre, entre les deux axes qui structurent la ville ; l'axe Youcefi Abdelkader, et l'axe Mohamed Boudiaf. Il s'étale sur 4.5 km. Il est délimité au nord par la zone industrielle, et au sud par la zone militaire, l'axe est franchi par une ligne de chemin de fer.

1. Critère de choix :

- Le 11 Décembre 1960 est un Axe important représente la 2eme couronne d'extension de la ville.
- Deux pôles de croissance de la ville de Blida.
- Intersection avec plusieurs centralités de la ville.
- Centralité consolidé en transformation qui présente des potentialités nécessitant plusieurs opérations urbaines.

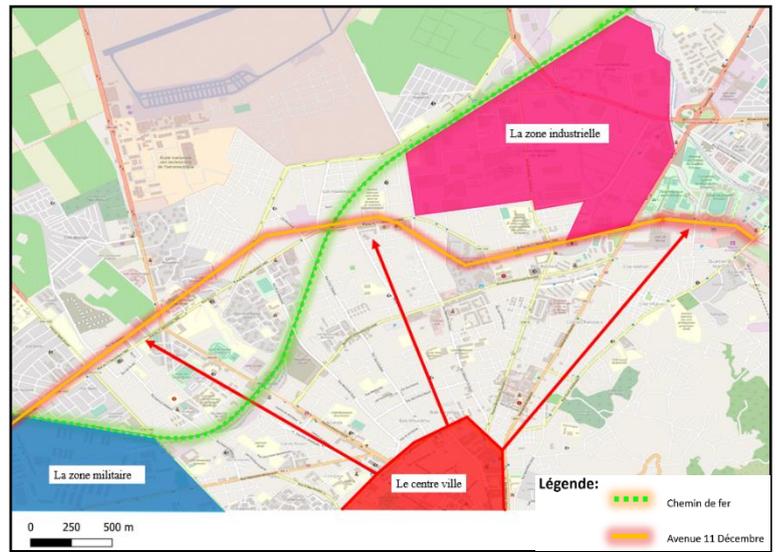


Figure 9 : Carte de situation géographique d boulevard 11 Décembre 1960

Source : QGIS traité par l'auteures

- Différentes vocations tous long des boulevards.
- Une entrée de la ville « vers Média ».
- Manque d'articulation « fragmentation ».
- Etat de bâti dégradé dans quelle qu'entité.
- Flux Fort dans les deux axes (la mobilité).

2. Analyse diachronique

Afin de comprendre la croissance de la ville de Blida, il faut connaître l'origine de sa naissance, son histoire et son évolution au cours du temps. Ainsi, nous pourrions déterminer les éléments qui ont orienté cette évolution et auquel cas, si ces éléments sont encore d'actualité.

Chapitre III : Analyse empirique

La période 1935/1830 :

Cette époque se caractérise par

- L'implantation des premiers éléments urbains
- L'espace urbain fut délimité et organisé par un rempart
- La croissance du tissu urbain s'est faite d'une manière uniforme, ordonnée par la géomorphologie du site vers le Nord, car, la montagne de CHREA constituait une

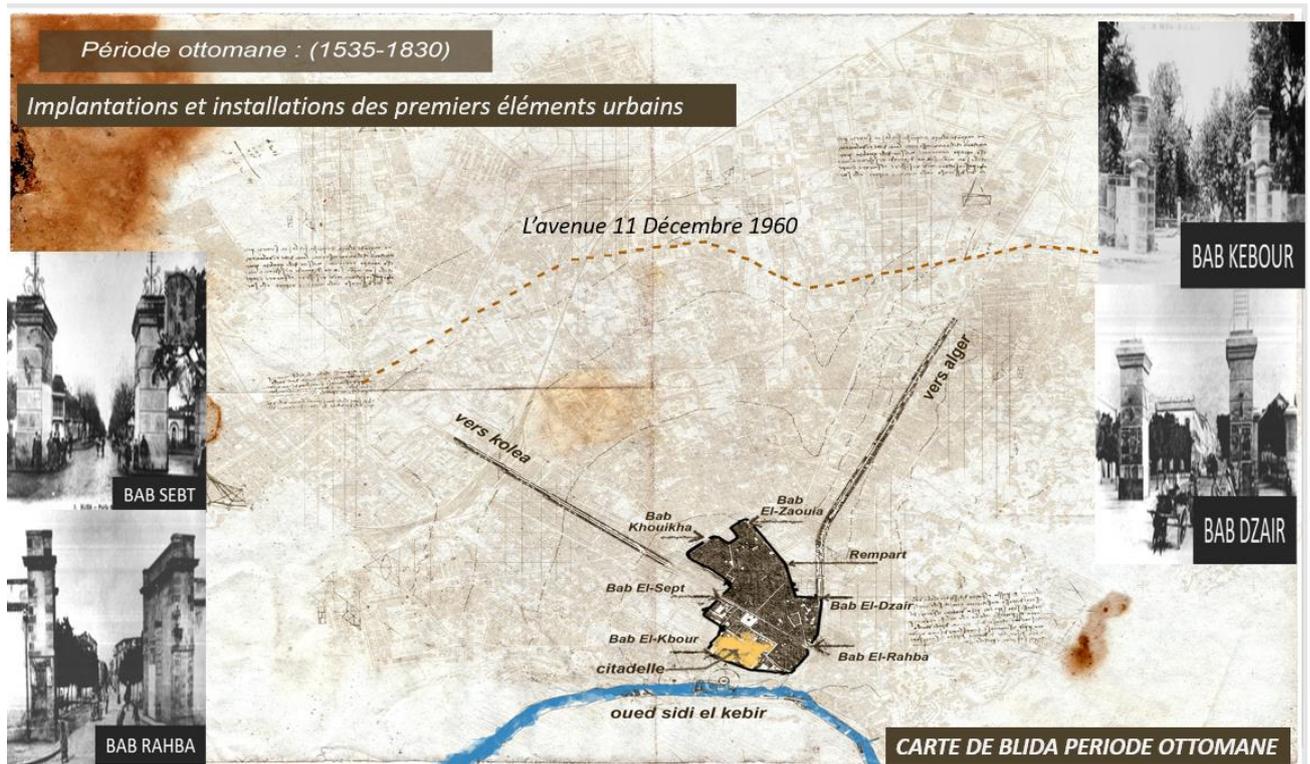


Figure 10: Carte de Blida 1535/1830.

La période 1830/1926 :

Cette époque se caractérise par

- Une modification de la structure urbaine s'est mise en place lors de la reconstruction de blida par les français.
- Vient se poser en premier lieu, une trame en damier (un plan d'urbanisation hippodamien moderne (rues à angle droit et maisons basses)) sur l'ancienne trame labyrinthique de la ville traditionnelle.
- La densification qui s'est faite autour de l'intersection des deux axes structurants de la ville

Chapitre III : Analyse empirique

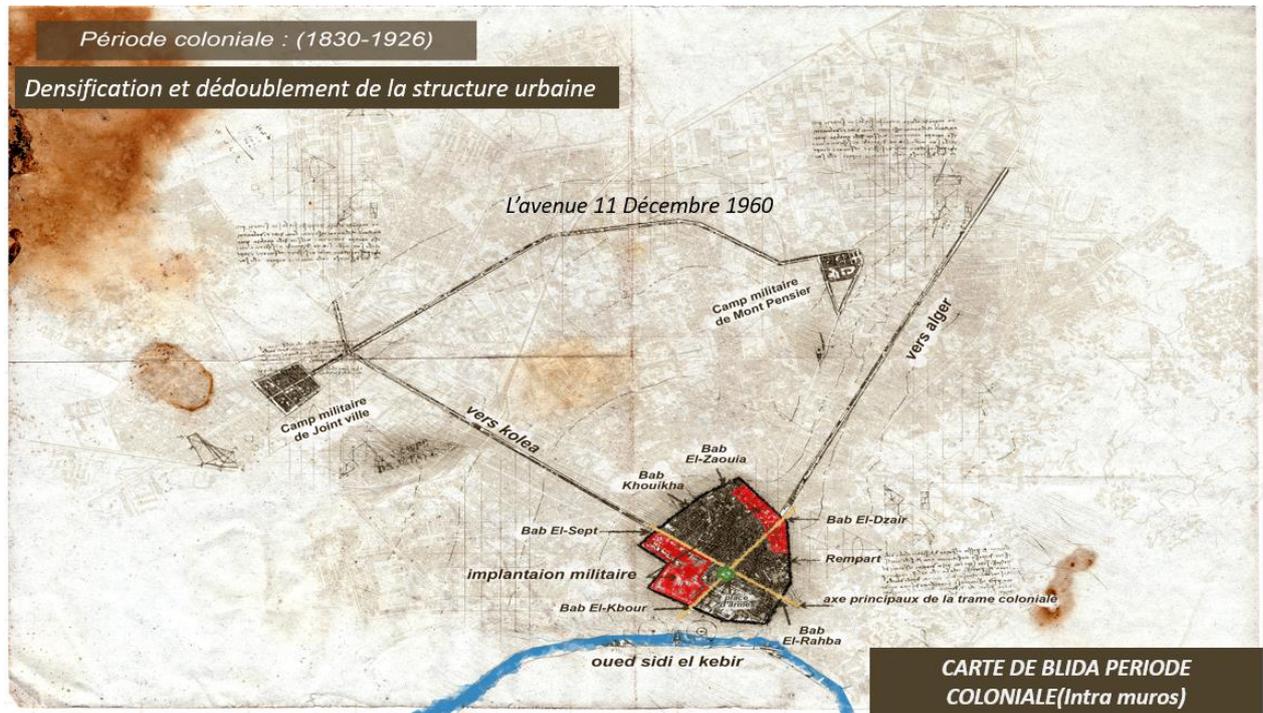


Figure 11: Carte de Blida 1830/1926

La période 1926/1962 :

Cette époque se caractérise par :

- Le développement de la ville s'oriente de plus en plus vers le nord. (Démolition du rempart en 1926) accentuer par les parcours territoriaux et les seguias
- Espaces militaires qui freinent l'avancée de la ville vers l'ouest et le chemin de fer vers le nord.
- Le noyau, la gare, les postes avancés constituent des pôles de croissance.
- La ville prend une extension en forme d'éventail ouvert sur le nord-est et bloqué au sud par le mont chréa. Formant une urbanisation multidirectionnelle.

Chapitre III : Analyse empirique

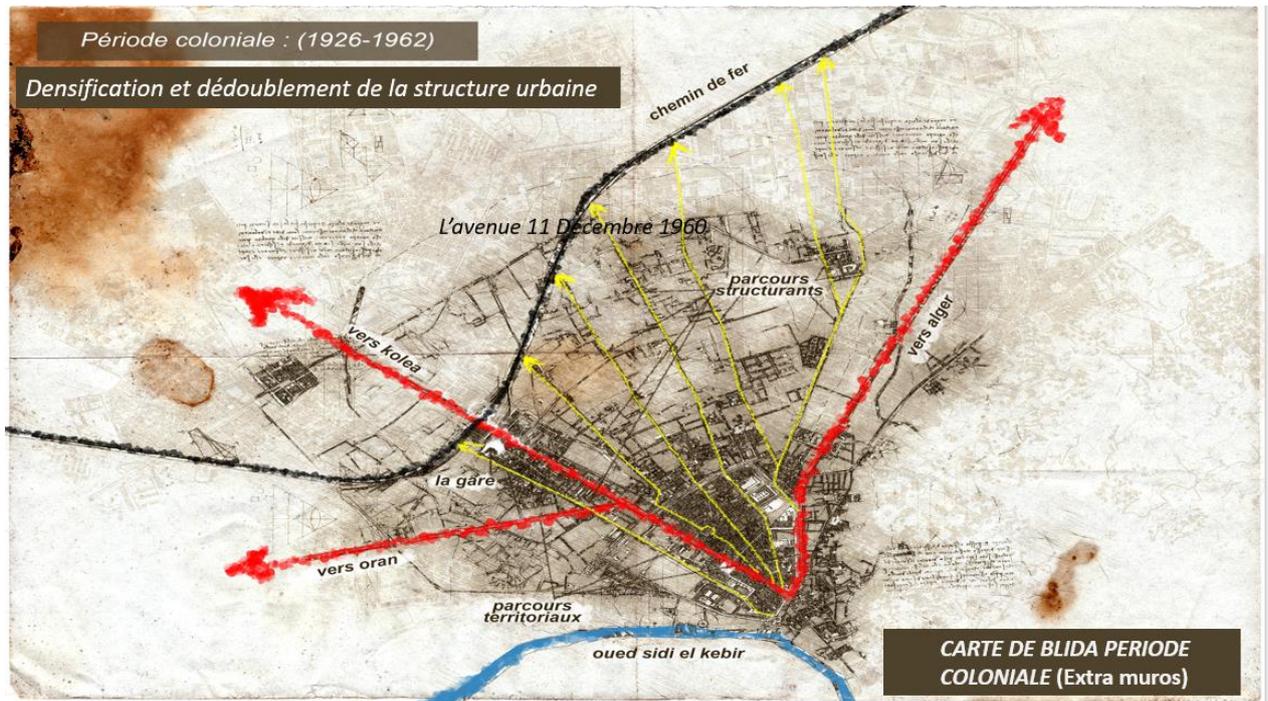


Figure 12: Carte de Blida 1926/1962

La période après 1962 postcoloniale :

Cette période est caractérisée par :

- La mise en place d'une nouvelle phase d'urbanisme.
- Apparition d'une nouvelle forme d'urbanisme anarchique.
- L'absence d'outils d'urbanisation influe sur les tentatives de développement daménagé entre les parcours de développement qui naissent sur les parcours vers OuledYaich et Beni Merede nouveaux lotissements

Chapitre III : Analyse empirique

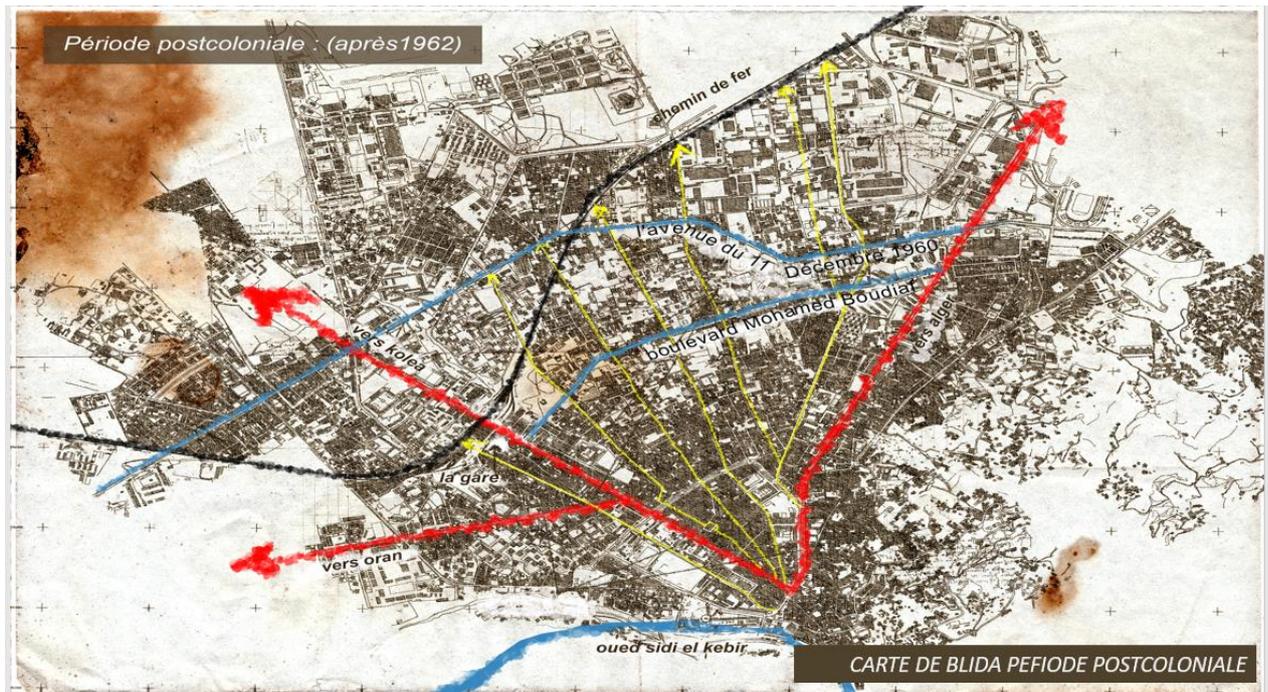


Figure 13: Carte de Blida après 1962

3. Analyse cas d'étude

A. Logique de la division

Pour étudier et analyser la zone d'intervention, nous avons décidé de diviser la rue 11 décembre 1960 en séquences selon plusieurs logiques :

a. La division selon le changement de direction

Selon cette logique la rue est divisée en cinq séquences.

b. La division selon les voies

La division selon l'intersection des voies et des avenues avec la rue, selon cette logique nous avons constaté que la rue se divise en onze tronçons.



Figure 14 : La carte de division selon le changement de direction

Source : QGIS traité par l'auteurs.

Chapitre III : Analyse empirique

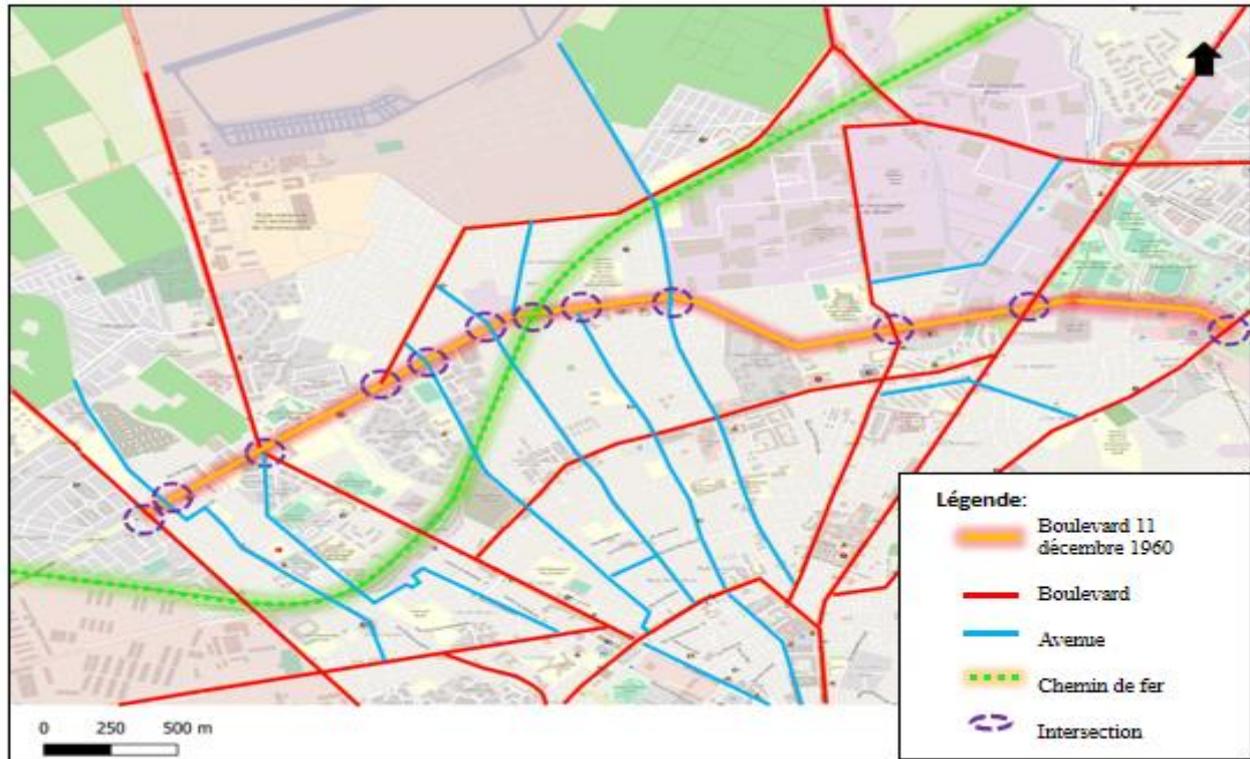


Figure 15 Carte d'intersection de voiries avec le boulevard 11 décembre 1960

Source : QGIS traité par l'auteures.

La division des séquences selon les voies veut dire que leurs limites sont formées par des voies (les boulevards, les avenues, ...).

c. La division selon les fonctions (Le zoning)

A travers l'analyse fonctionnelle ; on a trouvé qu'on peut diviser la rue en six séquences.

On a reparti le boulevard étudié en 6 entités suivant la logique de leurs appellations communes afin de faciliter la lecture des vocations dans chaque entité.

- * Manque de mixité fonctionnelle dans une même entité.
- * Domination de la vocation résidentielle (habitations individuelles de type lotissement en masse densifiés
- * Présence de sites et de friches industriels ce qui cause une dégradation dans le paysage urbain
- * Présence de grands équipements à échelle régionale, et National, c'est un potentiel pour revaloriser la centralité.

Chapitre III : Analyse empirique



Figure 16 Carte de division selon les fonctions

Source : QGIS traité par l'auteurs

d. La division finale

La division finale, à travers la superposition des trois logiques précédentes.

A fin de ce travail, on a réparti l'aire d'étude en 5 traçons suivant des raisonnements logiques.

Ce choix a été établi par :

- * La logique de l'intersection de la rue avec d'autres axes et voies.
- * La logique de changement de direction.
- * La logique de fonctionnelle de zoning.

Chapitre III : Analyse empirique



Figure 17 : Carte de division finale

Source : QGIS traité par l'auteurs

4. Kevin Lynch

Dans les années 60 et 70, comme réaction aux impacts destructifs du mouvement moderne sur les villes américaines et la vie urbaine, la démarche de Kevin Lynch a critiqué la perte de la dimension humaine dans les villes et avec sa démarche il rend cette dimension plus visible.

Lynch crée alors le concept d'« imagibilité » des formes urbaines, qui correspond à leur capacité à provoquer une image chez l'individu et par là faciliter la création d'images mentales collectives. Une ville avec une forte imagibilité permet à l'observateur de la percevoir comme une structure fortement continue, comme un enchaînement cohérent d'objets distinctifs qui entretiennent des relations claires avec d'autres objets. (Lynch K., 1959)

A. Les cinq éléments de Kevin Lynch :

a. Les voies : Voie principales, et secondaires

Les voies (paths) sont des éléments linéaires du paysage urbain permettant l'organisation du mouvement. Exemples : Rues, trottoirs, sentiers, lignes de transport en commun, voies ferrées. Les voies sont susceptibles d'être parcourues physiquement par les piétons observateurs et éventuellement par différents types de véhicules. (Lynch K., 1959)

Selon la carte des voies (figure20), Les voies sont hiérarchisées comme suit :

Chapitre III : Analyse empirique

- Voies principales : grande largeur, flux important
- Voies secondaires : circulation dans la ville, largeur suffisante
- Voies tertiaires : dessert vers le quartier, étroite

On remarque que :

- *le boulevard est très accessible et connecté avec les points fort de la ville.
- * Un manque de transport en commun qui limite la mobilité des personnes en voiture.
- * L'absence des parkings et places de stationnement est un grand problème.

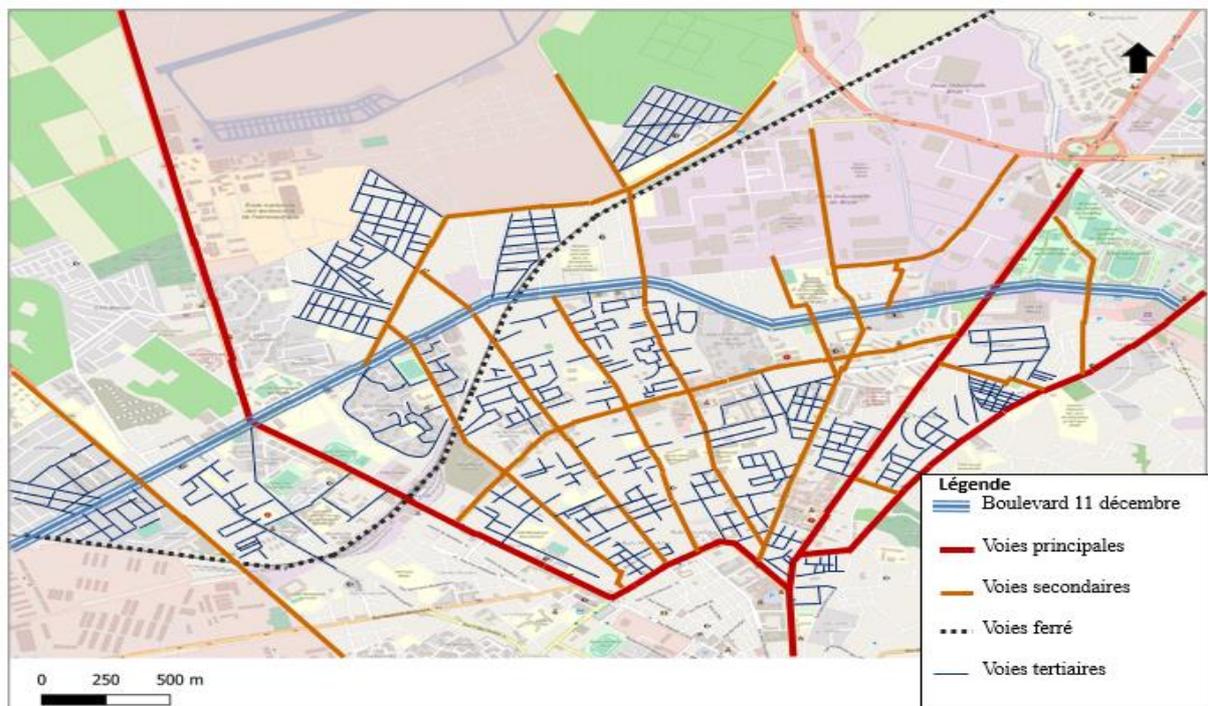


Figure 18 :carte des voies

Source : traité par l'auteurs

b. Les quartiers

Les quartiers (districts) sont des éléments surfaciques de la ville, caractérisés par un certain degré d'homogénéité (perceptive, fonctionnelle, etc.) et permettant à l'utilisateur d'avoir la sensation d'entrer, de sortir ou d'être dans un espace. (Lynch K., 1959)

Dans notre air d'étude on trouve :

Chapitre III : Analyse empirique

* Une bonne composition des quartiers, les bâtiments sont alignés avec la rue avec cour centrale.

*Les quartiers se caractérisent par une composition éclatée et d'une répétition de module avec une absence d'espaces publics.

La centralité se divise en :

-Le statut privé qui comporte deux types : individuelle planifiée et individuelle spontanée.

-Le statut public collectif : comporte les barres et les tours.

-Les espaces publics qui sont les moins présents.



Figure 19 : Carte des quartiers

Source : traité par l'auteurs

c. Les limites : limite naturelle, et artificielle

Les limites sont également des éléments linéaires du paysage urbain, susceptibles d'être parcourus visuellement et qui constituent le bord d'éléments surfaciques. (Lynch K., 1959)

Chapitre III : Analyse empirique

d. Les nœuds

Les nœuds sont des éléments ponctuels dans la perception du paysage urbain. Ce sont des jonctions de voies où l'on doit prendre des décisions (de direction notamment, mais aussi de mode de transport, comme dans le cas d'une station de métro ou d'une gare). (Lynch K., 1959)

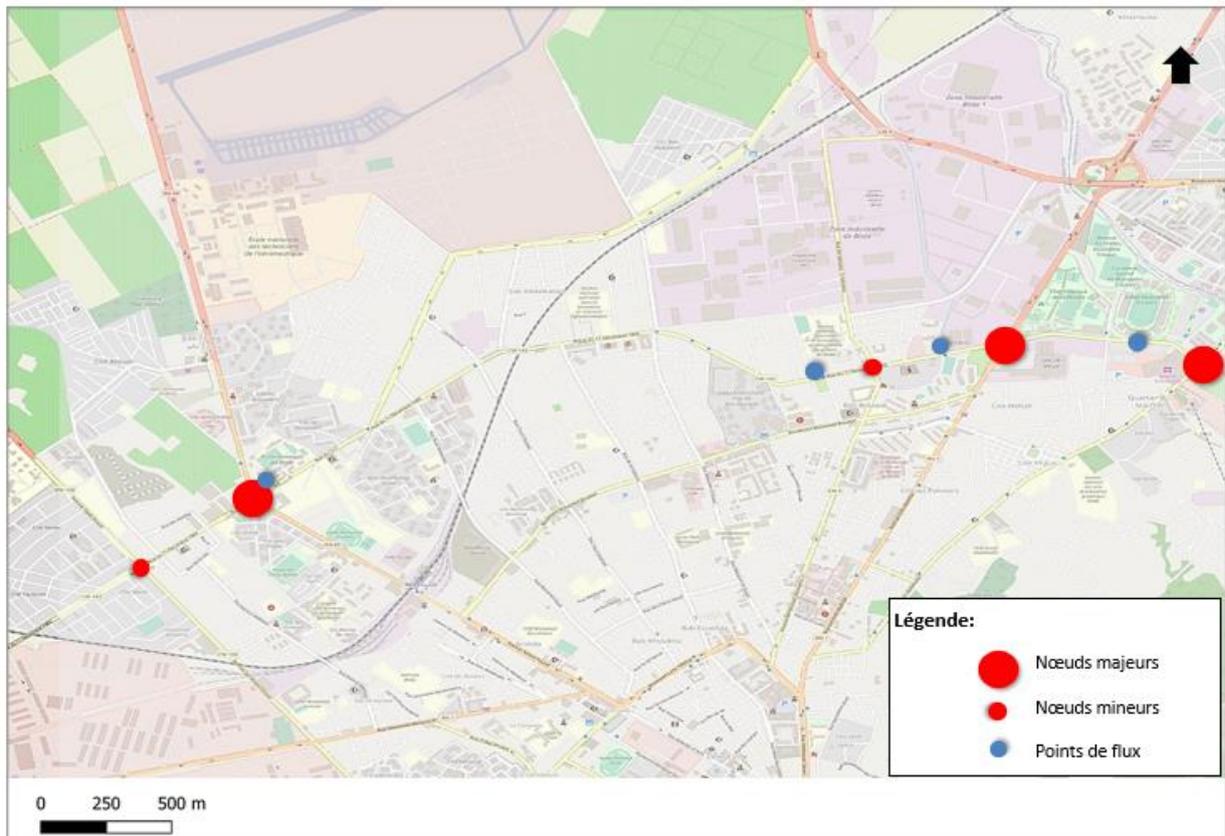


Figure 20 : Carte des nœuds

Source : traité par l'auteures.

e. Les repères

Les points de repère (« landmarks ») sont d'autres éléments ponctuels du paysage urbains. Leur nature peut être très variée : un bâtiment remarquable, un élément végétal singulier, un monument, un équipement technique, ... Comme le nom l'indique, ces éléments permettent à l'utilisateur de se situer (au moins de façon relative) et de s'orienter dans l'espace urbain. (Lynch K., 1959)

Les repères majeurs sont des repères qui existe à l'échelle de la ville comme le cas de notre zone d'étude ; le tribunal, conseil juridique, la radio de Blida, URBAB

Chapitre III : Analyse empirique



Figure 21 : Carte des repères.

Source : traité par auteures

Les repères mineurs sont des repères qui existe à l'échelle du quartier tel que ; La mosquée, Les ponts, les jardins.

LA CARTE SYNTHETIQUE

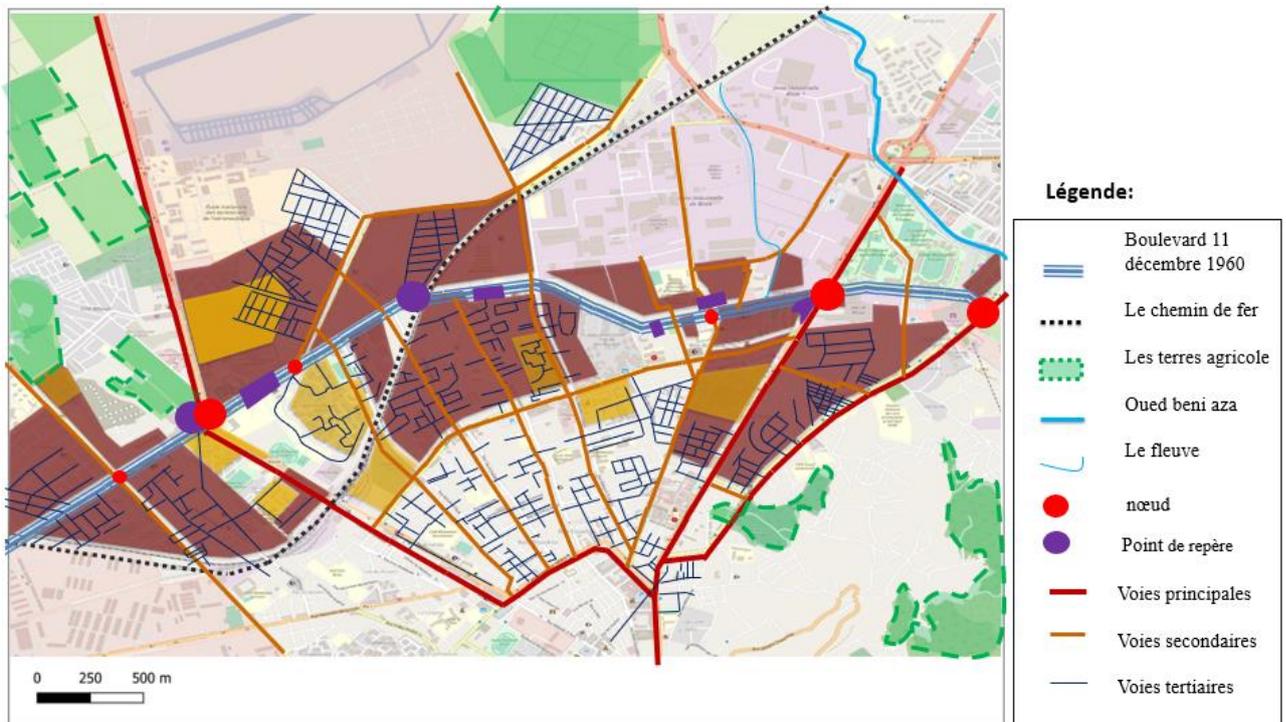
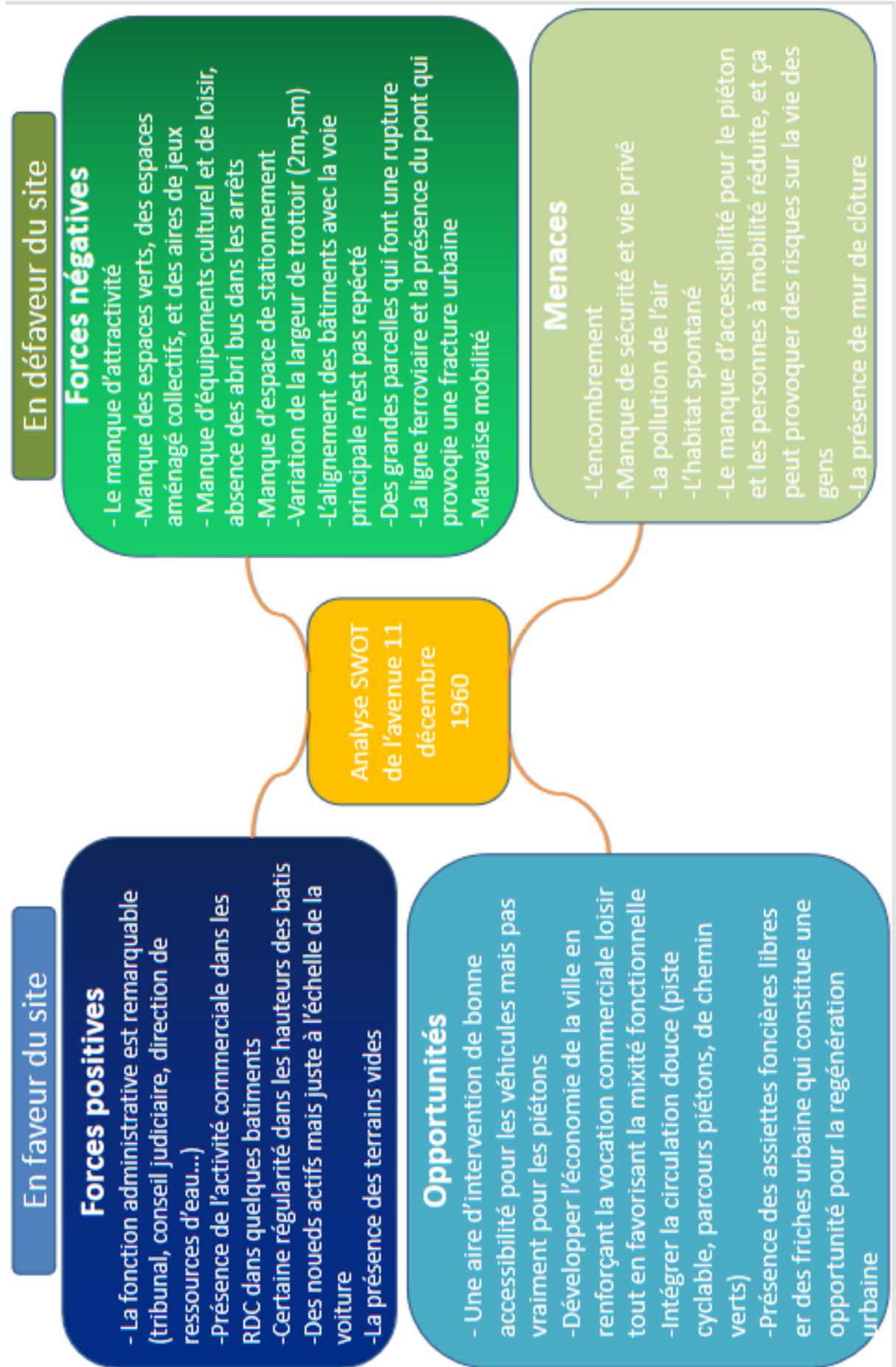


Figure 22 : Carte synthétique des cinq éléments de l'analyse urbaine. Source : traité par l'auteures.

5. L'analyse SWOT :



6. L'ANALYSE EMOTIONNELLE :

A. La description émotionnelle de la rue 11 décembre 1960 :

La rue 11 décembre 1960, qui se divise en cinq sections distinctes et riches en émotions.

Au début de la rue, vous serez émerveillé et enthousiasmé par la présence d'une structure métallique monumentale, le stade national de Mustapha Tchaker après sa réhabilitation, face au stade vous trouvez une grande place publique contient des aires de jeux pour les enfants, des espaces de streetworkout, des bancs et des tables pour la détente. Vous trouvez des différentes catégories se regroupent et se réunissent, qui donne une impression de l'inclusion sociale et l'appartenance. Vous constatez aussi la présence de l'habitat intégré sous forme des ilots ouverts, avec des jardins intérieurs aménagés en assurant le sentiment de sécurité et de sérénité. Vous finissez avec la façade du club hippique qui est animée par des terrasses et des espaces de consommation, sous forme d'une promenade urbaine qui donne l'impression de connexion sociale et la joie.

En arrivant à la deuxième section, cette partie est caractérisé par la présence de l'activité commerciale au niveau des RDC des habitations individuelles, avec des grandes vitrines offrent une vue sur des boutiques et des restaurants, suscitant l'envie de rentrer et d'explorer ces espaces. Ces maisons individuelles ont des toitures en tuile et se suivent tout au long la partie de la rue en même rythme avec un traitement de façade similaire, mais chaque façade garde son image unique. Les balcons sont partiellement couverts en moucharabieh pour assurer l'intimité, avec des végétations donnant une impression de sérénité. Elle est aussi marquée par la place publique DJnina qui assure l'inclusion sociale et l'appartenance.

On continue le parcours et on arrivent au troisième partie de la rue qui a un caractère éducatif et culturel, elle est marquée par l'exposition en plein air, dans des jardins ou bien sur la rue elle-même, ça vous donne la curiosité et l'enthousiasme pour continuer à traverser cette partie de la rue, c'est un lieu parfait pour l'inspiration et le regroupement de gens, des artistes et aussi les étudiants grâce à la présence de la cité universitaire, on remarque la présences des lieux de coworking qui favorisent l'urbanisme

Chrono-topique. Cette zone offre une ambiance créative et inspirante.

Chapitre III : Analyse empirique

La quatrième section est caractérisée par la présence des administrations étatiques (tribunal, cour de justice, trésor,) qui donnent l'impression de sécurité, des vitrines animées offrent une vue sur des commerces qui donnent l'envie de la découverte, et par le chemin de fer et le pont qui donnent une impression d'insécurité et d'anxiété, cela génère une déception de passer de positif vers le négatif.

Enfin, la cinquième section de la rue est caractérisée par la diversité de style architectural, c'est une partie qui donne une idée sur les caractéristiques générales de la rue, elle est riche en espaces verts, les passages piétons sont partiellement couverts avec des pergolas, ça vous donne l'impression de sécurité et de sérénité, les jardins au centre des bâtiments résidentiels représente des espaces des lieux de rencontre, de détente et de vie sociale.

Tout au long la rue vous trouvez des pistes cyclables, des mobiliers urbains pour la détente (des bancs) et des mobiliers urbains sportifs pour la pratique de streetworkout. Le traitement du sol dans les trottoirs se varie au niveau de la forme et la couleur mais le matériau reste toujours le même pour garder la cohérence. Le traitement des façades qui donnent sur la rue ont un style contemporain, qui est cohérent mais pas forcément similaire. Malgré l'unicité de la rue 11 décembre 1960, cette rue est une vitrine de diversité architecturale et urbaine, où chaque section offre un sentiment émotionnel différent

B. L'AXE DRAMATIQUE DE LA RUE 11 DECEMBRE 1960 :

L'axe dramatique est un outil de structure narrative utilisé dans le cinéma et la littérature pour organiser l'intrigue d'une histoire. Il représente la ligne narrative principale qui relie les différents événements d'une histoire en déterminant les moments clés et les tensions dramatiques. Il est souvent utilisé pour aider à créer un récit cohérent et passionnant qui tient le public en haleine jusqu'à la fin.

Il est généralement constitué de plusieurs éléments clés, qui incluent : La scène d'exposition, le conflit, les moments clés, les péripéties (escalade), la scène de climax, la résolution. Nous avons essayé d'appliquer ce principe de l'axe dramatique sur la rue 11 Décembre 1960.

Chapitre III : Analyse empirique

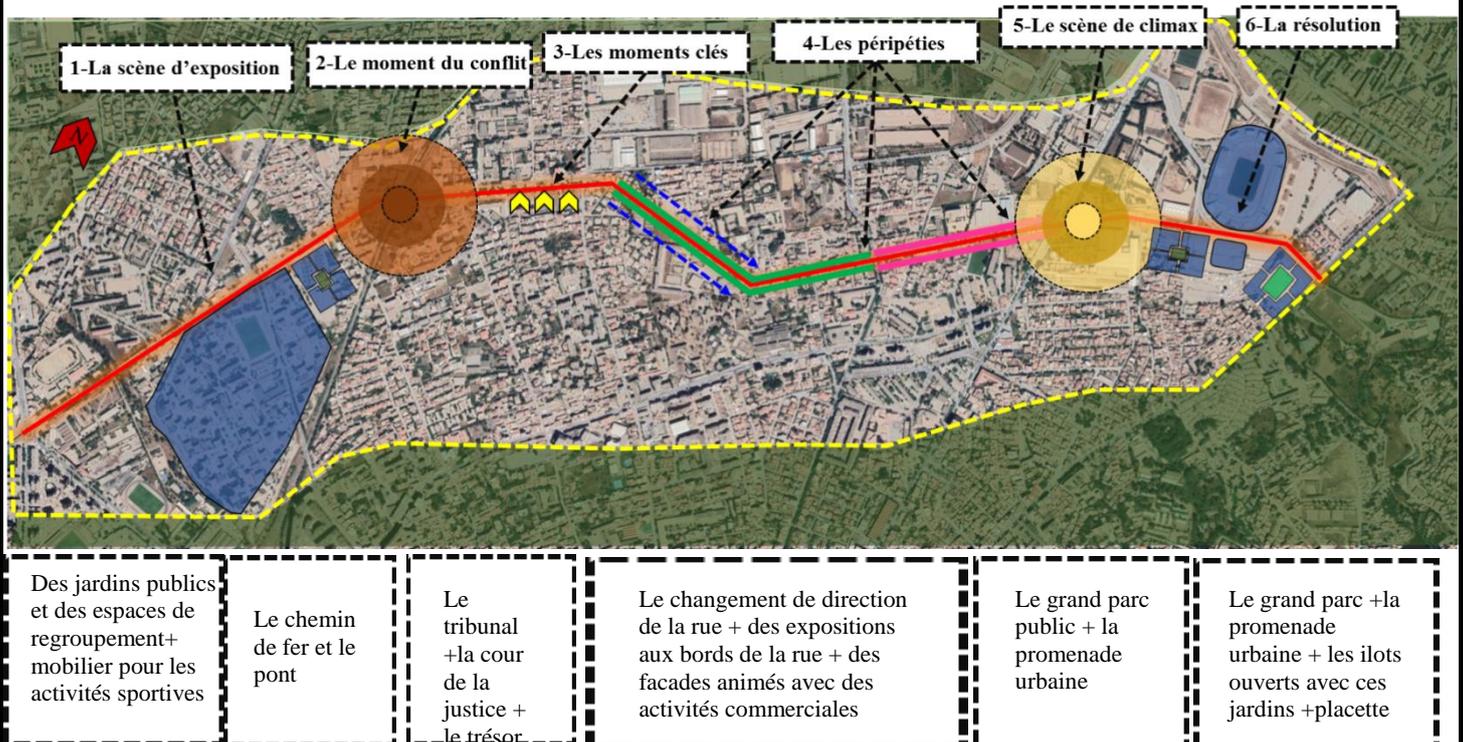


Figure 23 : Carte de l'axe dramatique de la rue 11 Décembre 1960

C. LA STRUCTURE DE LA RUE 11 DÉCEMBRE 1960 SELON L'AXE DRAMATIQUE

Nous pourrions structurer la rue de 5 km en utilisant cet axe dramatique :

a. La scène d'exposition :

Elle représente une partie de la rue, où nous présentons aux visiteurs les caractéristiques générales de la rue, telles que la largeur, les types des bâtiments, les espaces verts, les ambiances qui existent et les émotions ressentis quand ils traversent la rue.

Dans notre cas la partie qui représente la scène d'exposition donne une image sur toute la rue, quand on est à la recherche de l'urbanisme végétal qui considère la végétation comme composante de base de la conception et de l'intervention urbaine, donc on doit projeté des espaces verts et des parcs.

Aussi cette partie donne une idée sur le style architectural dominant dans la rue, un traitement des façades qui exprime le style contemporain (un traitement pas forcément similaire mais cohérent), le mobilier urbain dédié à l'activité sportive.



Chapitre III : Analyse empirique

Les ambiances qu'on peut trouver dans cette partie sont :

Des ambiances visuelles : à travers la présence de la végétation, le traitement des façades (végétalisé, vitré ...etc.)

Des ambiances olfactives : cela à travers le choix de type de végétation, des fleurs, des plants qui existent tout au long de la rue.

Des ambiances sensorielles : le confort, grâce à la présence des jardins et de végétation.

Les émotions ressentis :

La sécurité : les espaces publics et les espaces de regroupement.

La curiosité : vue que cette partie donne juste une idée sur la rue en générale, ça donne la personne la curiosité de continuer à traverser la rue.

La sérénité : le sentiment de la paix dans les espaces verts.

La détente : à travers le mobilier urbain.

La joie : le regroupement des gens, les enfants dans les aires de jeux.

L'inclusion et l'appartenance : la présence de toutes les catégories des gens

b. Le conflit :

C'est un obstacle ou une source de tension dans la rue, dans ce cas c'est le chemin de fer et le pont qui des obstacles causent une rupture dans la rue.

On trouve des mauvaises ambiances dans cette partie, ce sont :

- **Des ambiances sonores** : le train
- **Des ambiances visuelles** : le chemin de fer, le pont
- **Des ambiances sensorielles** : la pollution de l'aire



Figure 24 : Le mobilier urbain sportif dans la rue et les espaces publics



Figure 25 : La ville de Valence, ville des 4 fleurs



Figure 26 : La tour végétale de Gerland



Figure 27 : Le pont

Chapitre III : Analyse empirique

Les émotions ressentis :

- L'insécurité et la peur : au niveau du pont.
- La déception

c. Les moments clés :

Cela pourrait être des points de repère importants tout au long de la rue, dans ce cas ce sont les équipements administratifs tels que : trésor de Blida, la cour de justice, le tribunal.

Les ambiances qu'on peut trouver dans cette partie sont :

Des ambiances visuelles : type de constructions des équipements

Des ambiances sensorielles : la propreté

Les émotions ressentis :

La sécurité : la présence des bâtiments de justice.



Figure 28 : Les administrations étatiques

Chapitre III : Analyse empirique

d. Les péripéties :

Cela pourrait être des surprises qui face la personne dans la rue comme : le changement de direction de la rue, aussi les expositions des clubs universitaires en plein air, qui peuvent animer la zone qui a un aspect éducatif (la cité universitaire).



Figure 29 : Façade animée par des boutiques



Figure 30 : Des expositions en plein air

Les ambiances qu'on peut trouver dans cette partie sont :

Des ambiances visuelles : à travers les expositions dans la rue, les façades des boutiques vitrées au niveau des RDC.

Des ambiances sensorielles : le confort, grâce à la présence des jardins et de végétation.

Les émotions ressentis :

- La sécurité : les espaces publics et les espaces de regroupement.
- La curiosité : ça donne la personne la curiosité de connaître le contenu des expositions.
- La sérénité : le sentiment de la paix dans les espaces verts.
- La détente : à travers le mobilier urbain.
- La joie : le regroupement des gens, les enfants dans les aires de jeux.
- L'inclusion et l'appartenance : la présence de toutes les catégories des gens.

e. La scène de climax :

Cela pourrait être le point culminant de la rue, dans ce cas c'est un grand parc public et la promenade urbaine qu'on va créer au niveau la façade du club hippique.

Les ambiances qu'on peut trouver dans cette partie sont :

- **Des ambiances visuelles** : à travers la présence de la végétation dans le jardin public et la promenade urbaine.
- **Des ambiances olfactives** : cela à travers le choix de type de végétation, des fleurs, etc.

Chapitre III : Analyse empirique

- **Des ambiances sensorielles** : le confort, grâce à la présence des jardins et de végétation.

Les émotions ressentis :

- La sécurité : dans le jardin public et la promenade urbaine.
- La sérénité : le sentiment de la paix dans les espaces verts.
- La détente : à travers le mobilier urbain.
- La joie : le regroupement des gens.
- L'inclusion et l'appartenance : la présence de toutes les catégories des gens.

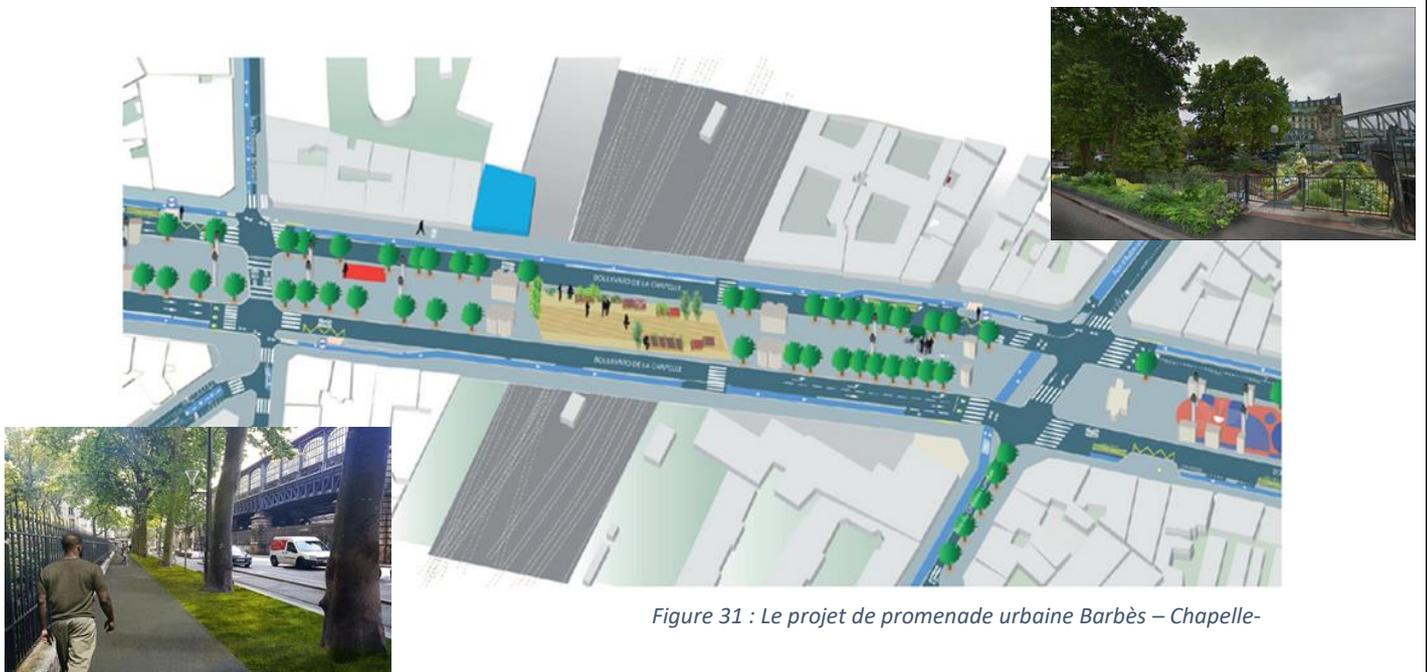


Figure 31 : Le projet de promenade urbaine Barbès – Chapelle-

f. La résolution:

Cela pourrait être la fin de la rue, où nous offrons une conclusion satisfaisante, comme une vue sur l'horizon ou une grande place pour se détendre et se rafraîchir. Dans la rue 11 décembre 1960, la partie de résolution va contenir une place publique, des ilots ouverts accessible avec des jardins publics, des espaces de détente, qui assurent le regroupement des gens qui accomplit par la suite l'inclusion sociale. La résolution peut être aussi renforcer par la réhabilitation du stade national Mustapha Tchaker.

Chapitre III : Analyse empirique



Figure 32 : 'un des six ilots frais de climespace à paris



Figure 32 : la réhabilitation du stade Abdoulaye wade au sénégal



Les ambiances qu'on peut trouver dans cette partie sont :

Des ambiances visuelles : à travers la présence de la végétation, la place publique, la promenade urbaine, les ilots ouverts.

Des ambiances olfactives : cela à travers le choix de type de végétation, des fleurs, etc.

Les émotions ressentis :

Le confort: grâce a la présence des jardins et de végétation.

La sécurité: les espaces publics et les espaces de regroupement.

L'appartenance: le sentiment d'inclusion dans la société à travers le regroupement dans les espaces publics.

7. Analyse synchronique de l'air d'intervention :

A. L'air d'intervention :

Le choix s'est porté sur cette entité, limité au sud par la ligne de chemin de fer, au nord par l'école national des techniciens d'aéronautiques (zone militaire) et du coté est et ouest par les voies.

Ce choix a été motivé par les raisons suivantes :

- Sa situation stratégique entre deux centralités : la centralité en formation du 11 Décembre et la future centralité la Rue Ouali Mohamed.
- La problématique des ZHUN non structuré.
- La rupture de la centralité causée par la ligne du chemin de fer.
- Manque d'équipement d'attraction commercial et pauvreté des espaces publics.
- L'impact environnemental cause par un équipement industriel.

Chapitre III : Analyse empirique

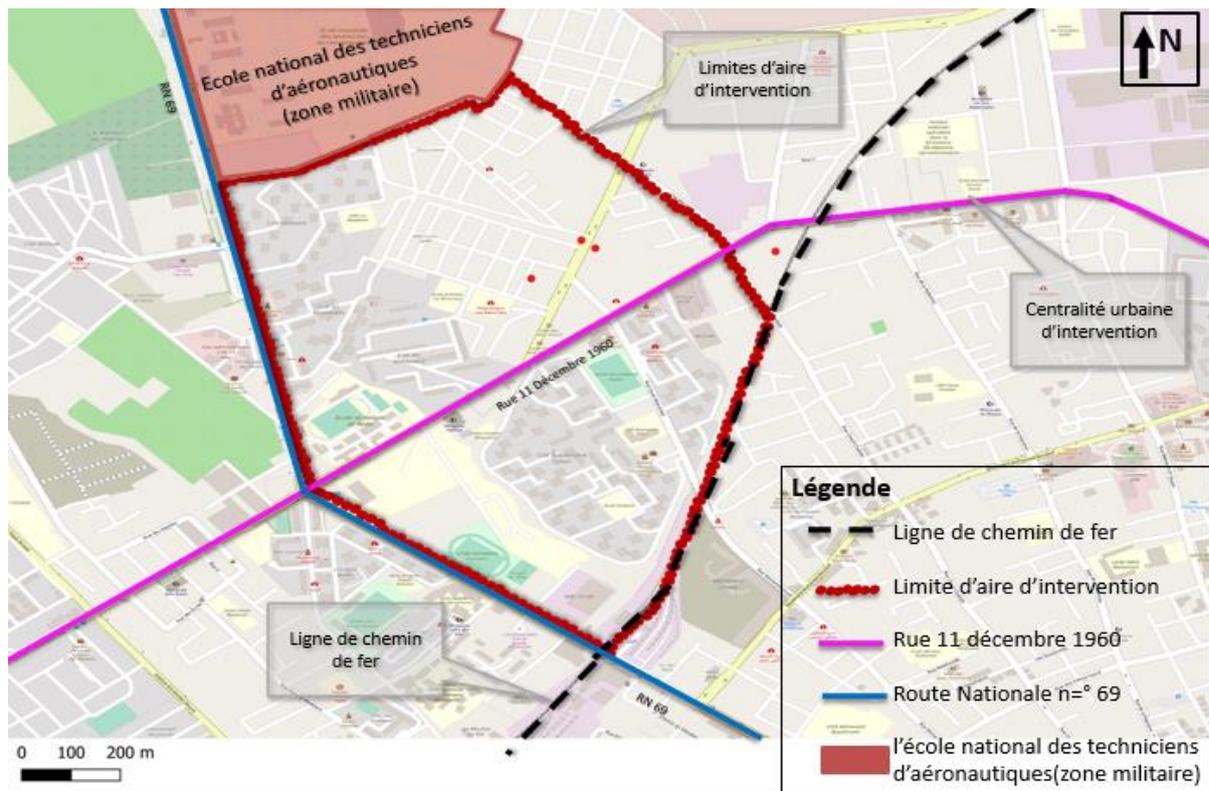


Figure 33 : Carte de limitation de l'aire d'intervention

Source : QGIS traité par l'auteurs

B. Présentation et analyse de l'air d'intervention

Afin de mieux cerner les contraintes et les potentialités de notre air d'intervention, nous avons procédé à une analyse : du système viaries et d'accessibilité, Parcellaires et aussi de typologies du bâti.

-Voies tertiaires lotissement Moumen Lakhdar en damier bien structurer présence d'une bonne fluidité avec bonne largeur.

-Absence de communication entre les deux voies secondaires (Cherif Challabi / Ouali Mohamed) cause de la ligne du chemin de fer ; une structure irrégulière avec impasse ; voies de largeur différente.

-Cité des ZHUN un manque de structuration avec un voie périphérique de desserte qui desserve les aires de stationnements.

-Présence d'une fluidité et une continuité dans la structure entre la cité bananière et la nouvelle lotissement Abdel Moumen.

Chapitre III : Analyse empirique

-Ancien tissu non structurer manque de fluidité et absence de relation avec les axes primaire (11décembre et Sidi Abdelkader).

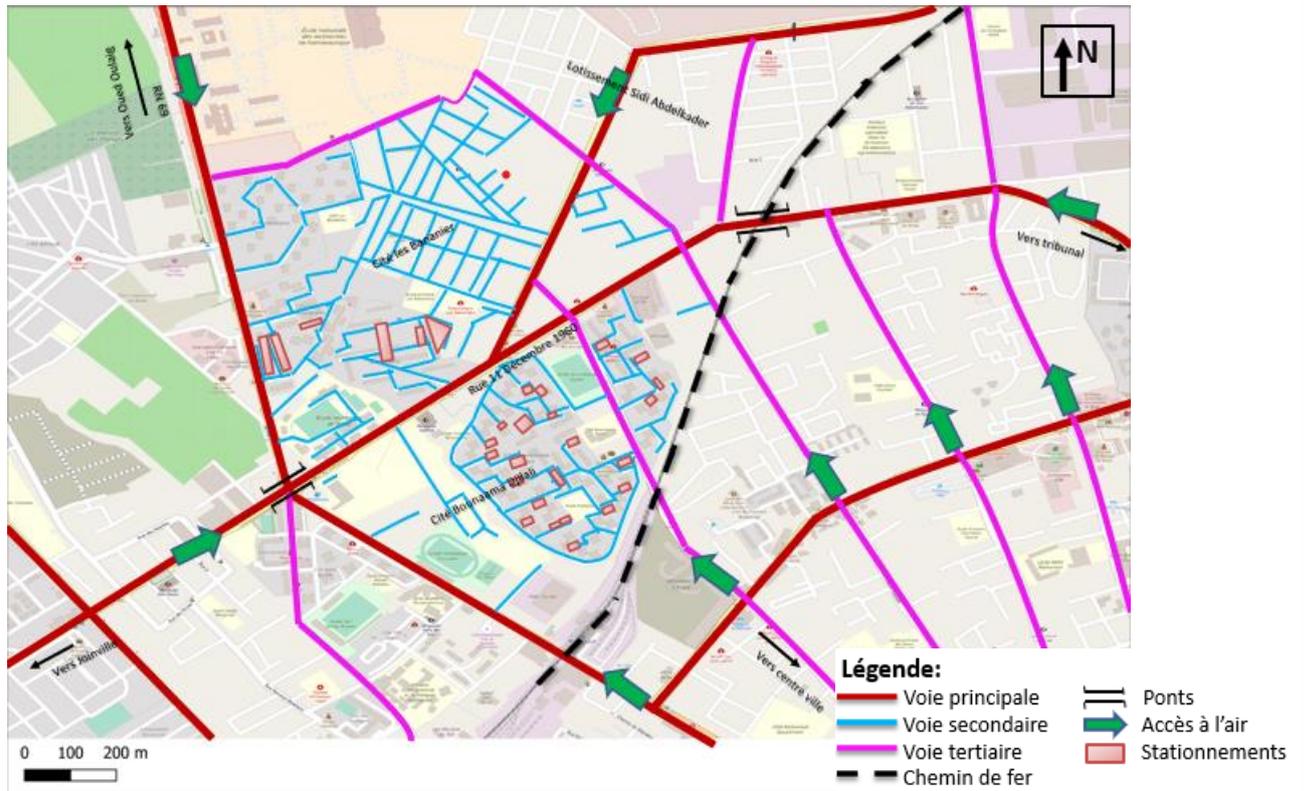


Figure 34 : Carte de mobilité et accessibilité de l'aire d'intervention

Source : QGIS traité par l'auteures

C. SYSTEME PARCELLAIRE

Il existe deux formes de parcelle : petites parcelles régulières de forme carré et rectangulaire (cité el Moumen Lakhdar), grands Parcelle irrégulière (cité bananier/cité Mouloud /clinique les Rosiers).

-Parcelles des habitats individuel avec une composition compacte.

Parcelles des habitats collectif :

-De l'époque coloniale : une bonne composition alignement sur la rue avec cour centrale et des espaces public.

-De l'époque post coloniale : on propose de les regrouper autour d'espace public.

-Les parcelles d'équipements sur l'axe de la rue 11 décembre donc prévoir la projection pour renforcer l'attractivité de la centralité.

Chapitre III : Analyse empirique

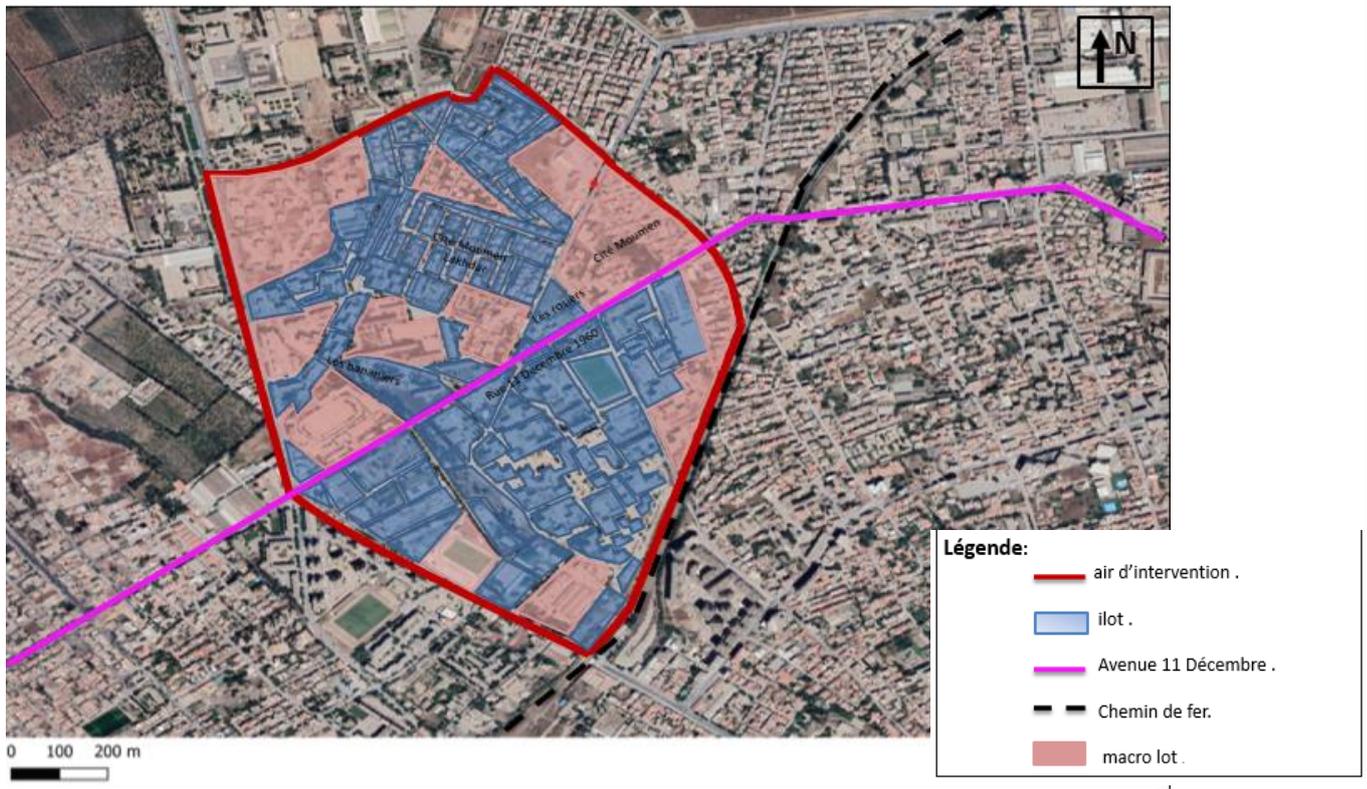


Figure 35 : Carte de système parcellaire de l'aire d'intervention

Source : QGIS traité par l'auteures

D. LE SYSTEME BATI ET NON-BATI EXISTANT :

✚ La fonction d'habitation dominante :

d. Habitat individuel

-Habitat individuel en lotissement avec une composition compacte vue leurs soumission a un cahier des charges.

-Habitat individuel en d'auto-construction : une composition éparpiller non régie par un cahier des charges d'où la nécessité de proposer un cahier des charges. Particulièrement pour ceux qui sont sur la centralité.

e. Habitat collectif :

-Habitat collectif de l'époque coloniale : une bonne composition alignement sur la rue avec cour centrale, et des espaces publics.

-Habitat collectif de l'époque postcoloniale qui se caractérise par une composition éclater et d'une répétition de module et manque d'espaces Publics.

f. Les équipements :

Chapitre III : Analyse empirique

-Ils se localisent essentiellement sur l'axe de la rue du 11 décembre donc prévoir la projection d'équipements pour renforcer l'attractivité de la centralité.

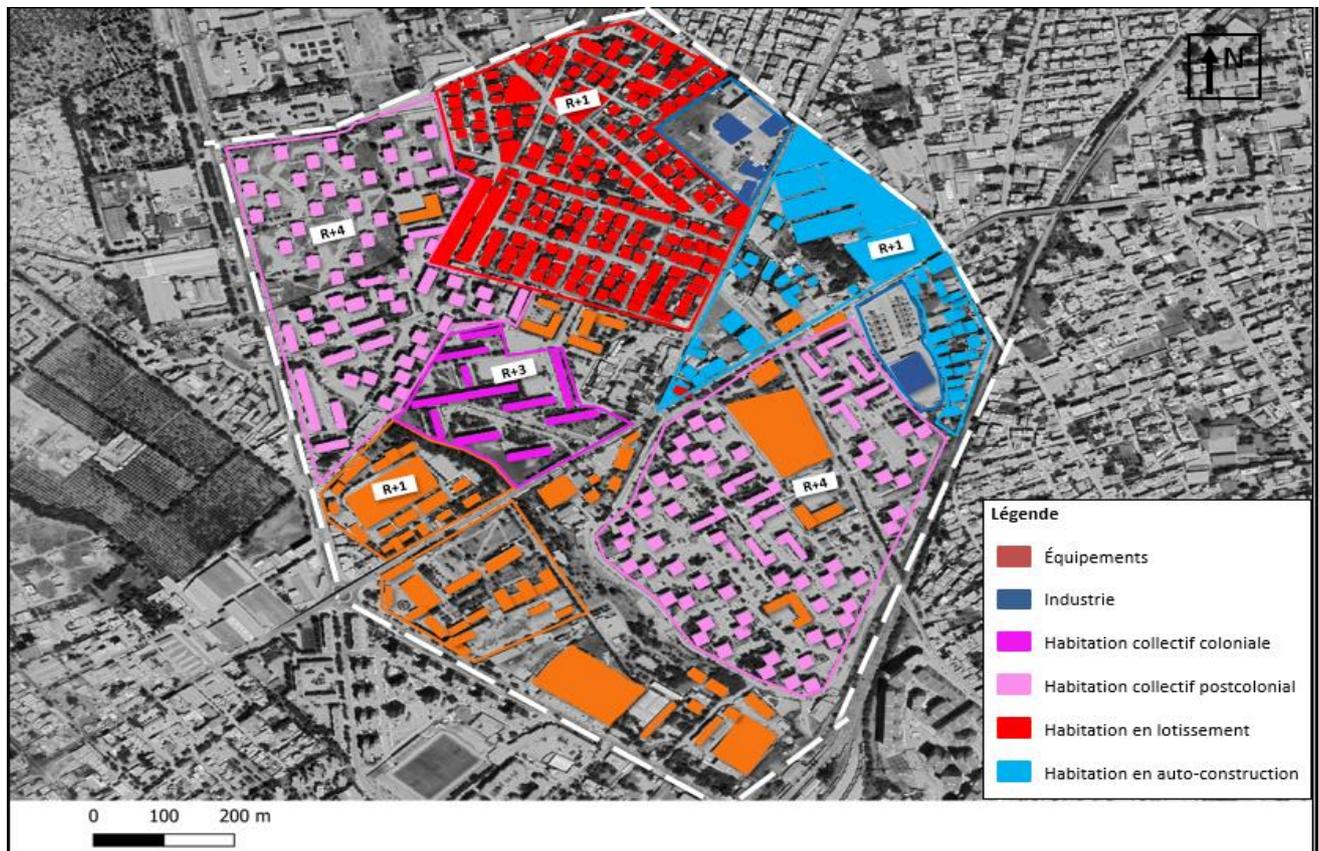


Figure 36 : Fonction et vocation de l'aire d'intervention

Source : QGIS traité par l'auteurs

E. Contrainte et potentialité :

Suite à nos analyses et nos visites sur site nous avons ressortir que :

✚ Les contraintes :

- La rupture de la centralité avec le chemin de fer.
- Des façades hétérogènes qui manque de richesse architecturale et urbaine.
- Manque d'alignement sur la centralité.
- Problème de perméabilité ; façade d'équipement avec mur de clôture.
- Manque d'espace public.

✚ Les potentialités :

- Possibilité de récupération du foncier des sites à usage industriel.

Chapitre III : Analyse empirique

-Terrain nu à restructurer.

-La rue OUALI MOHAMED future centralité et point de jonction entre Boulevard Med Boudiaf et Avenue d'11 Décembre.

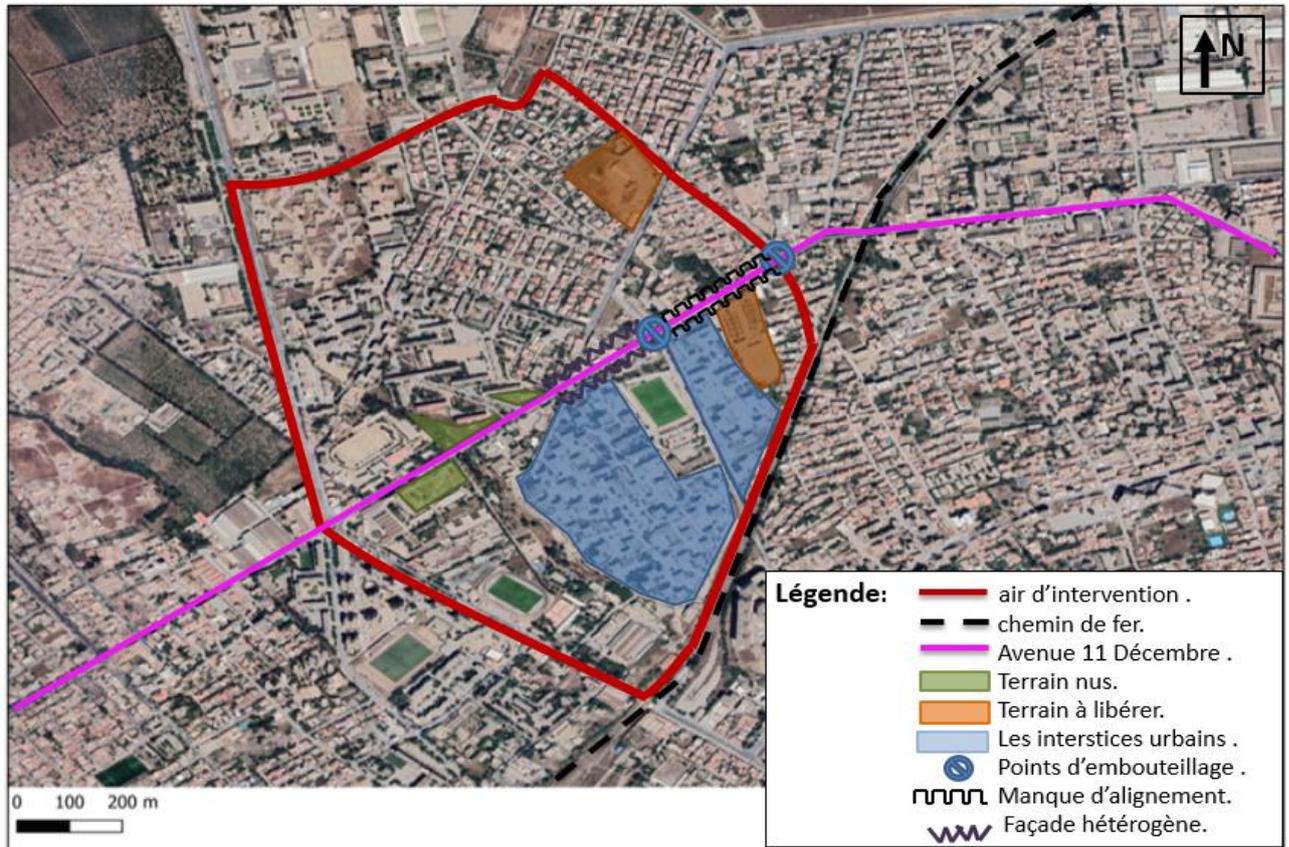


Figure 37: Carte de contrainte et potentialité de l'aire d'intervention

Source : QGIS traité par l'auteurs

Recommandation :

Suite à nos analyses et nos visites sur site nous avons ressortir que :

1/Restructuration de la ZHUN et réaménagements des espaces publics +Densification des espaces résiduelles.

2/Délocalisation de l'usine de blé vue son impact sur l'environnement et sur les habitants et récupération du foncier pour l'aménagement d'une place public et équipements.

3/ Extension d'équipements

4/Alignements des façades.

5/Relier entre la placette de la mosquée et les jardins urbains coté bananier par une passerelle.

6/Création d'une deuxième entrée pour la gare pour lier le quartier.

7/ Intensification de commerce du quartier pour dynamises la voie Ouali Med.

Chapitre III : Analyse empirique

8/ Création de la rue pour la perméabilité et la continuité des nouveaux équipements avec la ville existante.

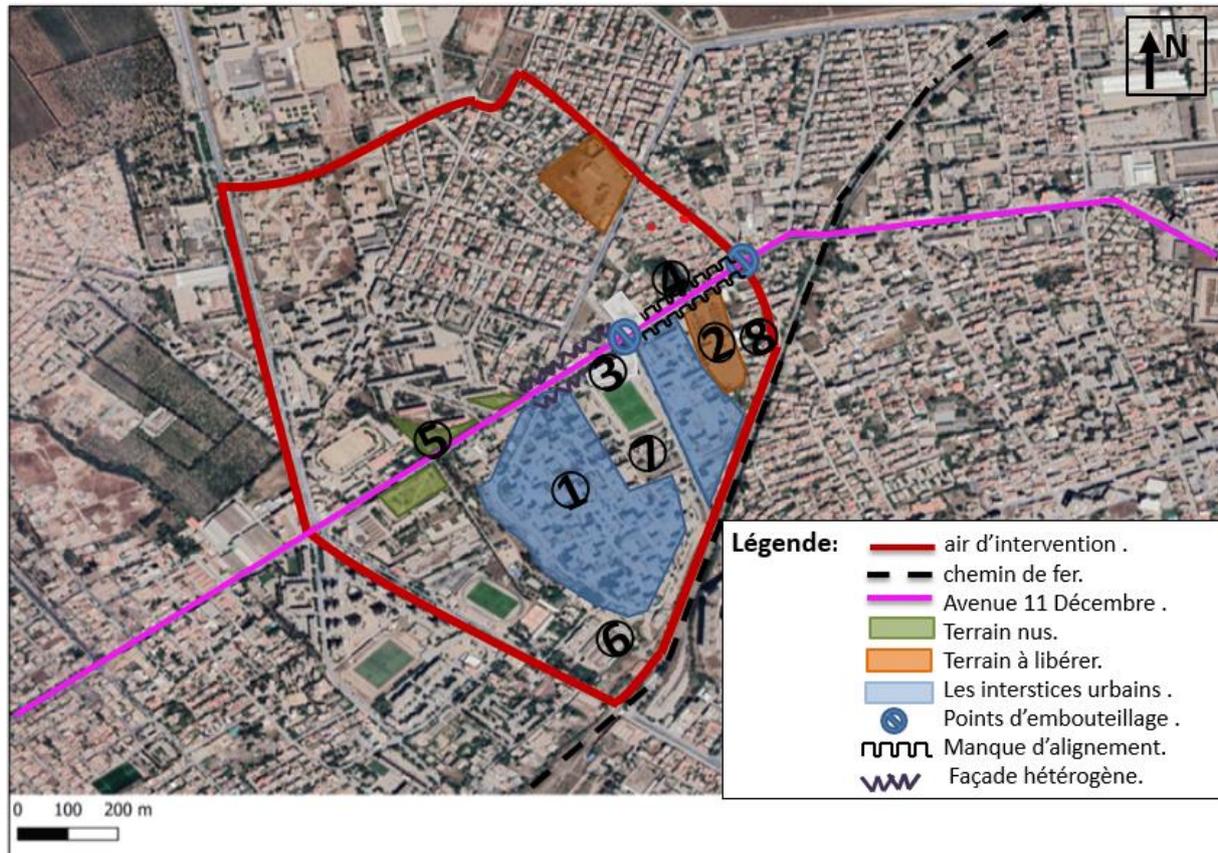


Figure 38: Carte de recommandation de l'aire d'intervention

Source : QGIS traité par l'auteurs

III. ANALYSE THEMATIQUE :

Le thème est un élément vital pour l'architecture, il n'est donc pas possible de commencer une conception architecturale sans avoir une connaissance et un maximum d'informations sur le sujet sur lequel on doit se baser, puisque la création n'émerge jamais du néant, mais c'est plutôt une continuité d'idées raffinées à travers le temps. Si l'analyse constitue la lecture et la projection, le thème en serait le langage. L'approche thématique consiste à élaborer un socle de données, déterminant le principe, l'évolution, les besoins du thème, ainsi que les activités qui s'y déroulent et les types d'espace qui s'y adaptent. On se base sur des projets référents ayant une relation avec notre thème d'étude pour enfin arriver à un programme de base, des réglementations et des normes sur lesquelles on se base dans la conception et la maîtrise de notre projet.

Chapitre III : Analyse empirique

1. Intitulé du projet :

Qu'est-ce qu'un centre multifonctionnel ?

Le mot est composé de : Centre et Fonctionnel

Centre : Point de convergence, de rayonnement de diverses forces, sièges... Lieu où sont rassemblées des personnes. Point, lieu où convergent ou d'où rayonne des activités, des actions diverses.

Multifonctionnel : Multi : Qui a plusieurs, beaucoup de...

Fonctionnel : Qui répond à des fonctions déterminées. Le centre multifonctionnel est un édifice qui englobe les fonctions principales de la vie humaine. C'est un lieu de convergence de nombreuses activités, il réunit les gens aux moments les plus divers de la journée.

Le centre multifonctionnel est un équipement remplissant en un seul lieu plusieurs fonctions de sorte que l'on puisse bénéficier des avantages mutuels. C'est un équipement qui essaie de répondre aux besoins essentiellement urbains. (MECHOUMA Tarek, 2020)

2. Analyse d'exemples

Dans cette partie du mémoire on va analyser des exemples mondiaux qui présente les mêmes caractéristiques ou la même problématique que la nôtre afin d'en faire ressortir les outils et les concepts qui serviront de base à notre intervention.

A. Exemple complexe multifonctionnelle ARRIBAT CENTRE :



Figure 39: complexe multifonctionnelle ARRIBAT CENTRE

source : (BASSET, 2021).

A. Nouvelle centralité urbaine pour l'AGDAL

Situé au cœur du quartier Agdal de Rabat, Arribat Center crée une nouvelle centralité urbaine. C'est un véritable lieu de vie et d'animation qui répond, ainsi, aux attentes du plus grand nombre. Fort d'une identité visuelle remarquable avec sa double peau en moucharabieh revisité, il démontre qu'il est possible de contextualiser des bâtiments aussi courants que peuvent être les malles.

Fiche technique

- + **Maîtrise d'ouvrage** : Foncier Chellah Filiale groupe CDG.
- + **Bureau d'étude** : NOVEC.
- + **Architectes coordonnateurs** : NOUREDDINE BASSET/YOUSSEF HAJHOUI /CHAMPAN TAYLOR.
- + **Année du projet** : 2016
- + **Superficie** : 5.34 hectares
- + **Délais de réalisations** : 10mois.
- + **Situation** : RABAT-MAROC.

Chapitre III : Analyse empirique

Présentation	Arribat Center est un projet majeur de centre multifonctionnel. Il est situé au cœur du quartier de l'Agdal à Rabat, et représentera un véritable lieu de vie et d'animation pour la communauté de la ville.
Situation	Quartier de l'Agdal Rabat Maroc. Entre la Place Ibn Yassine et l'Avenue des Nations Unies.
Critère de choix	-Un projet présente une mixité fonctionnelle et qualité environnementale. -projet visant à renforcer la centralité urbaine.
Action urbain	Renouvellement urbain.
Objectifs	-renforcer la centralité urbaine. -revaloriser l'espace public.
Fonctions	Les trois axes fondamentaux : -Une composante hôtelière · -Une composante commerciale et de loisirs. -Une composante dédiée à l'espace bureaux.
La façades	Les façades sont vitrées, orientées majoritairement au nord et à l'est, sont protégées par des débords de toiture et/ou des dispositifs de brise-soleil offrent à la fois une lumière naturelle confortable et filtrée sans apport thermique. La façade offre : une identité visuelle remarquable avec sa double peau en moucharabieh revisité
Recommandation	La mixité fonctionnelle Inscription dans le développement durable : faible consommation énergétique, Haute Qualité Environnementale HQE, lumière naturelle, végétalisation.

Tableau 01 : récapitulation de l'exemple complexe multifonctionnelle ARRIBAT CENTRE

A. Exemple du renouvellement urbain ZAC CLICHY BATIGNOLLES



Figure 40: renouvellement urbain ZAC CLICHY BATIGNOLLES source : (Boulet, 2020)

L'éco quartier Clichy-Batignolles est par son ampleur et ses ambitions, l'un des plus grands projets urbains en cours sur le territoire parisien. Il se déploie sur 54 ha, sur l'ancienne friche ferroviaire des Batignolles (Paris 17e). Un quartier mixte, conjuguant toutes les composantes de la ville, s'organise autour du parc Martin Luther-King, qui compte déjà parmi les grands parcs parisiens. L'architecture des immeubles tire le meilleur parti du parc, du paysage ferroviaire et des possibilités offertes ici de construire des immeubles de logements pouvant atteindre une hauteur de 50 m. Au nord du site, la fracture du périphérique s'estompe au profit d'une nouvelle centralité métropolitaine qui émerge autour du bâtiment emblématique de 160 m de haut conçu par l'architecte Renzo Piano pour le Tribunal de Paris.

Fiche technique

- ✚ **Maitrise d'ouvrage** : Ville de Paris ; SPL Paris / Métropole aménagement.
- ✚ **Bureau d'étude** : Link city ; Nexity ; SNES/Pathé.
- ✚ **Architectes coordonnateurs** : TVK (architectes mandataire), Tolila+Gilliland (architectes associés), Praxys (paysage), Elithis (BET fluides et environnement), Stefan Shankland (artiste).
- ✚ **Année du projet** : Livré en 2018.
- ✚ **Superficie** : 54 hectares
- ✚ **Situation** : Le 17 -ème arrondissement de Paris.

Chapitre III : Analyse empirique

Exemple 02	Eco-quartier Clichy Batignolles une nouvelle centralité s'affirme.
Présentation	Clichy-Batignolles est un projet d'aménagement urbain des anciennes friches SNCF. Concentre une forte mixité urbaine autour d'espaces publics généreux.
Situation	Le secteur d'aménagement Clichy-Batignolles situé dans le 17ème arrondissement de Paris occupe une position charnière entre des quartiers haussmanniens et faubouriens, et la commune de Clichy-La-Garenne.
Critère de choix	-Un projet présente une mixité fonctionnelle et qualité environnementale. -projet visant à renforcer la centralité urbaine.
Action urbain	-renouvellements urbain (une friche urbaine)
Objectifs	-recentralisation de la périphérie à l'échelle de grand Paris -revalorisation de la porte Clichy -Une manière d'atténuer la coupure du boulevard périphérique entre Paris et Clichy
Fonctions	-Loisir -Commerce -Habitation -Service -consommation -parking
Recommandation	-Une démarche de conception collective -Une référence de développement durable : *Vers une neutralité carbone *Biodiversité, eau et climat *Mobilité, qualité de l'air

Tableau 02 : récapitulation de l'exemple du renouvellement urbain ZAC CLICHY BATIGNOLLES

Chapitre III : Analyse empirique

3. ENQUETE ET RESULTATS :

A. Echantillonnage

Cette recherche s'intéresse à la centralité urbaine. Elle a pour objectif de mesurer la centralité urbaine de la rue du 11 décembre 1960 à Blida. Ainsi, notre échantillon (voir table 1) est composé de 60 individus composé de :

- 56.70% masculin et 43.30% féminin
- 36.70% jeune et adolescent ; 63.30% adulte.
- 61.70% mariées ; 35.00% célibataires ; 1.70% divorcées ; et 1.70 % veuve.

Variables par classes sociales		Nombre (frequence)	(%)
Sexe	<i>Masculin</i>	34	56.70%
	<i>Féminin</i>	26	43.30%
	<i>Total</i>	30	100%
Âge	<i>Adolescent_jeune</i>	22	36.70%
	<i>Adulte</i>	38	63.30%
	<i>Total</i>	30	100%
Etat civil	<i>Marié(e)</i>	37	61.70%
	<i>Célibataire</i>	21	35.00%
	<i>Divorcée</i>	1	1.70%
	<i>Veuve</i>	1	1.70%
	<i>Total</i>	30	100,00%

Tableau 3 : Structure sociodémographique de l'échantillon, source auteure et enseignant

B. Outil de mesure et outil d'analyse des données

Nous avons utilisé un questionnaire, de type Likert, élaboré par l'enseignant, ayant 23 items :

- 14 pour la centralité dont : 4 pour la centralité politique, 4 pour la centralité économique, 6 pour centralité sociale ;
- 9 pour l'accessibilité.

Le traitement et l'analyse des données a été effectuée via le logiciel SPSS 26.

Le résultat sera examiné selon les échelles suivantes :

Pour la centralité politique de la rue/ Blida

- 4 < Très faible centralité politique < 8
- 8 < Faible centralité politique < 12

Chapitre III : Analyse empirique

- 12 < Centralité politique élevée < 16
- 16 < Centralité politique très élevée < 20

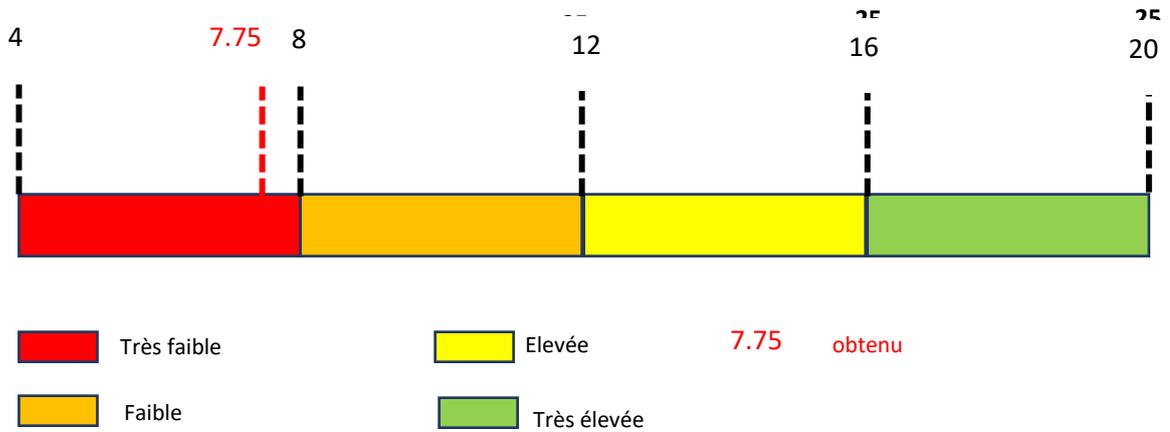


Figure 41: L'échelle de référence de centralité politique de la rue du 11 décembre 1960/ Blida

Pour la centralité économique de la rue/ Blida

- 4 < Centralité économique très faible < 8
- 8 < Centralité économique faible < 12
- 12 < Centralité économique élevée < 16
- 16 < Centralité économique très élevée < 20

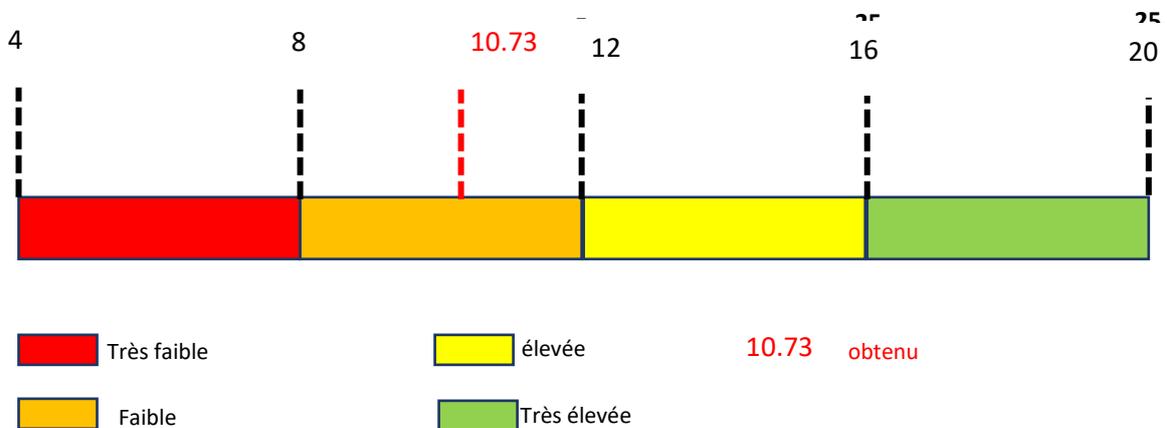


Figure 42 : L'échelle de référence de l'évaluation de centralité économique de la rue du 11 décembre / Blida

Source auteure et enseignant

Pour centralité sociale de la rue/ Blida

- 6 < Centralité sociale très faible < 12
- 12 < Centralité sociale faible < 18
- 18 < Centralité sociale élevée < 24
- 24 < Centralité sociale très élevée < 30

Chapitre III : Analyse empirique

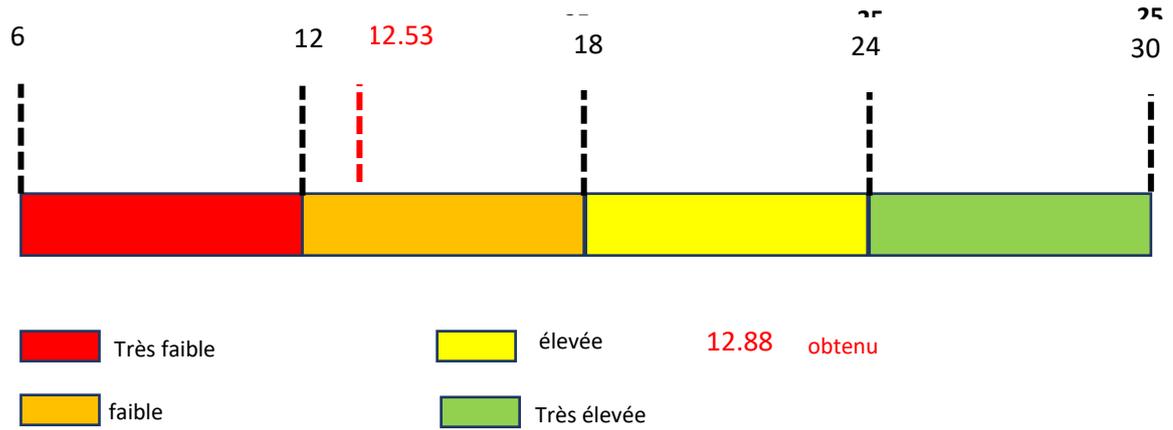


Figure 43: L' échelle de référence de l'évaluation de la centralité sociale de la rue du 11 décembre 1960 / Blida

Pour l'accessibilité de la rue / Blida

- 9 < Accessibilité très faible < 18
- 18 < Accessibilité faible < 27
- 27 < Accessibilité forte < 36
- 36 < Accessibilité très forte < 45

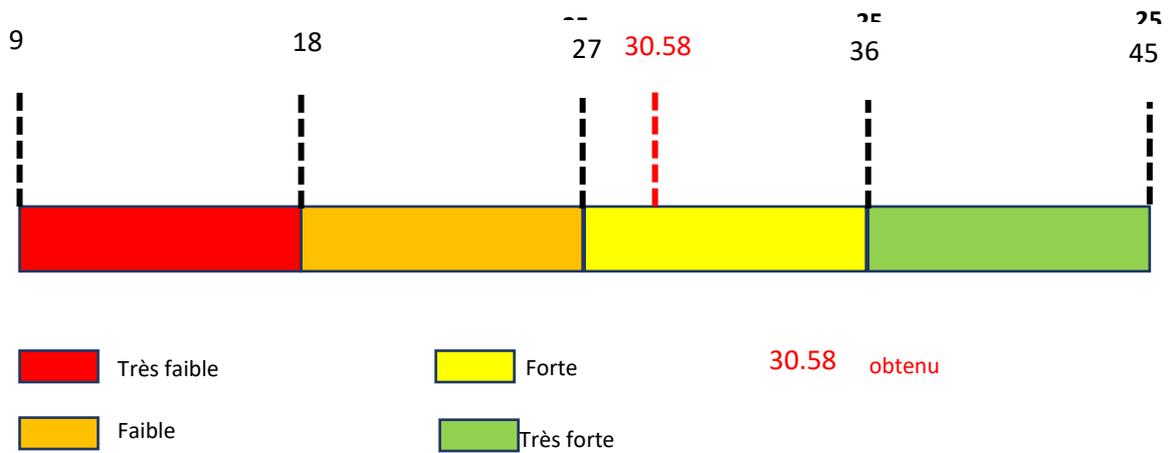


Figure 44: L' échelle de référence de l'évaluation de l'accessibilité de la rue du 11 décembre 1960 / Blida.

source auteure et enseignant

Pour la centralité de la rue / Blida

- 23 < centralité très faible < 46
- 46 < centralité faible < 69
- 69 < centralité forte < 92
- 92 < centralité très forte < 115
-

Chapitre III : Analyse empirique

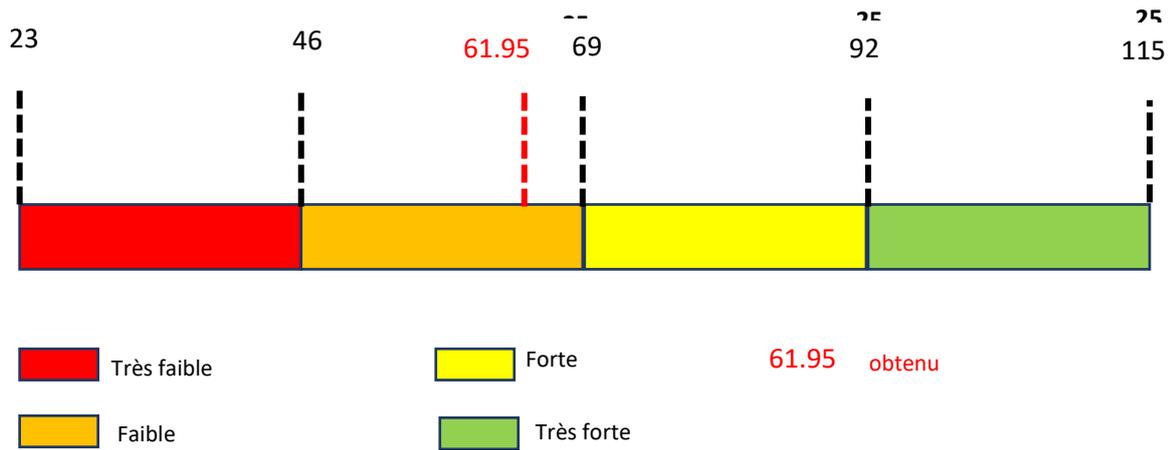


Figure 45: L'échelle de référence de la centralité de la rue du 11 décembre 1960/ Blida.

C. Statistiques descriptives

Les statistiques descriptives des moyennes, des écarts types des variables de l'étude sont présentés dans le tableau 2. Elles portent sur 4 dimensions de la centralité de la rue du 11 décembre 1960 / Blida

Variables	N	Moyenne	Ecart-type
Centralité politique	60	7.75	2.966
Centralité économique	60	10.73	3.545
Centralité sociale	60	12.88	5.135
Accessibilité	60	30.58	6.523
Centralité	60	61.95	10.973

Tableau 5 :Statistiques descriptives des variables de la centralité de la rue du 11 décembre 1960/ Blida.

source auteure et enseignant

Faisant suite aux résultats statistiques, nous pouvons déduire que la centralité politique, la centralité économique, la centralité sociale et l'accessibilité de la rue du 11 décembre ont obtenu respectivement les scores de 7.75 ; 10.73 ; 12.53 ; 12.88 ; 30.58 ; et 61.95.

D. Interprétation des résultats statistiques

En comparant ces scores par rapport à leurs échelles respectives, nous pouvons confirmer bien que l'accessibilité est forte, la centralité urbaine de la rue est faible en raison des scores obtenus de la centralité politique qui est très faible et aussi des scores faibles des centralités : économique et sociale.

Chapitre III : Analyse empirique

Recommandation

- Après avoir collecter les données et obtenir les résultats par le logiciel SPSS 26, nous avons observé une faible centralité ; politique, économique et sociale et une forte accessibilité de l'axe 11 décembre 1960.
- L'avantage de la forte accessibilité permet de renforcer la centralité par la projection des équipements administratifs tel que les annexes des services de mairie, daïra. Il faut prévoir des sièges d'entreprises qui ne sont pas nuisible à la rue, des équipements commerciaux pour animer la rue et créer une parfaite ambiance économique et sociale par la mise en valeur des sièges d'association, l'aménagement des places et des espaces de rencontre.
- Par l'application de ces recommandations notre zone d'intervention pourra devenir une forte centralité politique, économique et sociale.

IV. INTERVENTION URBAINE :

Après avoir mené une analyse urbaine de la ville et mis en évidence les différences Problème de l'avenue 11 décembre 1960, nous allons lancer diverses actions Réaliser une planification urbaine et architecturale pour tenir compte des différentes phases de conception de notre projet

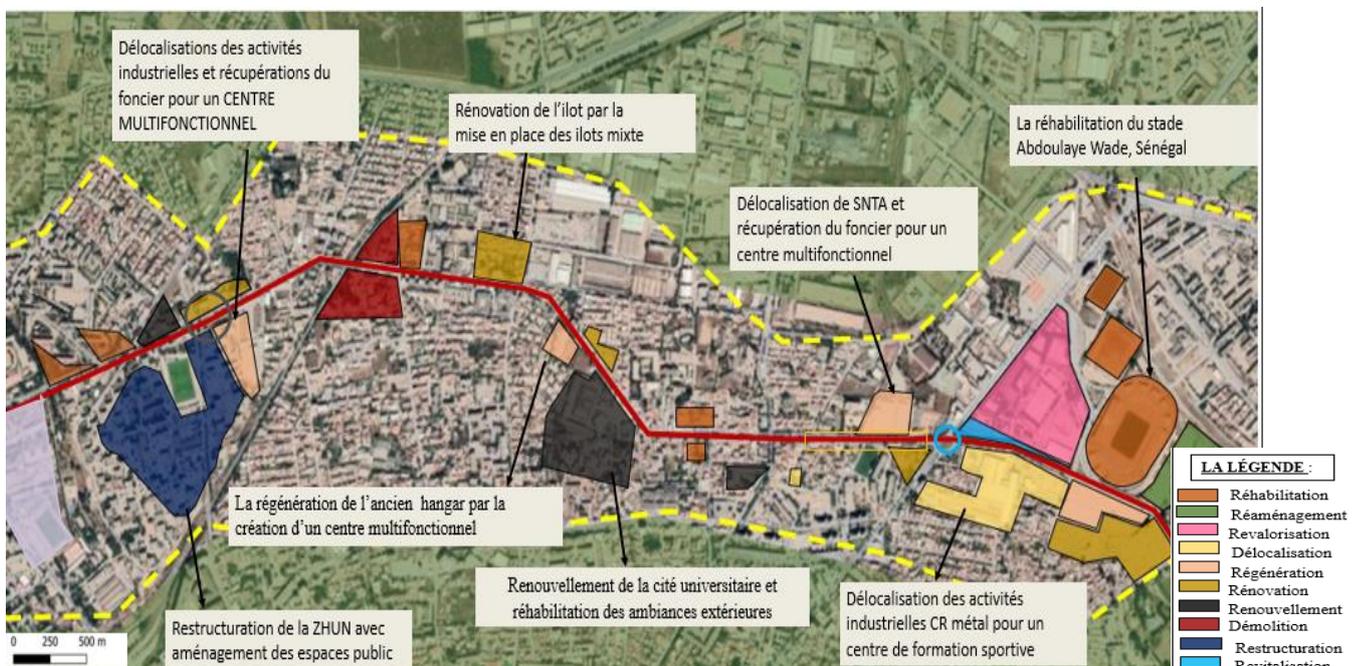


Figure 46: Carte des actions urbaines de l'aire d'intervention

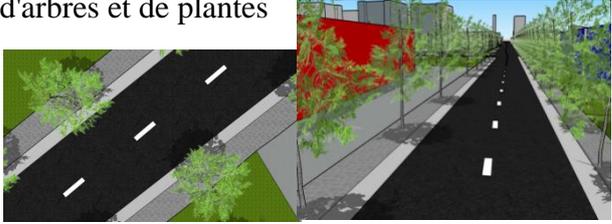
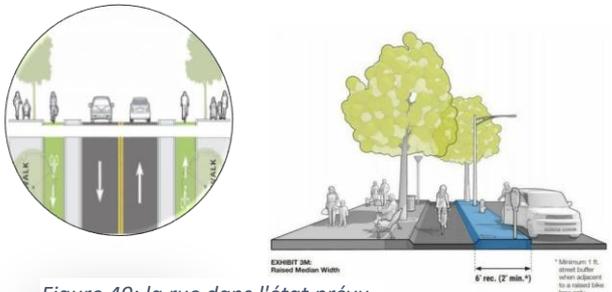
Source: Auteur

Chapitre III : Analyse empirique

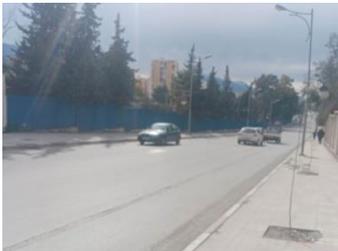
1. LES DEMARCHES DE L'INTERVENTION

La première étape de l'intervention projetée est de rendre l'avenue 11 décembre 1960 comme axe dédié au piétonnier avec la création d'un aménagement complémentaire pour une meilleure ambiance tout au long de cet l'avenue.

Deuxième étape et démolir la barrière urbaine qui est le dépôt de blés, ensuite crée des projets dans les nouveaux îlots pour mieux aménager l'avenue.

	Problématique	Réponse a la problématique
<p><u>Dimens</u> <u>ionnem</u> <u>ent</u></p>	<p>La superficie de l'avenue est trop petite, causant des problèmes de circulation aussi les trottoirs sont sous-dimensionnés (largeur plus petite) et sont considérés comme des barrières pour les personnes à mobilité réduite</p>  <p><i>Figure 48: dimension de la chaussée avant intervention</i></p>  <p><i>Figure 47: la rue en état actuel</i></p>	<p>Elargissement de voie : Acquisition de parcelles de 1m à 2m donnant sur le boulevard, élargissant les voiries et les trottoirs, tout en leur permettant de construire les 3 étages supérieurs prévus au futur code du bâtiment - Arrangements d'arbres et de plantes</p>  <p><i>Figure 50: dimension de la chaussée après intervention</i></p>  <p><i>Figure 49: la rue dans l'état prévu</i></p>

Chapitre III : Analyse empirique

<p><u>La mobilité</u></p>	<p>Flux important de personnes sur le boulevard avec deux sens de circulation • - Circulation à sens unique et rues sans issue • - Facilite la circulation mécanique • • - pas de pistes cyclables • Manque de stationnement</p>  <p><i>Figure 51: problème de stationnement</i></p>	<p>Transformer la circulation automobile Favorise la mobilité douce</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dispositions réglementaires pour les parkings à étage  <p><i>Figure 52: Parking à étage prévu</i></p>
	<p>La sécurité des piétons n'est pas garantie</p>  <p><i>Figure 53: manque de sécurité</i></p>	<p>Rénovez le passage pour piétons en l'élevant à Réduisez votre vitesse et aidez les personnes à mobilité réduite à les repérer. Assurer le confort et la sécurité des piétons.</p>  <p><i>Figure 54: passage piéton prévu</i></p>
<p>Type de revêtement</p>	<p>Le revêtement actuel est de simples carreaux en mauvais état et glissants aussi</p>  <p><i>Figure 55: le revêtement de sol actuel</i></p>	<p>A cet effet, un nouveau revêtement antidérapant est prévu pour faciliter la circulation des piétons et des personnes à mobilité réduite.</p>  <p><i>Figure 56 :Revêtement de sol prévu</i></p>

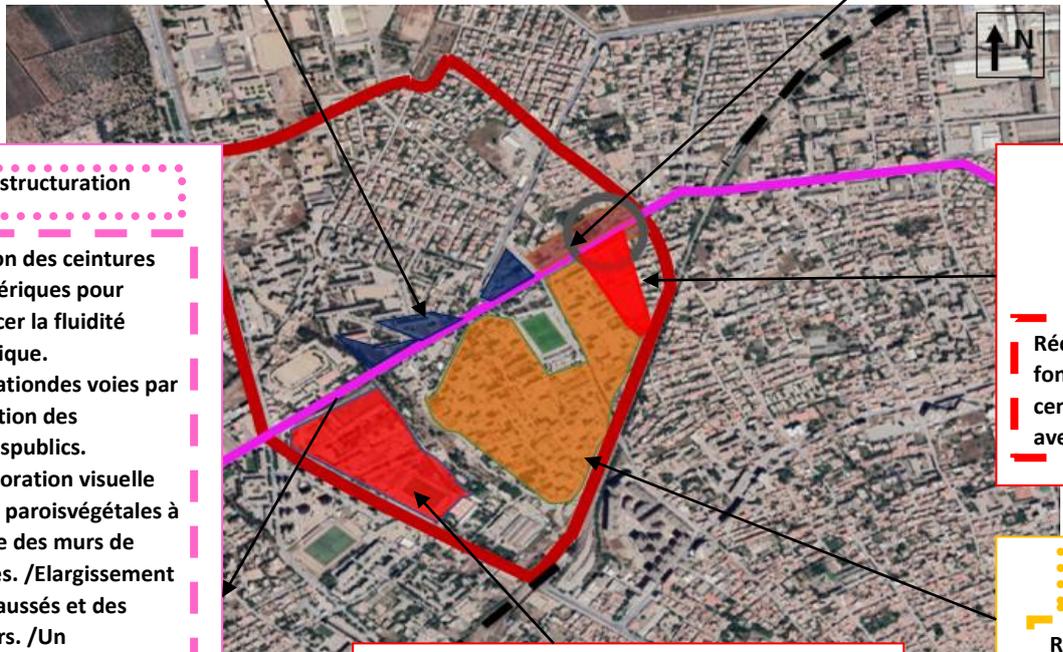
Chapitre III : Analyse empirique

<p><u>mobilier urbain</u></p>	<p>Absence de mobilier urbaine et des espaces de détente</p>	<p>Positionner des bancs tout le long du boulevard avec des défèrent forme (circulaire et rectangulaire)</p> <p>L'installation des poubelles</p>  <p><i>Figure 57: espace public prévu</i></p>
<p><u>Les parois du boulevard</u></p>	<p>Architecture non coordonnée(pas d'alignement) manque de commerce et de services</p> <p>Des murs de clôture existent dans certaines zones</p>  <p><i>Figure 58: mur de cloture actuel</i></p>	<p>Il faut que le rez-de-chaussée abrite également des commerces et de services pour garantir une mixité des fonctions</p> <p>L'utilisation des paroi végétale a la place des murs de clôture pour améliorer le confort visuel</p> 

Chapitre III : Analyse empirique

renouveau / rénovation
Logement de fonction avec coworking

Remembrement et démolition rénovation
Réalignement des constructions créant une perspective et revoir le gabarit



Restructuration
Création des ceintures périphériques pour renforcer la fluidité mécanique.
/Animation des voies par la création des espaces publics.
/Amélioration visuelle par des parois végétales à la place des murs de clôtures. /Elargissement des chaussées et des trottoirs. /Un alignement d'arbre et des plantes. /Positionner des bancs tout le long du boulevard.

Rénovation/Régénération/Délocalisation
Récupération du foncier et Construire un centre multifonctionnel avec un parking à étage

Délocalisation/ Requalification
Un nouveau système de découpage conforme aux besoins de l'îlot moderne. Construction des différents équipements culturels, loisirs et de services.

Restructuration
Réaménager des espaces publics



Figure 59: plan d'aménagement prévu

Les profils de la rue :

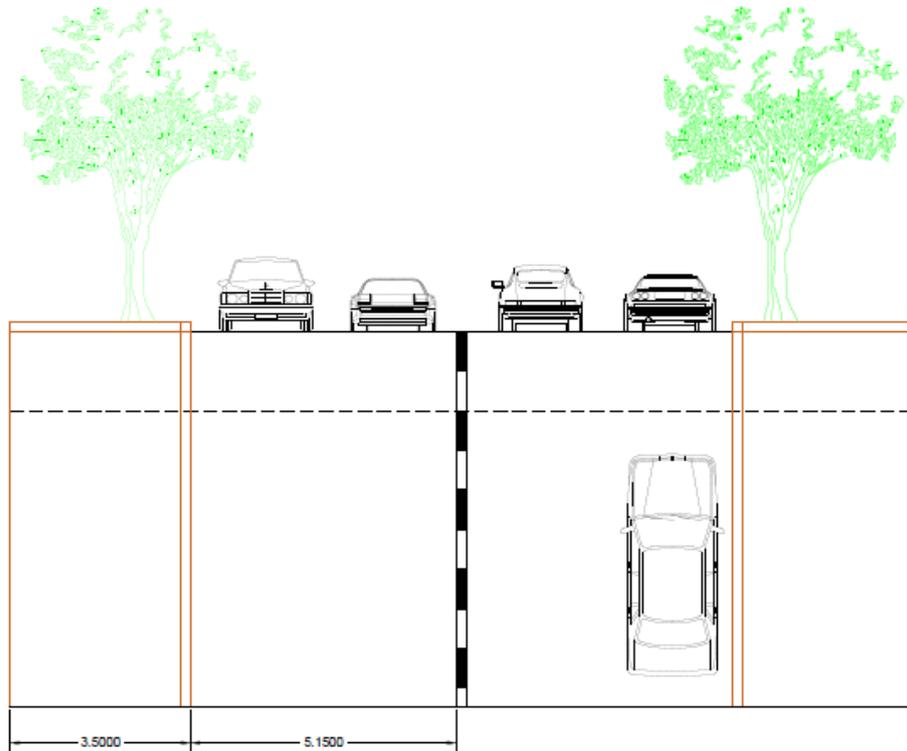


Figure 60: La rue avant l'intervention

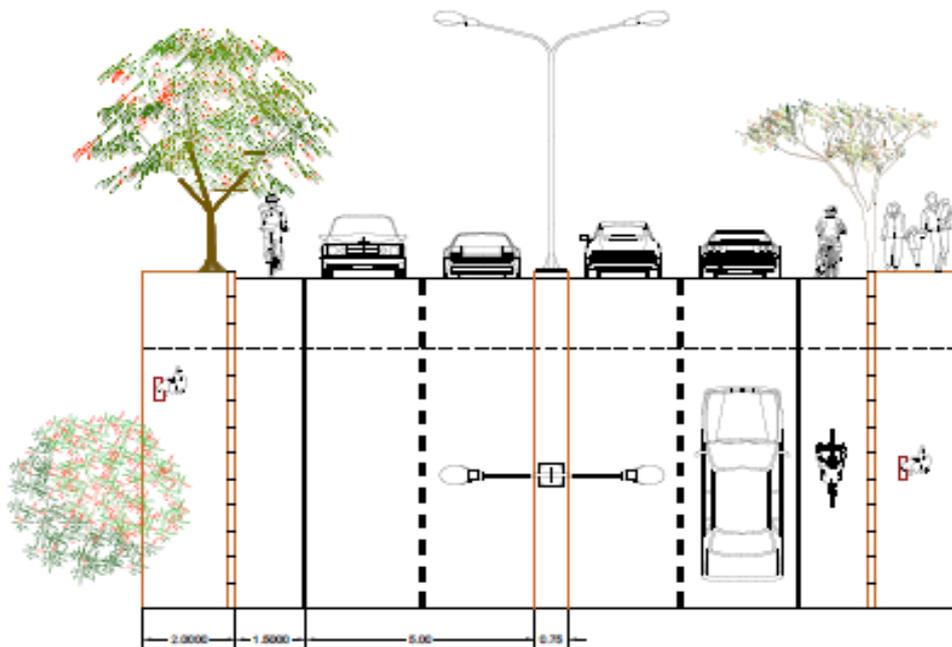


Figure 61: La rue après l'intervention

Chapitre III : Analyse empirique

1.INTERVENTION ARCHITECTURALE :

Suite à notre analyse nous avons fait le choix d'intervenir sur :

*La délocalisation du site industriel polluant de l'environnement et récupération du foncier

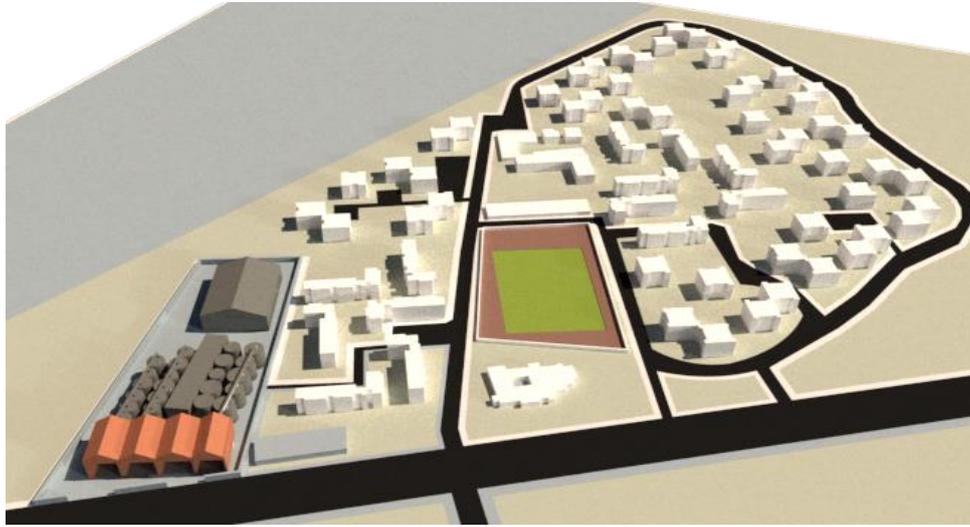


Figure 62:Etat de fait de la structure existante

Paramètre urbanistique : Surface 1.7 ha

Gabarit : hangar industriel h=10m/ Activité polluante

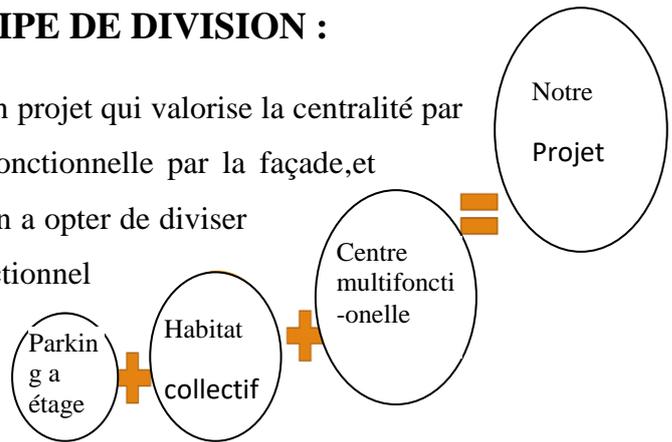


Figure 63:Etat de fait après la récupération du foncier

Orientation : Délocalisation du site à usage industriel et récupération de son assiette foncière pour la réalisation d'un centre multifonctionnel pour valoriser la centralité du 11 décembre 1960.

2.LE CHOIX DU PROJET ET PRINCIPE DE DIVISION :

Pour le projet architectural, nous avons choisi un projet qui valorise la centralité par l'attractivité, un projet qui garantit la mixité fonctionnelle par la façade, et aussi qui trouve des solutions pour la rue, donc on a opté de diviser 3 îlots qui se composent d'un centre multifonctionnel, d'un habitat collectif et d'un parking à étage.



Ce sont des fonctions issues de l'analyse thématique pour assurer le renforcement de la diversité, de l'attractivité et de la centralité des différentes formes. Concevoir un bâtiment qui dialogue avec la ville à travers la conception du projet réunit différentes fonctions dans un même endroit, faisant référence à la diversité de toutes les formes, cela s'exprimera par le concept d'imbrication.

1. L'IDEE DU PROJET :

A. Principes utilisés dans le projet

- 1- Reconstruction de l'image de la ville à travers le centre multifonctionnel
- 2- Développer un projet qui répond aux besoins de la ville
- 3- Favoriser la mobilité douce.
- 4- Valoriser la mixité fonctionnelle à travers les façades

B. Objectifs

Urbains :

- Renforcer la centralité
- Réserver le rez-de-chaussée au public
- Créer de nouveaux centres d'intérêt pour susciter l'intérêt des utilisateurs

Architecturaux :

- Fournir une façade appropriée comme mur végétale
- Diversité fonctionnelle garantie

Chapitre III : Analyse empirique

- Hiérarchie des accès et des fonctionnalités
- Favoriser le développement des pratiques culturelles

L'idée du départ de la conception de projet c'est d'utiliser l'organisation et la typologie des équipements proximité comme un élément de base tout en apportant une touche moderne. L'équipement qui nous a inspiré, c'est en forme de L, ou l'espace reste devenu comme une place

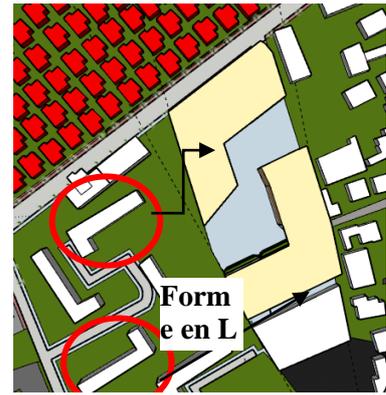


Figure 64: Idée du projet

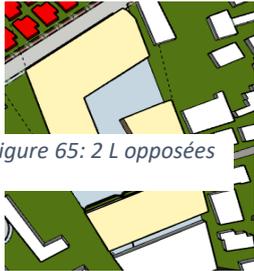


Figure 65: 2 L opposées

C. Genèse de la forme :

Etape 01 : 2 L opposées avec un espace au centre et des impasses pour la circulation ; Nous avons commencé par l'implantation d'un parallélogramme après on a divisé en deux formes de L avec un espace au centre

Etape 02 : Assurer une continuité pour le volume du centre

-La soustraction des parties de volume pour créer une sorte de continuité entre les deux îlots (habitat et centre multifonctionnel)

Etape 03 : Reculer de la rue

-Reculer le volume attaché sur terre pour créer une continuité sur le boulevard

Etape 04 : L'addition d'un atrium et un passage urbain Au niveau du centre multifonctionnelle avec un rez-de-chaussée en double hauteur

Etape 05 : Dégradation des terrasses

-Modification des hauteurs des différents blocs du projet pour avoir une dégradation des terrasses avec de soustraction des volumes

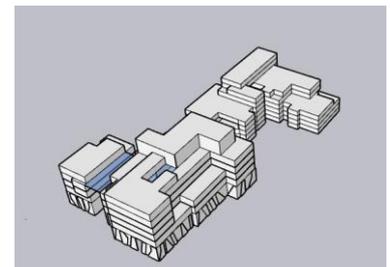
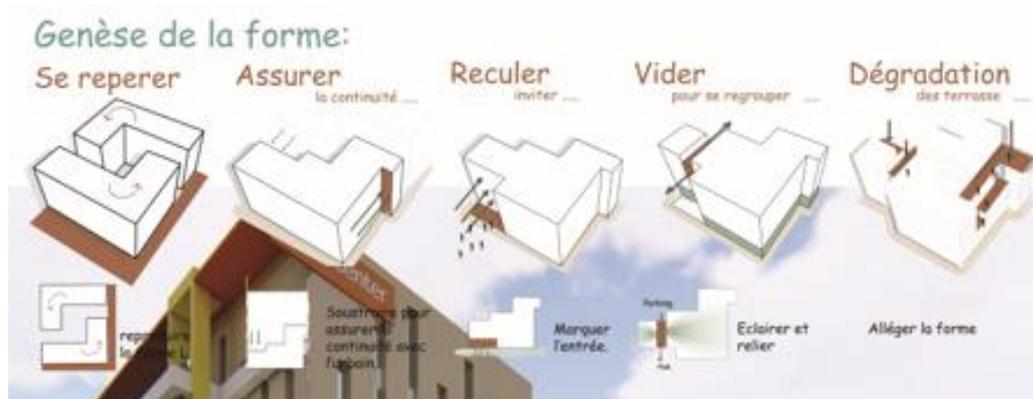
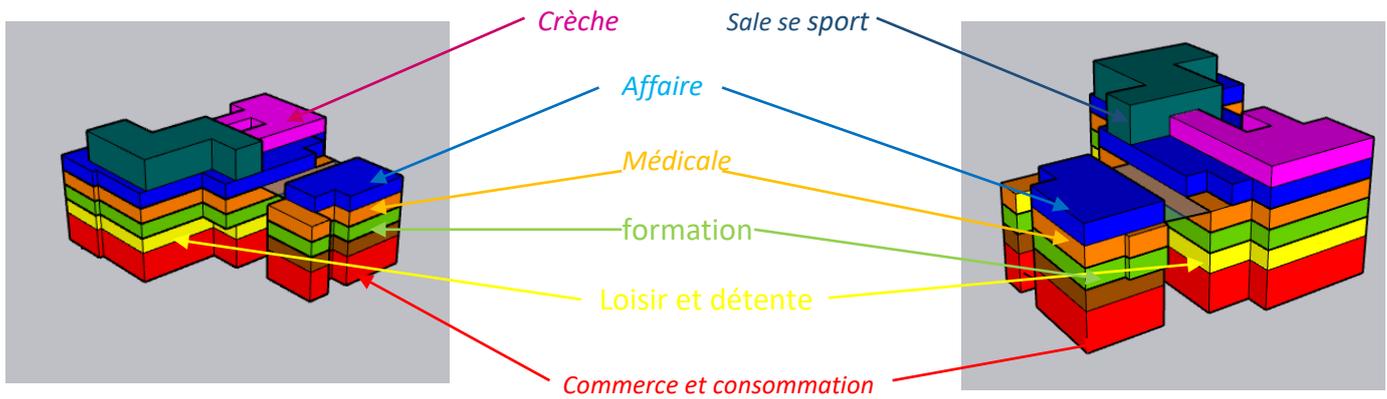


Figure 67: le volume après les dégradation des terrasses



Chapitre III : Analyse empirique

2. PROGRAMME ET ORGANISATION :



A. Tableau quantitatif :

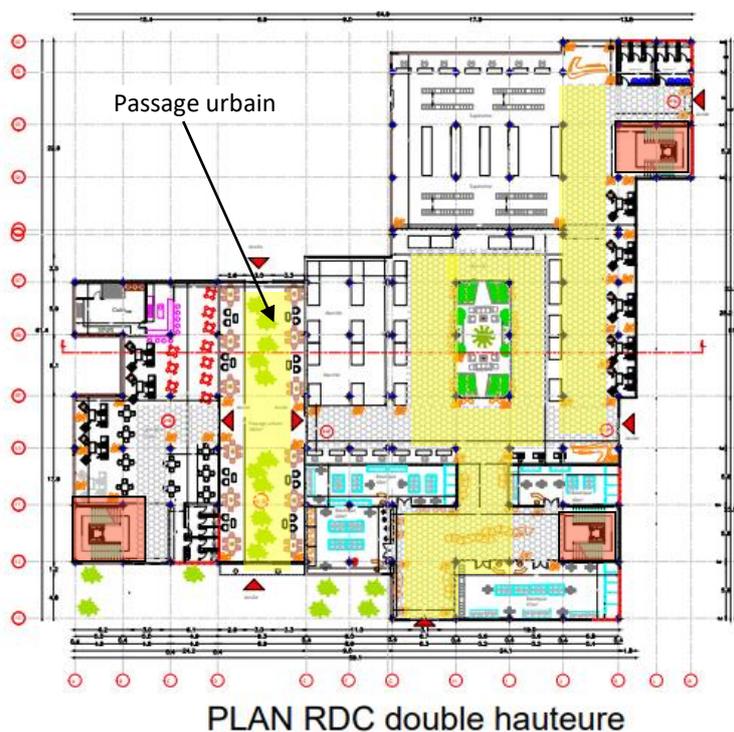
Etage	Fonction	Espace	Nombre	Surface
RDC	<i>Commerce et consommation</i>	Cafétéria	1	320 m ²
		Passage urbain	1	260 m ²
		Boutique	4	45 /65/60/97 m ²
		Marché et superette	1	
R+1	<i>Loisir et détente</i>	Musée d'exposition	1	338 m ²
		Atelier de dessin	2	62 /77 m ²
		Stockage	1	10 m ²
		Atelier d'art	2	106 / 64 m ²
		Salle des jeux	1	450 m ²
		Espace de rencontre	1	260 m ²
		Restaurant	1	320 m ²
R+2	<i>Formation</i>	Espace de recherche et bibliothèque	1	320 m ²
		Espace de formation	1	130 m ²
		Salle de formation	5	80 / 50/ 50/60/50 m ²
		Réception	1	40 m ²
		Médiathèque	1	220 m ²
		Box de rencontre	1	67 m ²
		Espace de convia lité	1	110 m ²

Chapitre III : Analyse empirique

R+3	Médicale	Cabinet rééducation médicale	1	134 m ²
		Cabinet de radiologie	1	95 m ²
		Laboratoire	1	166 m ²
		Cabinet Gynéco	1	253 m ²
		Cabinet de médecine générale	1	148 m ²
		Cabinet dentaire	1	130 m ²
		Pharmacie	1	65 m ²
R+4	Affaire	Agence de voyage	1	280m ²
		Bureau d'étude	1	196 m ²
		Bureau de gestion	1	40 m ²
		Petite entreprise	1	355 m ²
		Bureau d'avocat	1	140m ²
		Bureau de notaire	1	100 m ²
		Espace de regroupement	1	68 m ²
R+5	Service	Sale de sport	1	320 m ²
		Crèche	1	320 m ²
		Des terrasses	4	

B. Circulation horizontale et verticale du projet :

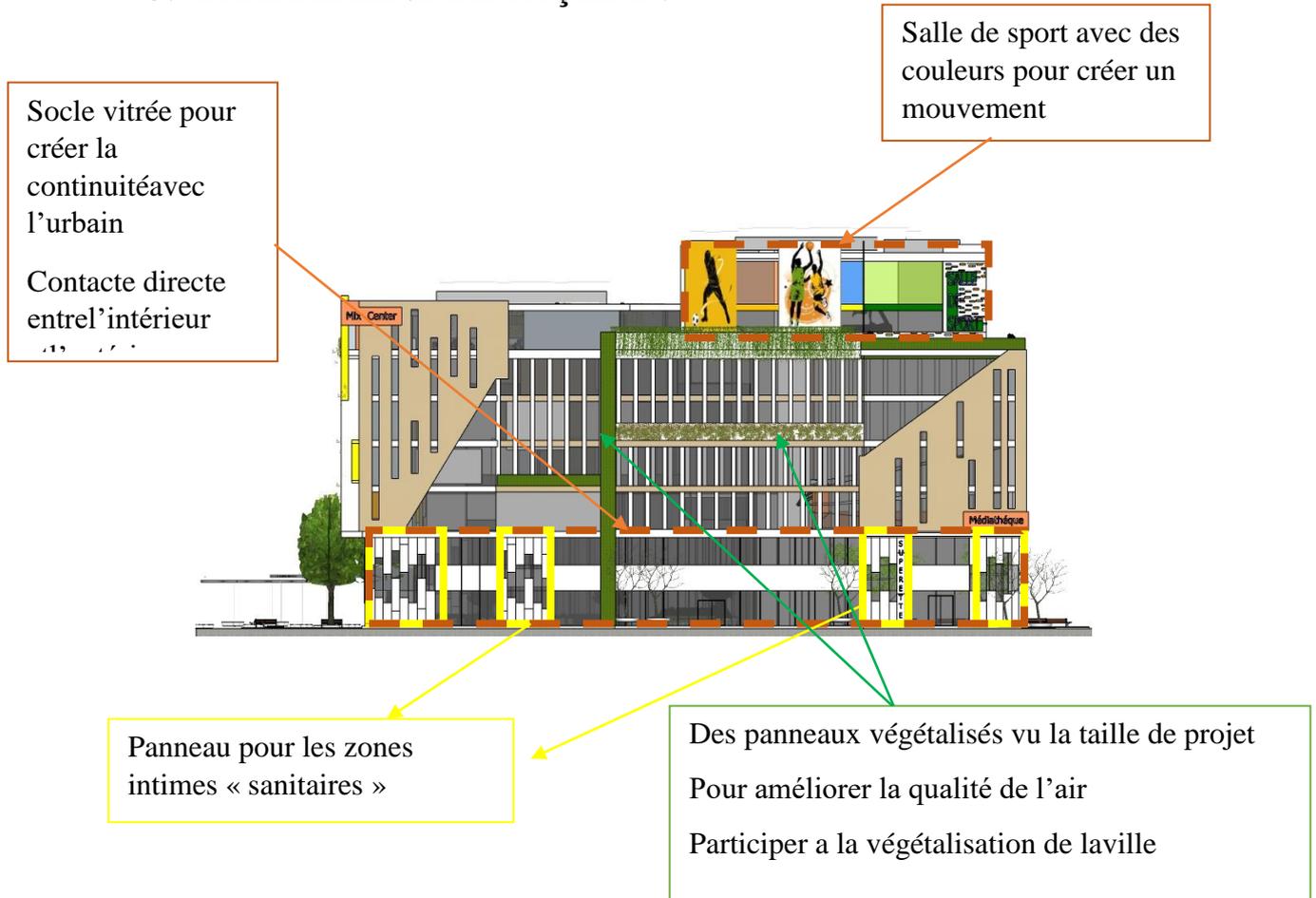
La circulation verticale se fait par les escaliers et un ensemble des ascenseur qui mène vers tous les étage.



La circulation horizontale est autour d'un patio et aussi par un passage urbain qui liernotre deux entité.

- La circulation horizontale
- La circulation verticale

3. TRAITEMENT DE FAÇADE :

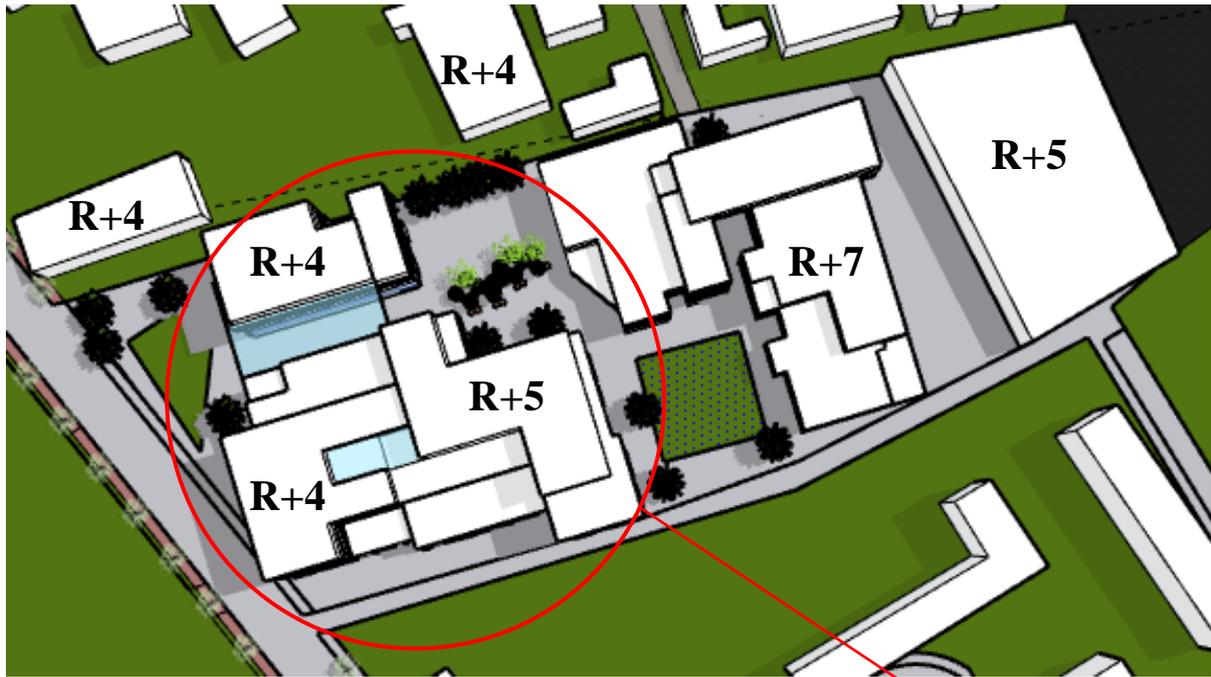


4. SYSTEME STRUCTUEL :

Le choix de notre structure a été établi afin d'assurer la stabilité de notre bâtiment, nous avons donc choisi une structure en béton armé poteaux -poutre avec des plancher a corps creux pour l'ensemble du projet Avec des système de contreventement sauf au niveau de salle de sport qui est réaliser en béton armé (poteaux poutre) et en plancher en dalle pleine pour supporte les grands charge des équipement utiliser.

5. MATERIAUX UTILISER :

- L'utilisation du béton armés qui est plus résistant et durable et aussi pour une liberté de forme
- L'utilisation des panneaux végétalisés
- L'utilisation des panneaux en bois pour les zones intimes
- L'utilisation du verre qui garantit la transparence des façades et l'éclairage naturelle



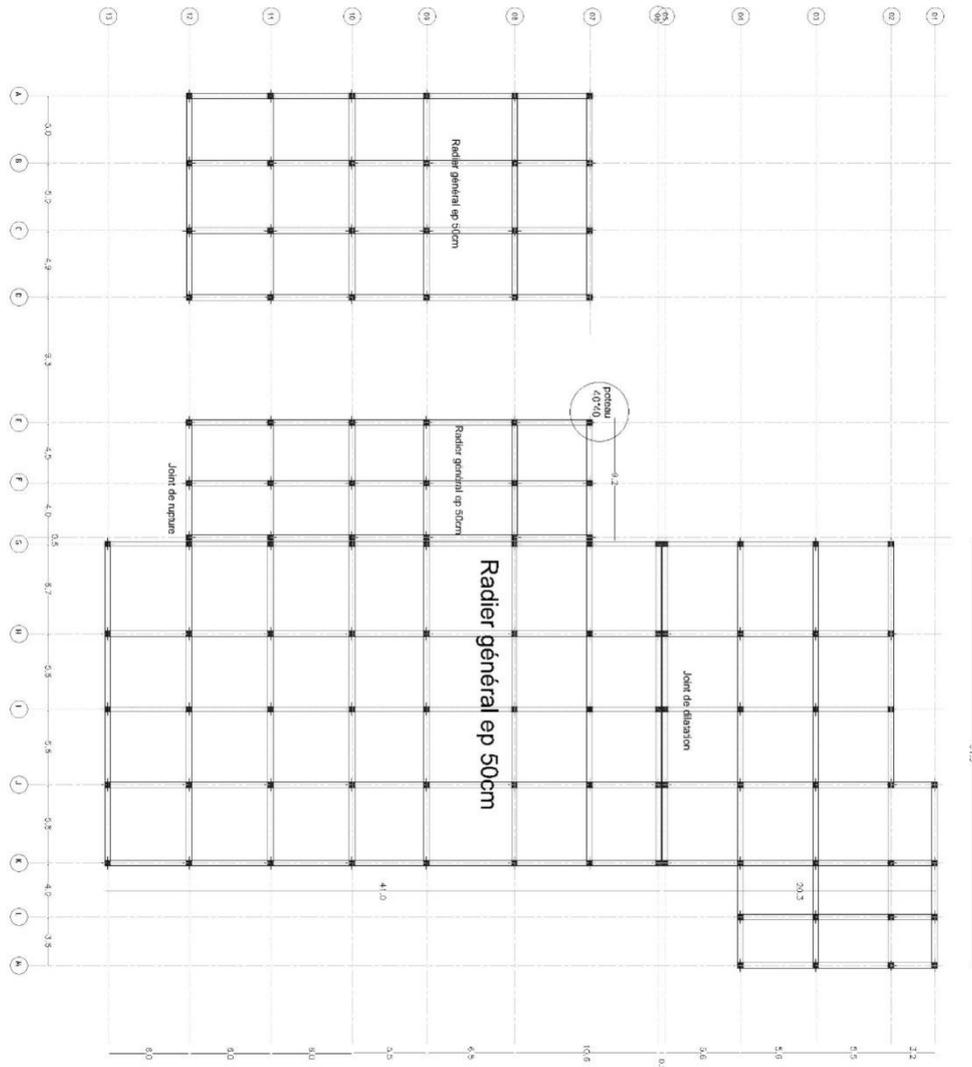
PLAN DE MASSE



VUE DE DESSUS DE PROJET

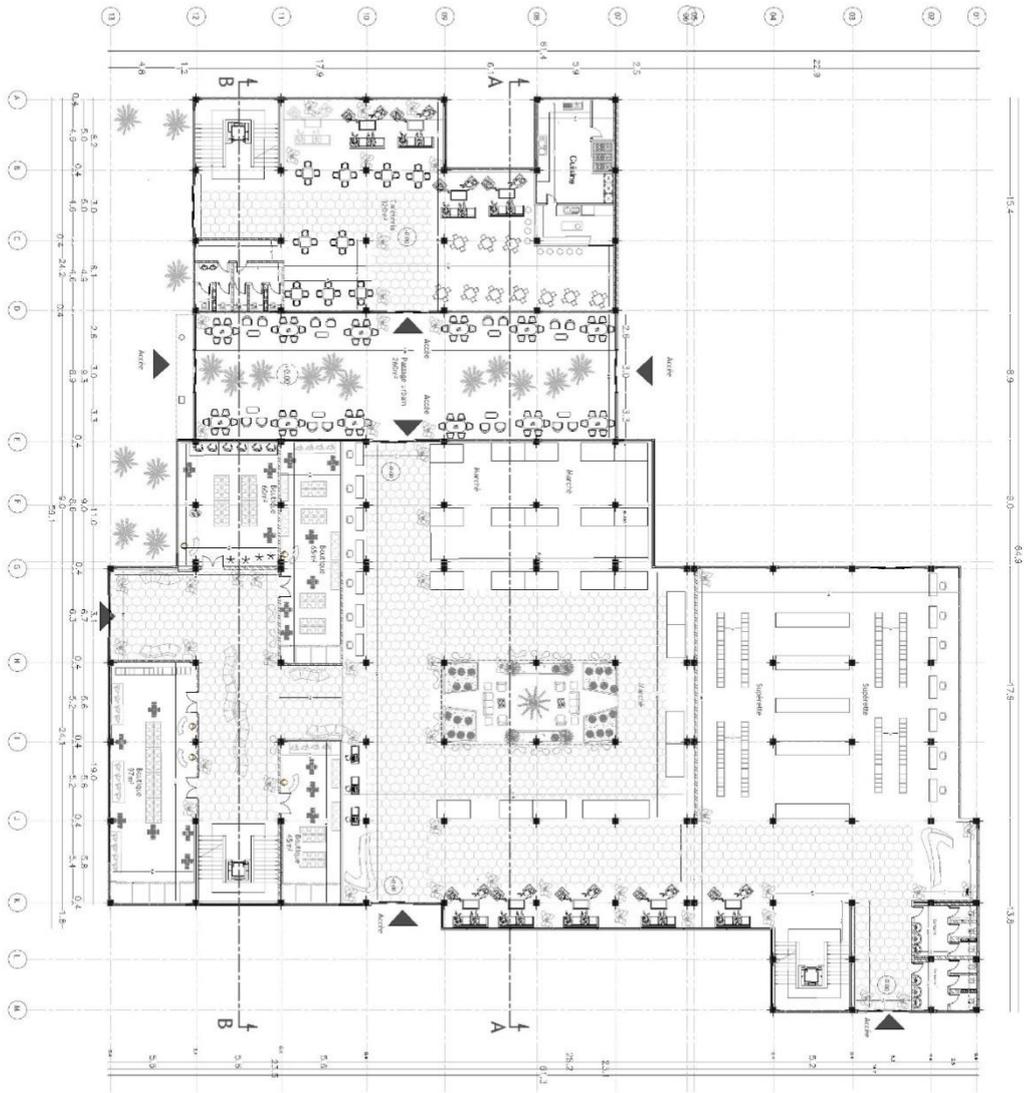
LES PLANS : (échelle : 1/100)

PLAN DE FONDATION



Chapitre III : Analyse empirique

PLAN RDC double hauteur



Le RDC il est réserver pour la consommation et le commerce pour que notre projet sera lié avec la rue par ses activités et aussi pour les animé car les espace ils sont complètement public

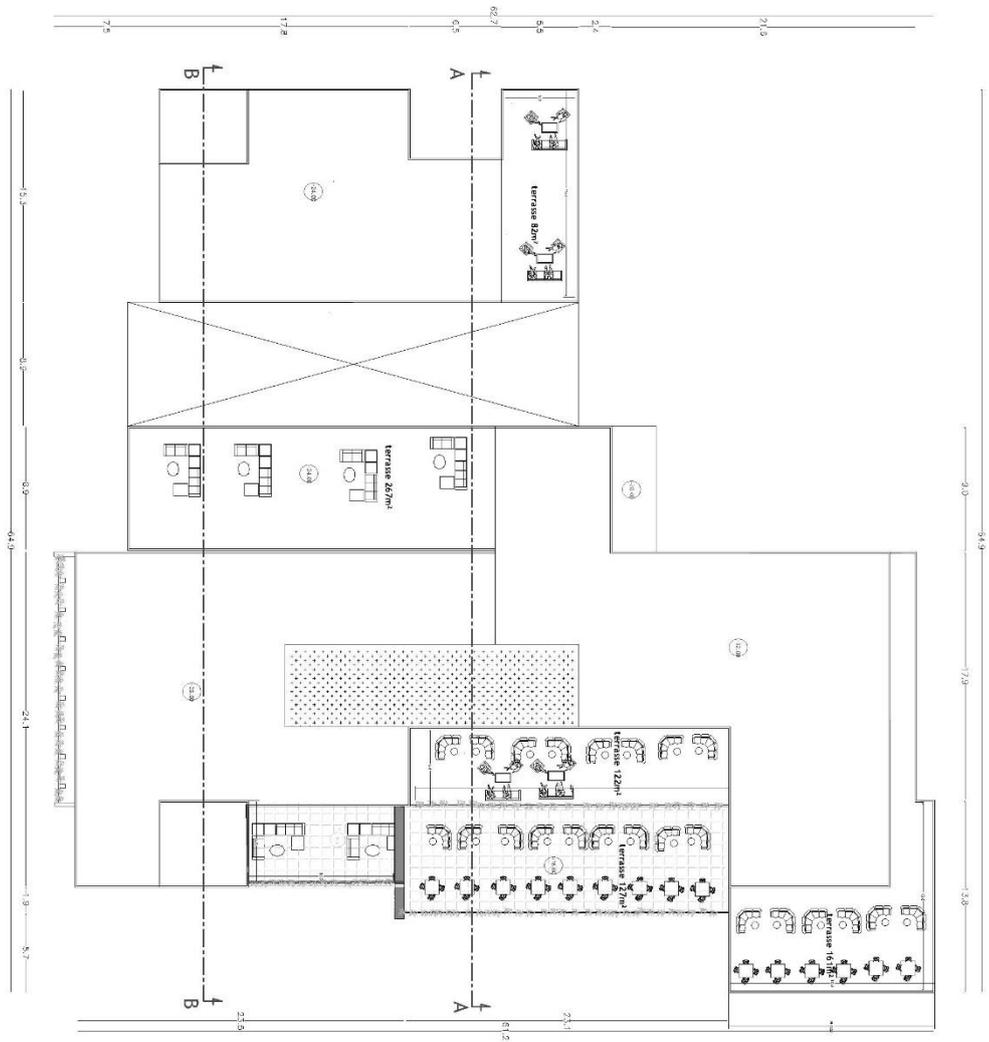
Chapitre III : Analyse empirique

PLAN R+1

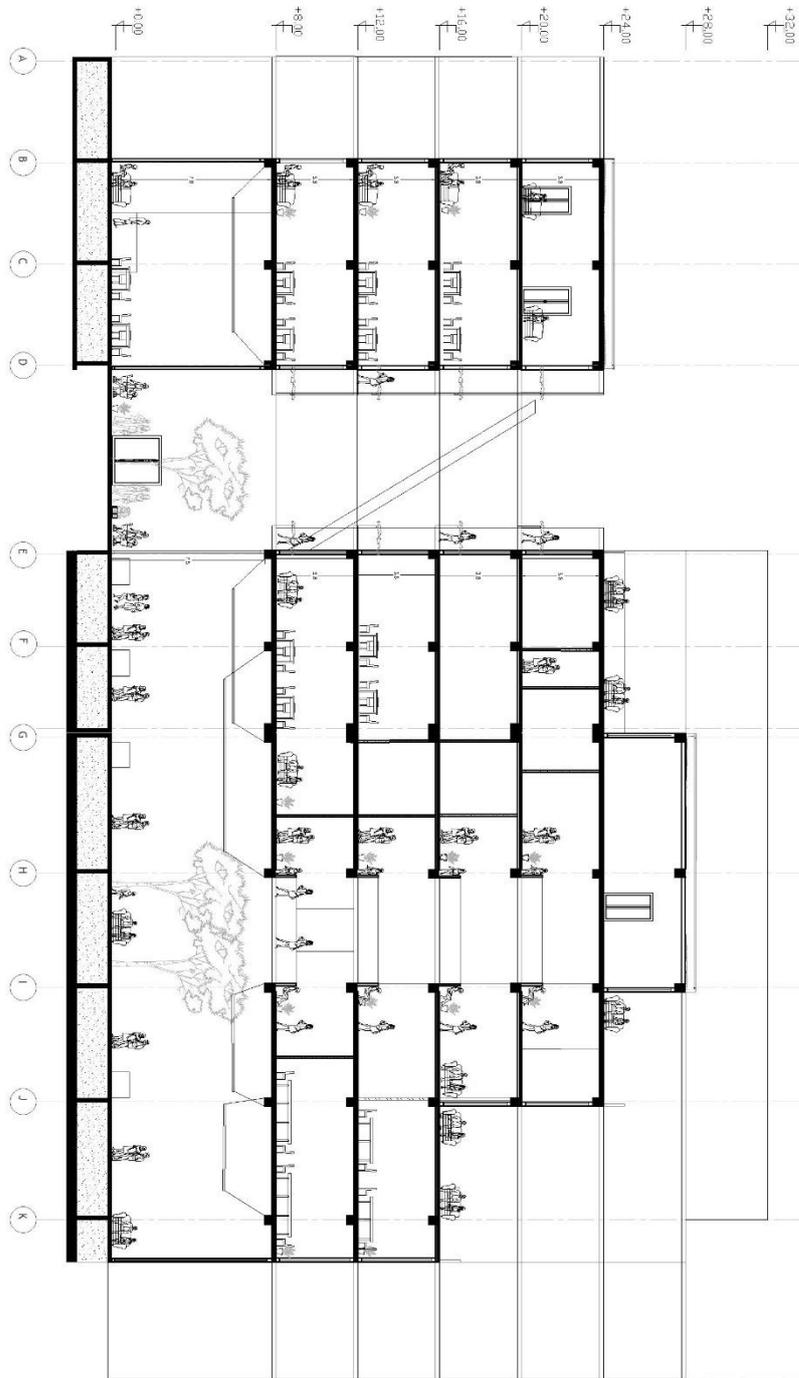


Chapitre III : Analyse empirique

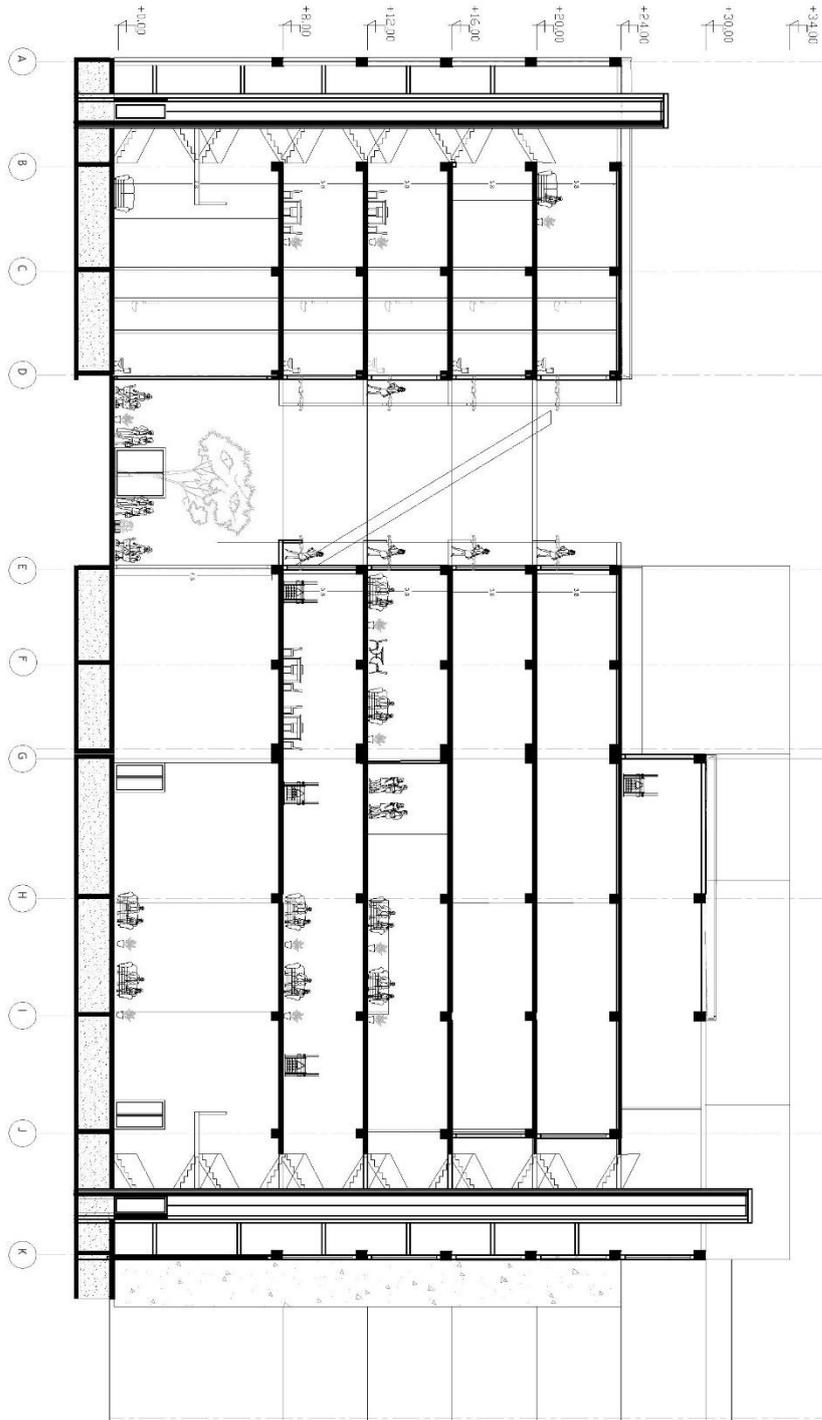
PLAN TOITURE



Coupe A-A



Chapitre III : Analyse empirique



Coupe B-B

Chapitre III : Analyse empirique

Les façades :

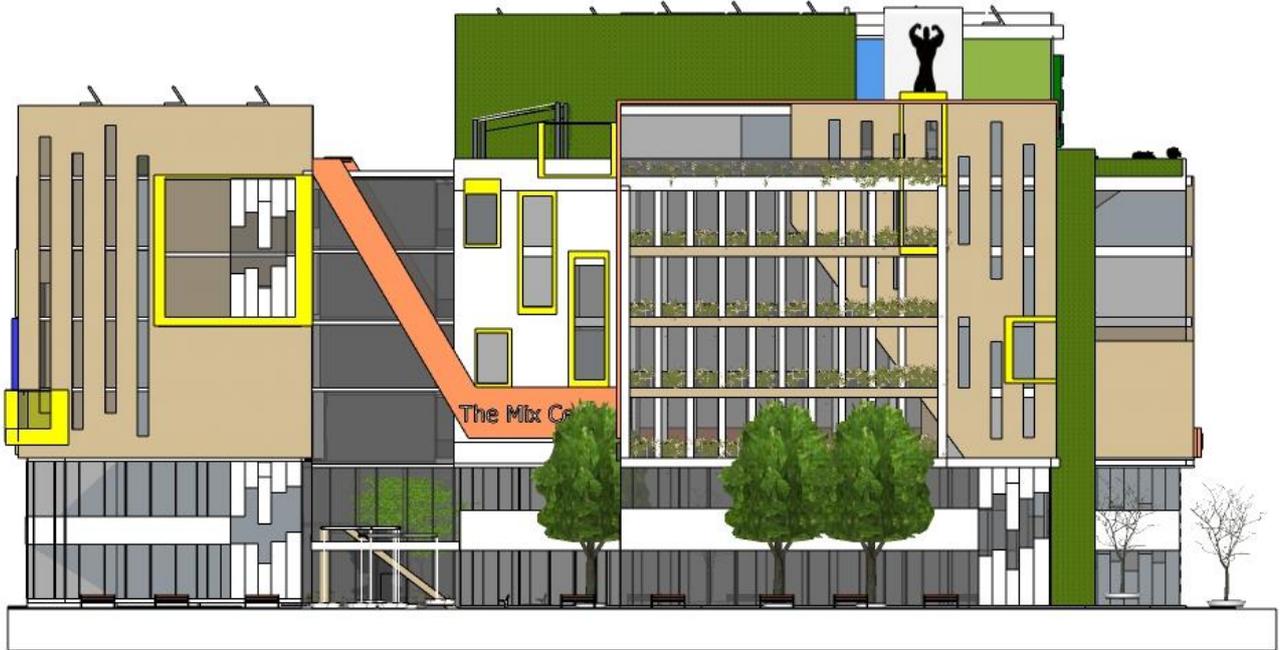


Figure 68: façade principale



Figure 69: façades postérieure

Chapitre III : Analyse empirique



Figure 70: façade gauche



Figure 71: façade droite

Chapitre III : Analyse empirique

VUE 3D :



Figure 72 : vue 1



Figure 75 : vue 2



Figure 74: vue 3



Figure 73:vue 4



Chapitre III : Analyse empirique



Tables des illustrations

Figure 1 La situation de la ville de Blida.	38
Figure 2 l'accessibilité de la ville de Blida Source : QGIS par l'auteurs	38
Figure 3 température de Blida au cours de l'année	39
Figure 4 Carte de pluviométrie de Blida	39
Figure 5 Précipitation de Blida au cours de l'année	39
Figure 6 L'humidité de Blida au cours de l'année	39
Figure 7 Les zones des vents dominant du nord de l'Algérie	40
Figure 8 : La morphologie de Blida	40
Figure 9 : Carte de situation géographique d boulevard 1 Décembre 1960	41
Figure 10: Carte de Blida 1535/1830	42
Figure 11: Carte de Blida 1830/1926	43
Figure 12: Carte de Blida 1926/1962	44
Figure 13: Carte de Blida après 1962	45
Figure 14 : La carte de division selon le changement de direction	45
Figure 15 Carte d'intersection de voiries avec le boulevard 11 décembre 1960	46
Figure 16 Carte de division selon les fonctions	47
Figure 17 : Carte de division finale	48
Figure 18 : carte des voies	49
Figure 19 : Carte des quartiers	50
Figure 20 : Carte des nœuds	51
Figure 22 : Carte synthétique des cinq éléments de l'analyse urbaine. Source : traité par l'auteurs.	52
Figure 21 : Carte des repères.	52
Figure 23 : Carte de l'axe dramatique de la rue 11 Décembre 1960	56
Figure 24 : Le mobilier urbain sportif dans la rue et les espaces publics	57
Figure 25: La ville de Valence, ville des 4 fleurs	57
Figure 26 : La tour végétale de Gerland	57
Figure 27 : Le pont	57
Figure 28 : Les administrations étatiques	58
Figure 29 : Façade animé par des boutiques	59
Figure 30 : Des expositions en plein aire	59
Figure 31 : Le projet de promenade urbaine Barbès – Chapelle-	60
Figure 32 : 'un des six ilots frais de climespace à paris	61
Figure 33 : Carte de limitation de l'aire d'intervention	62
Figure 34 : Carte de mobilité et accessibilité de l'aire d'intervention	63
Figure 35 : Carte de système parcellaire de l'aire d'intervention	64
Figure 36 : Fonction et vocation de l'aire d'intervention	65
Figure 37: Carte de contrainte et potentialité de l'aire d'intervention	66
Figure 38: Carte de recommandation de l'aire d'intervention	67
Figure 39: complexe multifonctionnelle ARRIBAT CENTRE	69
Figure 40: renouvellement urbain ZAC CLICHY BATIGNOLLES source :(Boulet, 2020)	71

Chapitre III : Analyse empirique

Figure 41: L' échelle de référence de centralité politique de la rue du 11 décembre 1960/ Blida.....	74
Figure 42 : L' échelle de référence de l'évaluation de centralité économique de la rue du 11 décembre / Blida	74
Figure 43: L' échelle de référence de l'évaluation de la centralité sociale de la rue du 11 décembre 1960 / Blida	75
Figure 44:L' échelle de référence de l'évaluation de l'accessibilité de la rue du 11 décembre 1960/ Blida.....	75
Figure 45: L' échelle de référence de la centralité de la rue du 11 décembre 1960/ Blida.	76
Figure 46:Carte des actions urbain de l'aire d'intervention.....	77
Figure 50: dimension de la chaussé après intervention.....	78
Figure 47: la rue en état actuel	78
Figure 48: dimension de la chaussé avant intervention.....	78
Figure 49: la rue dans l'état prévu.....	78
Figure 52: Parking à étage prévu.....	79
Figure 53: manque de sécurité.....	79
Figure 56 :Revêtement de sol prévu	79
Figure 51: problème de stationnement	79
Figure 54: passage pietion prévu	79
Figure 55: le revetement de sol actuel.....	79
Figure 57: espace public prévu.....	80
Figure 58: mur de cloture actuel	80
Figure 59:plan d'aménagement prévu	81
Figure 60: La rue avant l'intervention	82
Figure 61:La rue après l'intervention	82
Figure 62:Etat de fait de la structure existante	83
Figure 63:Etat de fait après la récupération du foncier	83
Figure 64: Idée du projet	83
Figure 65: 2 L opposées.....	83
Figure 66: Assurer une continuité de volume	83
Figure 67: le volume aprèsles dégradation des terrasses	83
Figure 68: façade principale	83
Figure 69: façades postérieure.....	83
Figure 70: façades gauche.....	83
Figure 71: façades droite.....	83
Figure 72 : vue 1	83
Figure 73:vue 4.....	83
Figure 74: vue 3	83
Figure 75 : vue 2	83
Figure 76:vue 5.....	Erreur ! Signet non défini.

Liste des tableaux

Tableau 01 : récapitulation de l'exemple complexe multifonctionnelle ARRIBAT CENTRE.....70

Tableau 02 : récapitulation de l'exemple du renouvellement urbain ZAC CLICHY BATIGNOLLES 72

Tableau 3 : Structure sociodémographique de l'échantillon, source auteure et enseignant 73

Bibliographie

(s.d.). Récupéré sur

<https://www.google.com/maps/search/L%E2%80%99axe+de+11+D%C3%A9cembre+1960+blida/@36.4821514,2.7438571,13.25z>

(1966).

Alainé, R. (1981). *espace et justice, Paris*. espace et justice, Paris.

Alonso, Fujita , & Papageorgiou. (1964/ 1989/ 1990).

Auteur. (s.d.). <https://www.google.com/maps>.

AUZELLE, R. (s.d.).

Bailly, A. B.-M. (1995). *Représenter la ville*. Paris: Economica (coll. « Géo Poche »).

BASSET, N. (2021, aout 30). Récupéré sur <https://aemagazine.ma/>: <https://aemagazine.ma/wp-content/uploads/2021/07/Arribat-Center-2-1280x800.jpg>

Basti, J., & B. Dezert. (1980). *L'espace urbain* . Paris, Masson.

Beaujeu-Garnier, J., & Armand Colin. (s.d.). *Géographie urbaine*. Paris.

BENEVOLO, L. (2000). *Histoire de la ville*.

Berthelot, D. (2005).

Braudel. (1979).

BONNEAU, M., SEBILLE, B.-S., & L., JAVOURET. (2012/2013). *Atelier international*. Tokyo.

Bordreuil, J. (1987). *La production de la centralité urbaine* .

Boulet, u. (2020, février 03). *VILLES & TERRITOIRES*. Récupéré sur <https://bybeton.fr/>: https://bybeton.fr/grand_format/un-ilot-colore-en-proue-de-la-zac-clichy-batignolles

Braudel. (1979).

Braudel. (1979).

BRAUDEL. (1979).

BRAUDEL. (1979).

Castel, M. (s.d.).

Castells, M. ((1973)).

Castells, M. (1970). *La question urbaine*. Paris: La Découverte.

CERTU. (2003). *Anatomie des nouvelles centralités* . *Centralités dans la ville en mutation*, pp. par Alain Bourdin, pages 76 à 89).

Chapitre III : Analyse empirique

- CERTU, & Alain Bourdin. (2003). Anatomie des nouvelles centralités.
- Choay, F. (1965). *L'urbanisme, utopies et réalités*. Paris.
- CHOAY, F., & PIERRE MARLIN. (1988). Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement. Paris.
- Choay, F., & P. Merlin. ((1996)).
- CHRISTALLE, W. (1993). théorie des lieux contenus.
- Christaller, W. (1933). *La théorie des lieux centraux*. Perthes: GRIN Verlag.
- Claval. (1981).
- Decoville, A. (2012, janvier). *La centralité urbaine au Luxembourg : analyse et perspectives*. Récupéré sur researchgate.net:
https://www.researchgate.net/publication/281819762_La_centralite_urbaine_au_Luxembourg_analyse_et_perspectives
- Derycke, P.-H. (1979). *Economie et planification urbaine : L'espace urbain*. France: Presses universitaires de France.
- Devisme. (2005).
- DURANTON, G. (1999). *Distance, Sol et Proximité, Analyse économique et évolution urbaine*. Paris: A. BAILLY, J.M. HURIOT.
- EMANUEL, C. (s.d.). la question urbaine.
- Ernest, B. (1984). *GRAFMEYER*. Paris.
- Ernest, B. (1984). *naissance de l'écologie urbaine*. Paris: Aubier, collection RES, champs.
- F.ChoayetP.Merlin. (s.d.).
- Frédéric Gaschet, C. L. (2002). *Métropolisation, centre et centralité*.
- Friedman. (1966).
- Friedman. (1966). cité Guillorel.
- FUJITA, KRUGMAN , & MORI. (1999).
- Guillorl. (2001).
- HARRIOT, PERREUR , & RAYNAUD. (1994.1992).
- Hasna, O. (2015). Dans *Nouvelle centralité urbaine cas d'étude :la ville de MILIANA*. mémoire de fin d'étude, Université de Blida 1 Institut d'Architecture et d'urbanisme.
- HIRSHMAN, & MYRDAL. (s.d.).
- <http://www.villes.co>. (2014). Récupéré sur http://www.villes.co/algerie/ville_blida_09000.html
- <https://www.google.com/maps>. (s.d.).
- <https://www.okbob.net/2020/01/decoupage-administratif-de-la-wilaya-de-blida.html>. (s.d.).
- Hurot. (1994).

Chapitre III : Analyse empirique

Hurot, & Perorre. (1997).

Isaac, J. (1984). *Le passant considérable : Essai sur la dispersion de l'espace public*. Paris, Les Méridiens.

J.-P, L. (1987). *Centres villes en mutation, Centre de la recherche scientifique*. Paris.

Jacques, L. (1997). *Une géographie*. Hachette. Europe.

Jérôme, R. (s.d.). *Les centralités urbaines*. Tours, Maison des Sciences de la Ville.

Kitous, S. (2001). Dans *Processus de production des espaces centraux à partir d'un cas : Tizi-Ouzou*. Insaniyat /, 14-15 | , 69-81.

Labasse, j. (1968). *L'organisation de l'espace. Eléments de géographie volontaire*.

Lacaze, J. (1992). L'urbanisme entre mythe et réalité. Dans *Action et Recherche sociales* (pp. 21-30).

LEBRUN, N. (2002). centralité urbaine et concentration de commerce. Reims: Ecole doctorale Textes Cultures Sociétés ,Institut de Géographie de Reims.

LECORBUSIER. (1933). *La Charte d'Athènes*. Paris: Seuil.

Lefebvre. (s.d.).

LEFEVRE, H. (1968). Métropolisation centre et centralité, Frédéric Gaschelt et Claude Lacous.

Lévy, & Lussault . (2003).

LEVY, J. (1994). *Au centre des villes*. Editions le Harmattan.

LEVY, J. (s.d.). *centres villes en mutation*.

Levy, P. (1987). « Centres villes en mutation ». Paris: Edition du CNRS.

Lynch K. (1959). *L'image de la cité*. Paris: Dunod.

lynch, k. (s.d.). *L'image de la cité* .

Macario, M. (2012).

MACARIO, M. (2012). *L'aménagement des centres-villes : la mobilité*. Marseille.

Manuel, C. (1969).

Maréchal, & H,Stébé. (2013).

Mauss, M. (1950). *Sociologie et anthropologie* . Paris.

Max, R. (2003). *Antoni Extrait du Vocabulaire français de l'Art urbain villes à l'aube du XXIe siècle*.

MECHOUMA Tarek, L. S. (2020). L'apport de l'approche syntaxique pour la conception d'un centre multi-fonctionnel au niveau de la ville de Khenchela, . Dans *Mémoire de master en architecture*,. université Larbi Ben Mhidi oum el Bouaghi.

Merlin, & Choay. (1988).

MONET, J. (décembre 2000). la centralité est la qualité attribuée à un espace.

Monnet. (2000).

Chapitre III : Analyse empirique

P., K. (1991). *“Increasing Returns and Economic Geography”*, *Journal of Political Economy*, vol. 99,.

Prebisch. (1950).

Prebisch, & Friedman. (1991).

Pumain, D. (2006). *Le Dictionnaire La ville et l'urbain*. collection Villes.

REGAZZONI, F. (2010).

Reynaud, A. (1995). *Centre et périphérie*. Paris.

Rossi, A. (s.d.).

Serge., R. J. (avril 1999). *Éléments d'analyse urbaine*. Tours-nord.

STATHOPOULOS, Nikolas, P., Andrés, A., & Georges. (1993). *Formes et fonctions des points-de-réseaux*.

Wirth. (1999).

Zelezny, R. (2013). *Insertion urbaine des pôles d'échanges*.

ZUCHELLI, A. (s.d.). *« introduction à l'urbanisme opérationnel »*.

Zuchelli, A. (1984).