

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

**UNIVERSITÉ SAAD DAHLEB – BLIDA 1  
INSTITUT D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME**



**Mémoire pour l'obtention du diplôme de Master en Architecture  
OPTION : Architecture urbaine**

Thème :

**La centralité par la mobilité dans la nouvelle ville de Sidi Abdellah Alger**

Projet :

**Conception d'une gare multimodale**

**Présenté par :**

**MOUSSOUNI Abderraouf**

**MERZOUGUI Younes**

**Encadreur : Mr. TABTI Mohamed**

**Université Blida 1**

**Encadreur : Mr CHAOUECHE Ahmed Nabil**

**Université Blida 1**

**Encadreur : BELMEZITI Ali**

**Université Blida 1**

**Devant le jury composé de:**

**Président**

**Université Blida 1**

**Examineur**

**Université Blida 1**

**Année universitaire : 2019-2020**

## **Remerciements**

**Tout d'abord, nous tenons à remercier le Dieu Tout-Puissant et Miséricordieux qui nous a donné la force et la patience pour faire ce petit travail.**

**Nous tenons également à exprimer notre gratitude à tous ceux dont l'aide a été inestimable.**

**Nous remercions vivement nos superviseurs pour leurs conseils, leurs conseils, leurs encouragements et leur suivi pour accomplir ce travail.**

**Nous remercions également sincèrement les membres du jury pour leur présence et leur lecture attentive de notre résumé ainsi que des commentaires qu'ils nous feront parvenir lors de cette soutenance afin d'améliorer notre travail.**

**Nous profitons de cette occasion pour montrer notre gratitude à toutes les personnes qui ont collaboré au développement de cette entreprise et qui nous ont toujours permis par leurs questions ou conseils de pousser un peu plus notre réflexion, nous remercions nos familles qui ont toujours été à nos côtés lors de la préparation de ce brief et qui nous ont toujours encouragés.**

## Dédicaces

*Je dédie du fond du cœur cet humble travail en signe de respect,  
d'appréciation et de gratitude envers ceux qui me sont chers, et en  
particulier:*

*A mes chers parents, je vous remercie pour tout ce que vous avez fait, et je  
ne veux pas de votre fatigue depuis l'enfance, et je vous remercie pour vos  
encouragements et votre patience tout au long de mes études, que Dieu  
vous protège.*

*À mes chers frères, je leur souhaite la réalisation de tous leurs désirs avec  
beaucoup de bonheur, de santé et de prospérité.*

*A mes Encadrants, M. Thabti, M. Belmeziti et Chaouch, pour votre soutien,  
vos conseils et votre suivi durant l'année de master, en plus de beaucoup  
d'aide et de conseils.*

*À mes chers frères, qui sont toujours là pour me soutenir et m'encourager.*

*À mon partenaire Marzouki Younes ainsi qu'à tous mes amis et collègues  
pour leur aide, patience, compréhension et encouragement.*

*Merci à tous*

*MOUSSOUNI Adbderraouf et MERZOUGUI Younes*

## إهداء

أهدي من صميم قلبي هذا العمل المتواضع كدليل على الاحترام والتقدير والامتنان لمن هم أعزاء لي ،  
وعلى وجه الخصوص

إلى والديّ الأعزاء أشكركم على كل ما فعلتموه، ولا أريد تعبكم منذ الصغر، وأشكركم على تشجيعكم  
وصبركم طوال دراستي، حفظكم الله

إلى إخواني الأعزاء، أتمنى لهم تحقيق كل رغباتهم بالكثير من السعادة والصحة والازدهار

إلى مشرفي السيد ثابتي وبلمزيتي وشاوش على دعمكم ونصائحكم ومتابعتكم خلال سنة الماجستير  
بالإضافة إلى الكثير من المساعدة والنصائح

إلى إخواني الأعزاء الموجودين دائماً لدعمي وتشجيع

وكذلك لجميع أصدقائي وزملائي لمساعدتهم وصبرهم وتفهمهم وتشجيعهم

شكرا للجميع

مرزوقي يونس و عبد الرؤوف موسوني

## Résumé :

Alger, la capitale de l'Algérie est l'une des importantes villes de la méditerranée. Elle est dans une phase importante vers son métropolisation et son ouverture au monde.

Plusieurs grands projets métropolitains ont été lancés ces dernières années tels que l'aménagement de la baie d'Alger, la dépollution de l'Oued el Harrach, la création de nouveaux espaces de loisirs le long de l'oued, la réalisation de la technopole de Sidi Abdallah

La ville nouvelle « Sidi Abdallah » Situé à 25 km d'Alger, et s'étendant sur une superficie de 7.000 ha, dont 3.000 ha urbanisables et 4.000 ha d'espace protégés, ce projet est sensé disposer de toutes les commodités en matière d'éducation, de santé et de loisirs. Il doit même constituer à l'avenir un « modèle » pour les nouvelles villes algériennes.

Afin de maîtriser le projet pour créer une forte dynamique entre les différents pôles de la ville nouvelle de Sidi Abdallah et pour viser la centralité urbaine au cœur de la ville nouvelle et aussi viser l'attractivité dans l'aire d'intervention et pour améliorer les différents échanges.

L'attractivité ville mère et ville nouvelle c'est la concession mutuelle ou l'activité de réciprocité et d'échange de côté économique, industriel, technologique... entre les deux villes à fin d'obtenir une ville de future avec une vie active, urbaine, plus douce, plus facile, plus durable.

Une ville dynamique quand elle réussit à attirer des populations et des ressources et à les retenir.

## Table des matières

|  |    |
|--|----|
| <b>CHAPITRE I : INTRODUCTIF</b> .....                                      | 1  |
| I. Introduction générale : .....   | 1  |
| II. Thème de recherche : .....   | 3  |
| II.1.Choix du thème : .....  | 3  |
| II.2.Problématique générale : .....  | 3  |
| III. Cas d'étude:.....   | 4  |
| III.1. Choix du cas d'étude : « la ville nouvelle de sidi Abdallah » ..... | 4  |
| III.2. Problématique spécifique : .....                                    | 4  |
| IV.Hypothèses et objectifs du travail : .....                              | 6  |
| V.Méthodologie de recherche : .....  | 6  |
| VI.Structure du mémoire : .....  | 7  |
| <b>CHAPITRE II : ETAT DE L'ART</b> .....                                   | 8  |
| Introduction du chapitre : .....   | 8  |
| I. Les villes nouvelles : .....  | 8  |
| I.1.Définition de la ville nouvelle : .....                                | 9  |
| I.2.Origine des villes nouvelles dans le monde : .....                     | 10 |
| I.3. Problématique des villes nouvelles en Algérie: .....                  | 10 |
| I.4.Les objectifs de la ville nouvelle de Sidi Abdallah: .....             | 11 |

|  |    |
|--|----|
| I.5. Exemples de nouvelles villes en cours de réalisation en Algérie:Boughezoul :                | 12 |
| I.6. Exemples de nouvelles villes en cours de réalisation en France: EVRY                        |    |
| VILLE NOUVELLE (FRANCE) :  | 15 |
| II. Le centre comme concept multidisciplinaire :   | 15 |
| II.1. Le centre urbain :   | 19 |
| II.2.La centralité :   | 25 |
| III.. Étude d'exemples   | 29 |
| IV.MOBILITE URBAINE :  | 29 |
| IV.1.INTRODUCTION :  | 29 |
| IV.2. définition de la mobilité urbaine :  | 30 |
| IV.3. Identifier les tendances de la mobilité dans les métropoles modernes :                     | 30 |
| IV.4. La mobilité possède une double référence au territoire et au réseau                        | 31 |
| IV.5. La mobilité dépend de plus en plus de la variable vitesse                                  | 31 |
| IV.6. La mobilité est modelée par des modes de vie et des pratiques spatiales plus diversifiées  | 32 |
| IV.7. Exemples (de villes nouvelles qui ont assuré une mobilité grâce à la centralité urbaine) : | 32 |
| <b>CHAPITRE III : CAS D'ETUDE</b>  | 43 |
| Introduction du chapitre   | 61 |
| Partie théorique: Analyses   | 61 |

|  |    |
|--|----|
| I.1. Analyse de la métropole: .....  | 61 |
| I.1.1. Présentation de la métropole d'Alger: .....   | 61 |
| I.1.2. Situation de la métropole :.....  | 62 |
| I.1.3. Aperçue historique sur le développement de la métropole : .....                         | 62 |
| I.2.Analyse de la ville nouvelle de sidi Abdallah: .....                                       | 63 |
| I.2.1.Présentation de la ville nouvelle de sidi Abdallah : .....                               | 63 |
| I.2.2.Situation de la ville nouvelle de sidi Abdallah :.....                                   | 64 |
| I.2.3.Accessibilité : .....  | 64 |
| I.2.4.Délimitations de la ville de sidi Abdallah : .....                                       | 65 |
| I.2.5.Aperçue historique sur le développement de la ville nouvelle de sidi<br>Abdallah : ..... | 65 |
| I.2.6.La composition de la structure urbaine : .....   | 66 |
| I.2.7.Les nœuds :.....   | 68 |
| I.2.8.Transports: .....  | 69 |
| I.2.9. Etat de fait :.....   | 69 |
| I.2.10.Plan d'aminagement d ela ville de sidi abdallah : .....                                 | 70 |
| I.3. Analyse de l'aire d'intervention : le cœur de la ville: .....                             | 71 |
| Introduction :.....  | 71 |
| Présentation de l'aire d'étude : .....   | 71 |



|  |    |
|--|----|
| Situation: .....   | 71 |
| Typologie de la Cœur de Ville :.....                         | 71 |
| Les critères de choix : .....                                | 72 |
| II. Partie pratique : intervention .....                     | 72 |
| II.1. Intervention urbaine .....                             | 72 |
| II.1.1. Schéma de principe .....                             | 72 |
| II.1.2. Schéma d'action.....                                 | 73 |
| II.1.3. Plan d'aménagement:.....                             | 73 |
| II.2. Conception architectural .....                         | 74 |
| II.2.1. Choix du projet : justification de choix.....        | 74 |
| II.2.2. Analyse thématique: .....                            | 76 |
| II.2.3. Programme du projet :.....                           | 85 |
| II.2.4. Conception du projet .....                           | 86 |
| II.2.4.1. L'idée du projet :.....                            | 86 |
| II.2.4.2. Genèse du projet (forme et volumétrie) :.....      | 86 |
| II.2.4.3. Composition et conception du plan de masse : ..... | 87 |
| II.2.4.4. Organisation intérieure des espaces .....          | 87 |
| II.2.4.5. Conception des façades .....                       | 88 |
| II.2.4.6. Système constructif : .....                        | 88 |

|                               |    |
|-------------------------------|----|
| Conclusion de chapitre :..... | 88 |
| Conclusion général :.....     | 88 |
| Bibliographie .....           | 89 |
| liste des figure .....        | 91 |

# **CHAPITRE I : INTRODUCTIF**

## I. Introduction générale :

L'urbanisme est une tentative de créer un climat qui permet aux communautés de trouver les moyens de parvenir à un cadre de vie aisé pour leurs habitants avec des commodités et le bien-être dans les villes

Les nouvelles villes et les nouvelles communautés urbaines sont des politiques pays pour résoudre leurs problèmes urbains, en particulier pour les grands centres urbains en eux.

Pour l'Algérie, en 1995, le gouvernement a approuvé plusieurs projets pour de nouvelles villes qui émergent Près des villes d'Alger, Alger, Constantine et Oran.

Au Journal officiel de la République algérienne pour 2002, de nombreux articles spéciaux. Dans le processus de planification et d'établissement de nouvelles villes en Algérie, ils réduisent les disparités régionales au sein de l'État, en plus d'aider à réduire les problèmes de logement subis par la majorité Grandes villes.

**Sarns dit**"regarder une ville qui me fait réaliser les objectifs culturels de ses habitants, la ville est un livre dans lequel il lit les objectifs de ses habitants et Leur ambition, ainsi que les raisons et les objectifs qui l'exigent, et le degré d'importance variait d'une région à l'autre,. Grande dans la composition sociale, l'énorme population et le pot rural, toutes les raisons qui ont conduit à la création de nouvelles villes".<sup>1</sup>

«Nouvelle ville désigne chaque rassemblement humain urbain qui se produit dans un endroit vide ou intenable. Les nouvelles villes forment le centre de l'équilibre social, économique et humain avec les possibilités d'emploi, de logement et de transformation.»<sup>2</sup>.

L'idée de créer de nouvelles villes s'est cristallisée au début du XXe siècle à travers les écrits d'Ebenzer Howard. À l'échelle mondiale, il y a eu une disparité dans les objectifs, au-delà de la construction de nouvelles villes, y compris celles visant à étendre le développement industriel et à réduire les disparités dans les niveaux de développement

---

<sup>1</sup>Tohami Ibrahim: Quelques caractéristiques de la crise de la ville algérienne, des événements du forum national sur la crise de la ville algérienne, des publications universitaires Constantine, 2003.

<sup>2</sup>la loi 02-08 a été adoptée sur les conditions de création et de préparation de nouvelles villes, selon ses dispositions

régional, comme en Angleterre, et à créer des pressions sur les grandes villes, Dans le monde arabe, le processus de croissance contemporain s'est accompagné d'une augmentation de la population<sup>3</sup>.

Alger, sa capitale est l'une des importantes villes de la méditerranée .elle est dans phase importante vers sa métropolisation et son ouverture au monde. Une métropole est assimilée à un pôle de concentration des hommes, du pouvoir et des activités. Dans le cadre de la métropolisation d'Alger il y a eu une multiplicité de projets structurants qui visent à faire d'Alger une ville monde parce qu'elle est la capitale politique et économique de l'Etat. Une ville qui bénéficie d'une position stratégique sur deux échelles: Sur l'échelle mondiale, Alger représente un centre de convergence entre l'Afrique, l'Europe, l'Asie l'Amérique Sur l'échelle méditerranéenne, Alger est un carrefour d'articulation entre le Maghreb, le monde arabe, le continent africain et l'Europe.

De nombreux pays, dont l'Algérie, ont été confrontés à des problèmes et à des défis, les capitales fatiguées des problèmes qu'elles causent aux niveaux national et régional. En général, l'intervention dans les détails des capitales vise à atteindre un objectif spécifique qui sert la vision globale de l'État. Les nouvelles villes ont joué un rôle majeur en tant qu'outil de construction pour résoudre de nombreux problèmes de développement urbain à multiples facettes du pays. De nouvelles villes ont été employées dans de multiples styles comme un outil pour résoudre les problèmes des grandes capitales.

La nouvelle ville de Sidi Abdallah : Elle constitue un lieu idéal pour permettre la nouvelle stratégie impliquée dans le processus d'urbanisation dans la région algérienne et comme outil pour résoudre les problèmes qui affligent Alger. C'est une partie importante de la région d'Alger, car c'est une nouvelle ville dédiée à la recherche scientifique, aux technologies de l'information et de la communication et aux technologies de pointe.

---

<sup>3</sup>Tarek Al-Cheikh, Ibrahim Al-Damiri(10/11/12 AVRIL 2001) Mécanismes d'urbanisme et d'aménagement urbain, et leur impact sur l'aménagement du territoire Dans les pays arabes, les publications de l'Institut national pour le développement et la reconstruction, Séminaire Al-Omran dans le monde arabe, Rabat, p. 16

## **II. Thème de recherche :**

**II .1.Choix du thème :** Notre thème de recherche qui nous aborder c'est :

**La constitution d'une centralité urbaine par la mobilité dans les villes nouvelles**

## **II .2.Problématique générale :**

Le concept d'un nouveau projet urbain à Alger métropole, intitulé "La plus grande capitale de la région", se réfère simplement à la croissance démographique et urbaine: "C'est une petite augmentation à laquelle nous devons répondre à l'échelle mondiale, en tenant compte notamment des contraintes spécifiques qu'elle impose au cadre de la capitale elle-même"<sup>4</sup>.

La métropolisation d'Alger est sans doute un projet décisif pour améliorer la compétitivité de la capitale et celle de toute l'Algérie. Une transformation fonctionnelle de la ville s'impose pour aboutir à cet objectif. Néanmoins, il ne s'agit pas uniquement de réaliser des grands projets urbains dans la capitale mais d'assurer une ouverture économique selon une double articulation.<sup>5</sup>

La politique de développement de la nouvelle ville de Sidi Abdullah est de protéger et de réglementer l'urbanisation ainsi que les ambitions de SNAT et PDAU de former des pôles attractifs et compétitifs pour la participation au développement durable.

Pour cela et avec notre introduction de la nouvelle ville de Sidi Abdallah, située à 25 km d'Alger, comme solution à nos problèmes générales de la capitale, qui à son tour travaille à promouvoir l'activité du mouvement dans la région et favoriser l'échange avec la métropole algérois.

---

<sup>4</sup>La plus grande capitale de la région'

<sup>5</sup><https://journals.openedition.org/mediterranee/7267>

### III. Cas d'étude:

#### III.1. Choix du cas d'étude : « la ville nouvelle de sidi Abdallah »

Initié en 1997, le projet de Sidi Abdallah a connu une impulsion décisive en passant sous la responsabilité du Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Environnement et du Tourisme. La définition d'une nouvelle politique globale et ambitieuse a permis son inscription au rang de priorité nationale, justifiant la redéfinition complète de ses ambitions et de son plan d'aménagement. L'analyse des instruments de planification va permettre d'identifier le contexte et les enjeux dans lesquels s'inscrit la Ville Nouvelle<sup>6</sup>.

La ville nouvelle de sidi Abdallah figure dans le SNAT comme un "centre urbain nouveau". Sa vocation est :

**Soulager la vile centre en accueillant des fonctions délocalisées servir de support au développement de nouvelles fonctions d'agglomération.**

La ville nouvelle de Sidi Abdallah se présente comme suit : Sa taille est limitée à 3000 hectares, sur les 7000 entrant dans son périmètre, sa population a été fixée à 200 000 habitants , une ceinture verte de protection contre toute extension non programmée, dédiée à l'agriculture périurbaine, l'activité économique étant principalement consacrée à la recherche biotechnologique, des TIC et de l'industrie de pointe propre.

Le projet de Ville Nouvelle de Sidi Abdallah, située à 25 km à l'ouest d'Alger, collinaire , très calme et agréable. Il offre des vues imprenables et est à proximité immédiate des villes de Mahelma et Rahmania.

#### III.2. Problématique spécifique :

"La centralité est la capacité d'un lieu à polariser l'espace situé dans sa zone d'influence, c'est-à-dire à exercer un pouvoir attracteur sur les populations et les activités. Centralité et polarité sont donc indissociables. Toutefois, un centre urbain se

---

<sup>6</sup>MISSION A

distingue d'un pôle en cela qu'il dispose d'une plurifonctionnalité, et que son pouvoir attracteur (attractivité) ne se limite pas à une seule dimension."<sup>7</sup>.

La croissance de la mobilité se focalise principalement sur deux types d'espaces que sont les grands corridors européens et les métropoles, pour la plupart nœuds de ces corridors. La mobilité constitue ainsi un enjeu essentiel pour le devenir même des métropoles et plus généralement des grandes villes. Au sein de ces grandes villes, la gestion durable des déplacements est l'un des défis majeurs des décennies à venir. Beaucoup d'espoirs sont placés dans les politiques visant à agir sur l'urbanisme et la maîtrise du développement des villes, spécifiquement l'étalement urbain considéré comme largement responsable de l'accroissement des distances et de la part de marché de l'automobile (F OUCHIER , 1999). Dans ce contexte, la compréhension des interactions entre la forme des localisations (population et activités), l'organisation des réseaux de transport et les comportements de déplacement suscite à juste titre un intérêt jamais démenti depuis deux décennies<sup>8</sup>

Ils s'associent d'ailleurs, dans ce cadre, à des projets d'envergure et sans cesse réinventés, tels qu'Europa City, projet de centre commercial à Gonesse, qui se définit comme « la plus innovante des destinations en Europe, associant dans un univers expérientiel une offre culturelle, de loisirs, d'évènements, d'hébergement et de shopping », localisée « au cœur du Grand Paris, dans le territoire du Grand Roissy, branché sur les flux entre la capitale et l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle, intégré au projet d'aménagement du Triangle de Gonesse »<sup>9</sup>.

Ainsi, le statut de la question proposée tient compte de ces changements et met mes recherches sur l'interaction entre **la métropolisation, la centralité urbaine et la mobilité quotidienne** dans la nouvelle ville de Sidi Abdallah ;**C'est comment relier les différentes entités de la ville nouvelle de sidi Abdallah et renforcer sa relation avec la métropole algéroise tout en profitant de sa potentialité urbaine et mobilité ?,et Comment peut-on articuler la multipolarité de la ville nouvelle de sidi Abdallah ainsi que son attractivité ?.**

---

<sup>7</sup>Dr.O.Hadji

<sup>8</sup>les Cahiers Scientifiques du TransportN° 45/2004 - Pages 5-14Anne Aguiléra, Jean-Loup Madre, Dominique MignotMétropolisation, formes urbaines etmobilité. Présentation du dossier

<sup>9</sup>Les citations sont issues du site internet de présentation du projet Europacity, [www.europacity.com](http://www.europacity.com), consulté le 25 septembre 2012.



## **IV. Hypothèses et objectifs du travail :**

### **1. L'Hypothèses :**

A travers certains des problèmes qui se dresseront contre certaines aspirations et certaines politique de développement de nouvelle ville .nous avons remarqué qu'ils fonctionneront pour apporter des solutions afin de promouvoir le développement urbain et de crée une atmosphère de vie appropriée a l'urbanisation :

- Comme apportant un nouveau caractère urbain pour une bonne mobilité dans toute la ville nouvelle et sa relation avec la métropole algéroise.
- Améliorer la qualité de caractère urbain.

A travers la création de nouveaux équipements urbains tels que la mise en place **d'une gare multimodale** dans le center de la ville nouvelle, qui a un rôle important dans le progrès de l'urbanisation de la ville.

### **2. L'Objectifs :**

Afin de développer la ville d'Alger vers la métropolisationne en intervenant sur la cœur de la ville nouvelle sidi Abdallah pour atteindre les objectifs suivants :

- Création d'une gare routière multifonctionnelle au cœur de la nouvelle ville pour faciliter la mobilité à l'intérieur et à l'extérieur de la ville
- Favoriser l'échange avec la métropole algéroise
- Développer la mobilité à l'intérieur et à l'extérieur du secteur urbain de la nouvelle ville.
- Faciliter l'accès à la ville nouvelle
- Créer et renforcer une nouvelle centralité urbaine

## **V.Méthodologie de recherche :**

Notre travail dépend principalement de l'approche morphologique en tant qu'approche systématique qui nous permet de comprendre la formation de la ville et de la transformer à l'aide de livres, d'articles, de références et de sites internet, ainsi que de cas similaires qui peuvent nous aider à obtenir des idées pour traiter cette thématique.

La démarche est composée de trois parties, la partie bibliographique (connaissance sur le thème), la partie analytique (produire la connaissance sur la ville et le quartier) et la phase conceptuelle (intervention urbaine et projet architectural).

## **VI. Structure du mémoire :**

- **CHAPITRE INTRODUCTIF:**

Il s'agit d'introduire et d'expliquer le sujet, en donnant des problématiques générales et spécifiques. Être capable de proposer des hypothèses et des objectifs.

- **CHAPITRE ETAT DE L'ART:**

Il s'agit d'expliquer et de comprendre le sujet, et de donner des définitions, des concepts, des exemples et un résumé les concepts de cette thématique.

- **CHAPITRE CAS D'ETUDE:**

Cela comprend deux parties théoriques comme l'analyse de la métropole d'Alger et l'analyse du quartier. et une partie pratique comme l'intervention urbaine et la conception architecturale.

## **CHAPITRE II : ETAT DE L'ART**

## Introduction du chapitre :

Ce chapitre vise à faire le tour des mots-clés de la recherche dans le corpus théorique, pour essayer de comprendre la signification théorique de chaque concept, ville nouvelle ensuite prendre des exemples nationale et internationale, et Après cela, nous avons étudié le centre et la centralité pour étudier leur prise en charge dans différents contextes, après on a étudié la mobilité urbaine et tenter d'établir au final le lien entre les trois termes.

### I. Les villes nouvelles :

Les villes nouvelles, un défi de redéploiement humain organisé sur espace déterminé par des études d'aménagement du territoire, a l'effet de renforcer le réseau des villes à l'échelle d'un territoire donné, à l'échelle régionale voire nationale.

Dans le cas de la ville nouvelle de Sidi Abdallah, c'est dans l'aire métropolitaine d'Alger qu'intervient cette opération, avec les objectifs de desserrer la tension sur la capitale en terme de croissance, d'extensions urbaines, d'infrastructures économiques, sociales et culturelles.

Compte tenu de sa proximité de la capitale et de l'attractivité qu'elle exerce en terme de grandes disponibilités foncières le défi est la création d'une véritable ville à long terme, et accompagner sa croissance afin d'éviter les risques de ville dortoir.

les villes se sont agglomérées, organisées progressivement selon un processus s'étalant sur des siècles, portant sur elles leur forme, leur structuration, leur architecture, leur symbole, une véritable mémoire collective.



Figure 1 :La ville nouvelle

La ville nouvelle de Sidi Abdallah se présente comme suit :

Sa taille est limitée à 3000 hectares, sur les 7000 entrant dans son périmètre, sa population a été fixée à 200 000 habitants, une ceinture verte de protection contre toute extension non programmée, dédiée à l'agriculture périurbaine, l'activité économique étant principalement consacrée à la recherche biotechnologique, des TIC et de l'industrie de pointe propre.

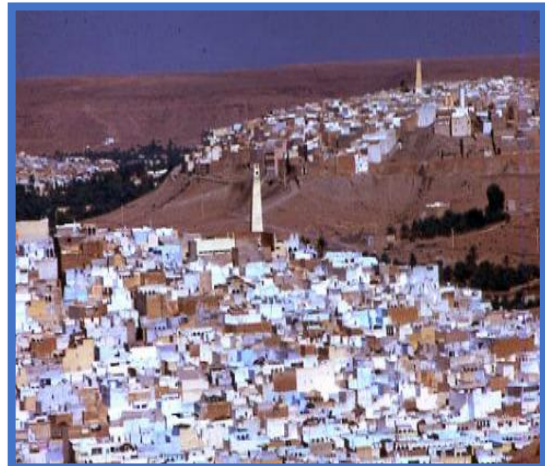


Figure 2 la première ville en Algérie

### I.1.Définition de la ville nouvelle :

Une ville nouvelle est donc une ville créée de toute pièce par les pouvoirs publics dans le cadre de l'aménagement du territoire. Elles sont considérées dans tous les pays comme des outils privilégiés pouvant contribuer à une meilleure distribution des habitants et des activités sur le territoire national dans une optique de développement



Figure 3 : La ville nouvelle de Dubai

urbain.

1. La ville nouvelle doit répondre à certains critères :

**1/La réalisation** de la ville nouvelle doit s'effectuer jusqu'à son terme en concordance avec le schéma général, garantie, de son unité d'organisation.

**2/Doit offrir** une qualité de services et des opportunités à ses habitants en termes d'emploi, d'activités, de mobilité ...etc.



Figure 4 :ville nouvelle de Abu Dhabi

**3/Elle doit être génératrice** d'identifications pour ses propres habitants et pour les autres, cette identification doit être géographique, ce qui renvoie à une insertion au site local,

identification culturelle et sociale par la qualité de l'interrelation qui favorisent les divers composants de la ville nouvelle.

### **I.3. Origine des villes nouvelles dans le monde :**

Au XIX<sup>e</sup> siècle, et avec la révolution industrielle, notamment le développement des technologies de transport, les villes se développent très rapidement. Elles connaissent de grands étalements urbains qu'il devient nécessaire de contrôler.

La ville nouvelle est issue du concept de « cité jardin », concept théorisé par l'urbaniste britannique EBENEZER Howard en 1898, dans son livre « Tomorrow ». A peaceful path to real reforme (demain : une voie pacifiste vers une réforme réelle).

### **I.4. Problématique des villes nouvelles en Algérie:**

Comment créer les conditions de sociabilité, produire de l'urbanité, faire une ville où vivre ensemble devient possible, une ville consensuelle qui répond aux aspirations actuelles et futures de ses habitants ? Des conditions difficiles à planifier,

à quantifier, de la mémoire qui relève du temps.

Une ville dont l'avenir dépendra de son mode de gouvernance, à la différence des villes du MZAB qui disposaient d'une structure de gouvernance représentative du groupe social de ce qui est appelé DAR EL ACHIRA. (01)

En adéquation avec les dispositions SNAT2011 (Schéma National d'Aménagement du Territoire), l'Algérie se place dans les mêmes préoccupations.

A cet effet, une série de nouvelles villes dites « villes de première génération », a été retenue et dont la mise en œuvre prioritaire a été accordée à celles situées autour de la métropole algéroise (Sidi Abdallah, Bouinan, El Afroun et Nacéria).

A Boughezoul au sein des hauts plateaux-centre et Hassi Messaoud au sud du pays.

#### **5. les villes nouvelles en Algérie et l'aménagement du territoire:**

D'après le SNAT, la mise en œuvre du concept repose sur la démarche et l'organisation spatiale suivante :

**1<sup>er</sup> niveau :** **1<sup>ère</sup> couronne :** autour de l'aire métropolitaine algéroise (wilaya d'Alger, Tipasa ; Boumerdès et Blida).

**2<sup>ème</sup> couronne :** wilaya de Chlef, Ain Defla, Médéa, Bouira, TiziOuzou et Bejaia.

**2<sup>ème</sup> niveau :**

**3<sup>ème</sup> couronne :** les hauts plateaux

**4<sup>ème</sup> couronne :** le Sud

## **I.5. Les objectifs de la ville nouvelle de Sidi Abdellah:**

L'objectif des pouvoirs publics est de réaliser des projets s'inscrivant dans le concept de développement durable, ce qui conduit, aussi bien dans la conception de la ville que dans la conception et la gestion de l'aménagement, à rechercher une haute qualité environnementale.

Les orientations suivantes ont été définies :

### **1. Préservation des ressources:**

- Optimisation de la gestion de l'eau pluviale (retenues collinaires, bassins d'eau...).
- Traitement et réutilisation des eaux usées.
- Tri sélectif et stockage contrôlé des ordures ménagères et déchets solides (déchèteries, recyclage avec production énergétique).

### **2. Développement des transports en commun et des circulations douces :**

- La conception de la Ville Nouvelle, des plans de masse de quartiers et des voiries est faite en favorisant les modes de déplacements doux, voies piétonnes, places publiques, tout en permettant des accès spécifiques, tant pour la sécurité que pour les services.
- Un réseau de transports en commun est à l'étude pour relier Alger et ses environs tant par la route que par le rail.

### **3. Limitation des pollutions :**

- Des zones vertes de transition entourent la périphérie des quartiers d'habitat et d'activités.
- Une sélection des activités non polluantes est prévue dans les règlements et cahiers des charges de toutes les zones.

Ville ponctuellement dense, la Ville Nouvelle de Sidi Abdellah sera un modèle pour le développement durable, puisque, prise dans son ensemble, elle offrira à terme un tissu urbain aéré, modèle pour le cadre de vie.

Un projet d'une telle envergure nécessite évidemment une attention particulière, des procédures spécifiques et des aides financières appropriées.

## I.6. Exemples de nouvelles villes en cours de réalisation en Algérie: Boughezoul :

Devant recevoir quelques 350.000 habitants à l'horizon 2025, la ville nouvelle sera desservie par un important réseau d'infrastructures, dont un aéroport qui la reliera aux métropoles nationales et internationales.

La vocation de la ville nouvelle de Boughezoul est de constituer un centre d'excellence où domine le tertiaire supérieur pour le développement des hautes technologies, la biotechnologie et les énergies renouvelables.

Faisant partie des principales options retenues dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire, la nouvelle ville de Boughezoul a déjà enregistré le lancement de quelques opérations d'exécution afin que la concrétisation de ce méga projet arrive à son terme à la perspective 2025.

Maintenant que d'importants moyens financiers ont été mobilisés (dont une première tranche de 650 millions de dollars) les entreprises de réalisation ont été choisies pour construire la nouvelle ville.

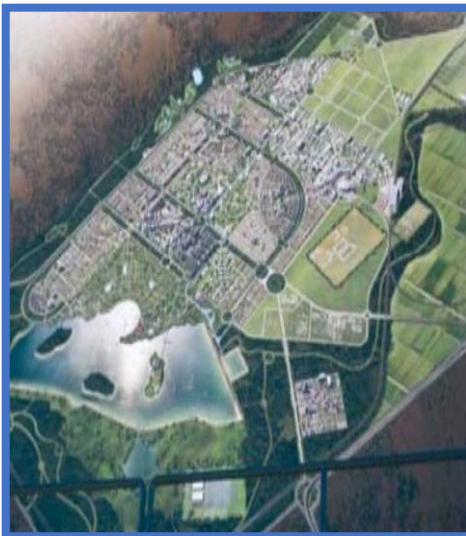


Figure 7 : plan d'aménagement de boughezoul



Figure 6 : Vue 3D sur la ville de boughezoul



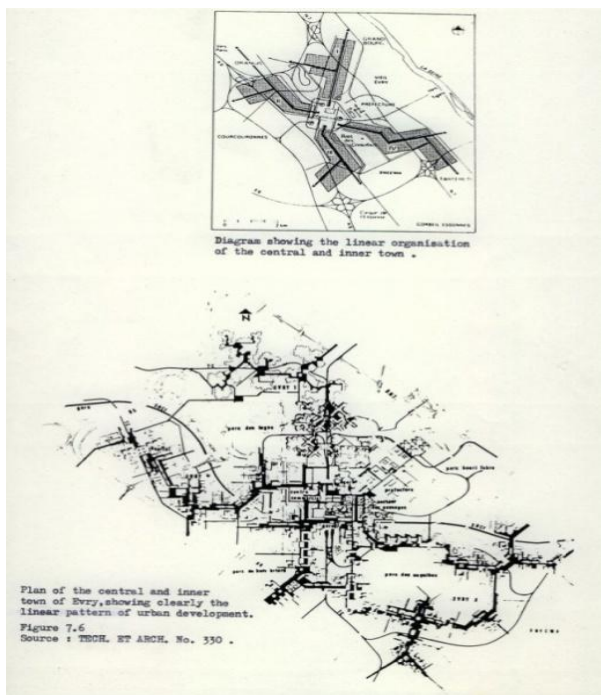
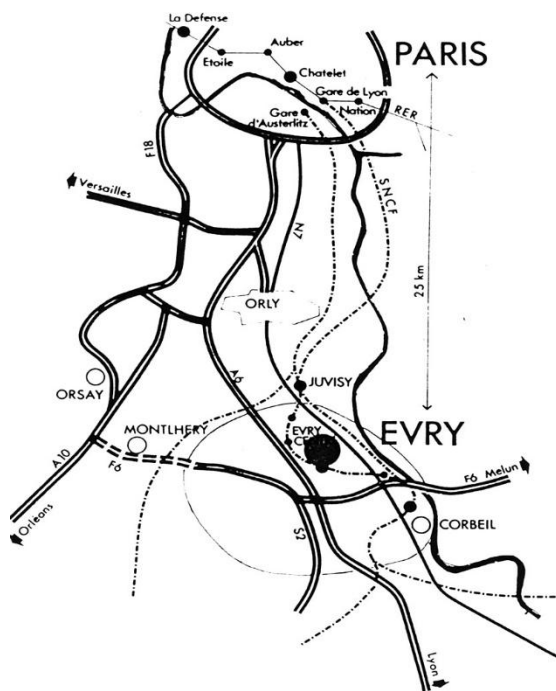
Figure 5 : Tour d'affaire de la ville nouvelle



### 1.6. Exemples de nouvelles villes en cours de réalisation en France: EVRY VILLE NOUVELLE (FRANCE) :

Pour un siècle (1850-1950), la population de la France était stagnante. Elle était de 38 millions en 1965 et de 40.6 en 1945, un accroissement de 2,5 millions en 80 ans. Paris se développait au détriment du reste de la France. La population de Paris augmentait de 2 millions au moment où le reste de la France perdait 2 millions d'Habitants. En 1975 la population de Paris était de 10 millions d'habitants. L'idée de villes nouvelles prit naissance en 1965 dans le SDAURP un document gouvernemental . Le gouvernement Français encouragea l'accroissement de Paris de deux millions d'habitants. Le SDAURP montra deux axes préférentiel de développement urbain de Paris où huit (08) villes nouvelles étaient proposées.

La revision du SDAURP en 1965 réduisit le nombre de villes nouvelles à cinq(05).



### VILLE NOUVELLE D'EVRY :

En 1960 fut créé l'institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France, qui adopta en 1965 le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne. Il lança les projets de cinq villes nouvelles autour de Paris dont l'un comportait Évry et les quatre communes voisines de Lisses, Courcouronnes et Bondoufle. Sur la commune

d'Évry s'implantèrent la majorité des grands ensembles, des bureaux et des équipements collectifs, laissant les industries et quartiers pavillonnaires aux communes voisines. Après l'inauguration de la préfecture en 1971, premier immeuble construit au milieu des champs de betteraves, suivirent la création des quartiers du Parc-aux-Lièvres et du Champtier-du-Coq en 1972, à proximité du village historique entre Seine et nationale 7, puis Champs-Élysées, Aguado en 1974 et les Pyramides la même année, premier quartier à traverser l'axe routier. En 1975 fut inauguré le quartier commercial et culturel de l'Agora, avec la création du centre commercial Évry 2, suivi en 1978 par les gares d'Évry-Courcouronnes et du Bras-de-Fer.

Devant la montée de l'urbanisation et les premières difficultés de circulation, une ébauche de centre-ville fut développée en 1978, accompagnée du percement de « passages » entre les quartiers, permettant un accès piétonnier ou réservé aux transports en commun et services de secours. Ce modèle fut à nouveau suivi lors de la création, en 1980, du quartier des Épinettes, piétonnier,

véritable ville dans la ville avec son centre commercial, ses écoles, son collège, son centre de santé, puis le quartier des Aunettes, sur le même modèle et disposant des mêmes équipements. En 1983 fut achevé le Bois-Sauvage et en 1989 le Bois-Guillaume, marquant la fin de l'urbanisation d'habitat sur la commune. Les années 1990 virent l'achèvement des travaux avec l'implantation au cœur de la ville de l'université d'Évry-Val d'Essonne en 1990, l'inauguration de l'hôtel de ville en 1991 et de la cathédrale en 1995<sup>38</sup>.

Aujourd'hui, l'ancienne ville nouvelle doit mettre en place un programme de renouvellement urbain face aux difficultés rencontrées dans ces quartiers disparates et séparés les uns des autres<sup>39</sup>. Cette succession de constructions sur trente années, entamées

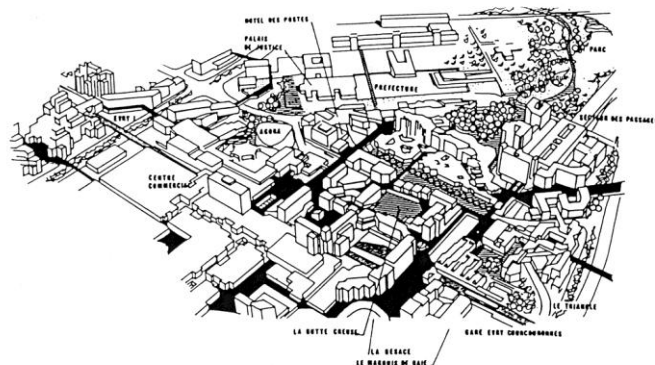


Figure 7.7 - The central area of Evry : view from the south-west.

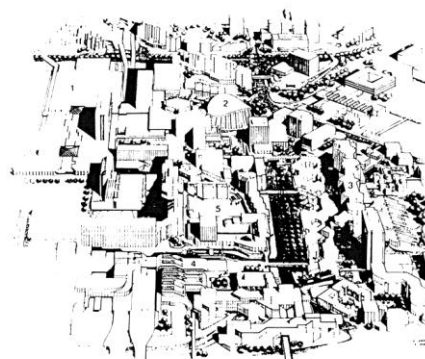


Figure 7.8 - The central of Evry : view from the south .  
 1 - Commercial centre  
 2 - AGORA  
 3 - LES PASSAGES  
 4 - Railway station  
 5 - BUTTE CHEUSE  
 Source : Op 7.6

dans le contexte florissant des Trente Glorieuses, entraîne aujourd'hui des difficultés d'intégration, des problèmes d'insécurité justifiant la signature d'un contrat local de sécurité<sup>40</sup> et à la mise en place de travaux pour corriger les erreurs urbanistiques passées.

## II. Le centre comme concept multidisciplinaire :

### II.1. Le centre urbain :

Le Centre est « un lieu de rassemblement et de concentration, un lieu où ce qui se passe est important, un lieu d'action et d'interaction maximum »<sup>1</sup>.

Définit le centre comme suit: « le centre est la partie de la ville qui délimité spatialement, par exemple situé au confluent d'un schéma radial de communication, joue un rôle à la fois intégrateur et symbolique. Le centre est l'espace qui permet, de par les caractéristiques de son occupation une coordination des activités urbaines, une identification symbolique et ordonnée de ces activités et, par-là, la création des conditions nécessaires à la communication entre les acteurs. »<sup>2</sup>

"Le centre urbain ou la centralité est un regroupement d'équipements de nature diverse et d'un nombre variable organisé et intégré dans un réseau d'infrastructure. Il assure des prestations de service d'un certain niveau, il favorise les échanges et les diffusions des informations, il participe à la distribution, consommations de certains biens pour une population donnée distribuée dans une aire urbaine déterminée et délimitée " <sup>3</sup>

Le centre urbain est l'endroit où se concentrent les personnes, les sociétés, la propriété, l'information, le travail et la mobilité. C'est un espace de base dans l'organisation urbaine, doté d'une attraction qui s'engage dans la mobilité dans plusieurs parties de la ville, et il garantit le développement urbain et établit des relations avec l'environnement urbain, qui est le point d'intensification et le motif des échanges sociaux et économiques.

#### II.1.1. Le centre-ville des géographes :

D'une manière générale, la géographie urbaine s'intéresse surtout à la fonction et la

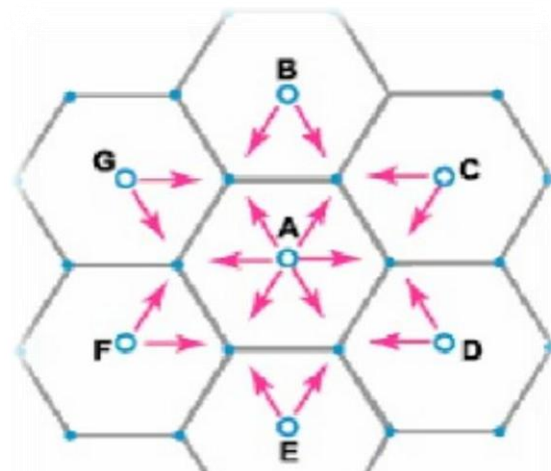


Figure 8 : Schéma de Centralité

<sup>1</sup> Harriot et perreur.1994.47. Raynaud.1992

<sup>2</sup>Castel Emanuel : La question urbaine : p280

<sup>3</sup>Alberto Zuchelli

densité du centre tandis que la composante physico-spatiale n'est qu'un support caractérisé par une fonction donnée, il est "constamment confondu avec sa 'fonctionnalité " (3) , par conséquent, le signifiant du centre réside dans sa capacité de polariser des fonctions importantes, c'est le phénomène de centralité pour lequel J.S Bordreuil a écrit : " *du centre à la centralité, l'écart est celui qui oppose le lieu à la fonction*", et c'est là tout le sens de la problématique du centre, car le centre est plus qu'une simple concentration de fonctions mais tout d'abord un lieu singulier au sens le plus large du concept.

### **II.1.2.Le centre-ville des architectes urbanistes :**

Le centre-ville des architectes urbanistes est un espace structuré c'est à dire, il existe une organisation entre ses différentes parties, d'où la notion de "structure urbaine " caractérisée par le type d'urbanisation

Ainsi, pour **Aldo Rossi** décrit le contenu fonctionnel spatio-formel 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 tout d'abord Aldo Rossi considère le centre- ville comme étant une architecture et par architecture, il entend " la construction de la Ville dans le temps » par les hommes pour vivre en collectivité dans un environnement basé sur l'esthétique et l'harmonie. De ce fait, la forme du centre ville est toujours la forme d'une époque de la ville, et dans forme du centre ville de nombreuses époques coexistent. La forme du centre ville est marquée par des « faits urbains » qui peuvent être soient des monuments soient des groupes d'édifices qui vont former une partie du centre ville et qui peuvent structurer la ville, ils créent une continuité spatiale et temporelle.

De même pour les structuralistes, l'ensemble des souvenirs vécus constituent le centre-ville : C'est la qualité symbolique de l'espace.

En conclusion, pour l'ensemble des chercheurs, la configuration d'ensemble définit celle de l'objet, et ils établissent tous un rapport entre les éléments de la structure urbaine, c'est la vision systémique de l'espace. Ainsi il convient de définir le centre comme un centre de relations sociales et (échanges matériels et intellectuels : c'est là où les échanges

d'informations sont les plus intenses qu'ailleurs. Ainsi, le centre très souvent concentre un certain nombre d'établissements à l'échelle locale, régionale et même nationale.

### II.1.3. Les caractéristiques du centre :

Selon Manuel Castells dans son livre "la question urbaine", les plans d'urbanisme, suscités généralement par le désir de freiner la désorganisation sociale urbaine sont animé par un esprit réformateur et donc intégrateur. Là où il y a coupure des relations sociale ou faible intériorisation des valeurs il s'agit de créer un pole intégrateur visible et aménagé en

- Fonction des unités urbaines que l'on veut intégrer, caractérisé principalement par: Une concentration des activités destinées à favoriser la communication,
- Accessibilité par rapport à l'ensemble de la zone urbaine dont il assume la centralité,
- Découpage intérieurs des espaces centraux

### II.1.4 Naissance des centres :

Dans la réalité complexe, l'histoire du peuplement, la topographie, les coûts du foncier, la diversité fonctionnelle et économique, et les orientations politiques sont autant d'éléments parmi d'autres qui permettent d'expliquer l'apparition, la croissance ou le déclin des centres urbains.

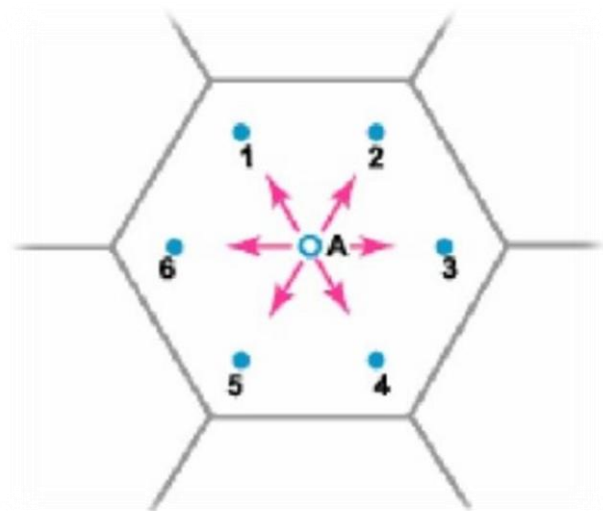


Figure 9 : Exemple de centre urbain



Figure 10 : Schéma de centre ville

Un centre urbain disposant d'une économie diversifiée et d'atouts complémentaires (nombreuses aménités urbaines, patrimoine historique, vie culturelle animée), sera ainsi a priori plus à même de perdurer dans le temps qu'un centre urbain récent s'étant développé autour d'une activité industrielle unique. Lorsque l'on considère, à un moment

donné, l'ensemble des centres urbains d'un pays et que l'on appréhende leur complémentarité dans une perspective à la fois fonctionnelle et spatiale, on identifie l'armature urbaine.

### II.1.5. Le passage du centre à la centralité :

« *Du centre à la centralité, l'écart est celui qui oppose le lieu à la fonction* ». C'est **Jean LABASSE** qui insiste le plus sur cette rupture épistémologique. Ainsi, selon cet auteur, « *dans la ville classique d'avant la révolution industrielle, la centralité s'exerçait par le centre.* ». Cependant, depuis la révolution industrielle, les deux entités spatiale et fonctionnelle tendent à se dissocier: « *la centralité dans les villes modernes a cessé de s'identifier au centre. Si la distinction pourtant nécessaire et évidente entre centralité et centre est si difficilement opérée, c'est tout d'abord que la valeur du centre est constamment confondue avec sa fonctionnalité.* »

Ainsi, explique-t-il, il ne faut pas confondre les deux termes et partir de l'évidence de leur superposition que réalise la ville classique. Dès lors, **J.LABASSE** définit la centralité urbaine comme « *l'aptitude de la ville à impulser des flux d'échanges de marchandises, de services et d'idées* ».

**J.S.BORDREUIL** voit dans cette distinction inaugurale du centre et de la centralité, du lieu et de la fonction, une double valeur théorique<sup>4</sup>. D'une part, elle évite d'identifier la crise du centre à une disparition des *fonctions centrales*, mais d'autre part, de manière à la fois plus radicale et immédiate, elle permet au géographe de construire son objet. En effet, le critère spatial de repérage du centre.

**F.IMBERT** établit quant à lui un travail sur "l'affimage du centre commercial" qui consiste à classer les commerces selon leurs "taux de concentration". mais on peut munir les établissements commerciaux d'un coefficient de centralité. Ainsi la notion de centralité ne définit plus une "aptitude à impulser des échanges" comme la définit J.LABASSE, mais correspond à un "attribut d'activités": il ne s'agit donc plus de l'attribut du centre mais de

<sup>4</sup>J. LABASSE, « Centralité et centre urbain », Prospective, n°11, juin 1964, pp. 125-131.

l'attribut d'équipements situés au centre. On ne parle plus de "secteur central", mais "d'équipement central"

Il semblerait par la suite que le bon critère pour produire la différence, du central et du non central, serait celui des rythmes de fréquentation. Bien entendu, il se trouve que la plupart des établissements "centraux" (au sens de leur aire d'impact) se concentrent au centre, mais selon la logique fonctionnaliste, plusieurs fonctions "centrales" s'installent à la périphérie, érigeant ici un centre commercial, là un centre directionnel, et plus loin encore un centre culturel....

Enfin, pour **CHRISTALLER** et **LOSCH<sup>2</sup>**, une place (un équipement) monte dans la hiérarchie des centres au fur et à mesure que son aire d'influence croît. Ces deux auteurs établissent la théorie des "lieux- centraux" et donnent à la centralité un contenu relativement précis. Dans le cadre de cette théorie, l'offre et la demande de biens et de services se rencontrent en des lieux, privilégiés pour leur accessibilité, appelés lieux centraux. Ces derniers sont des points d'attraction et de diffusion pour l'espace environnant. Leur pouvoir émetteur et récepteur est fonction à la fois de la portée géographique des fonctions centrales qu'ils rassemblent, et de l'importance et de la diversification de l'offre que ces fonctions représentent. Il en découle une double hiérarchie, de la taille des centres urbains d'une part, de leur espacement d'autre part. CASTELS Emanuel. « *La question urbaine* ».

## **II.2.La centralité :**

### **Introduction :**

La centralité présente une large gamme de significations, plus qu'un sens littéral et simple d'un centre qui dénote la position géométrique centrale d'un lieu dans un espace déterminé, elle est dotée de l'ensemble des fonctions centrales qui s'y remplissent, quoique nécessaire ne suffisent pas à définir le contenu de la notion de centre. Elle prend un sens élargi qui renvoie à la capacité d'un lieu, qui concentre hommes et activités, à polariser un espace plus au moins vaste.

Le statut de centralité peut être variable suivant les groupes sociaux en présence (mystiques, marchands, militaires, fonctionnaires, adolescents...) qui sont liés à des polarités différentielles les quelles ne sont pas transparentes de façon cumulative. Il se peut

que ce polycentrisme soit en fait justiciable de hiérarchisation et qu'il y ait toujours un pôle dominant.

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

"Le centre urbain ou la centralité est un regroupement d'équipements de nature diverse et d'un nombre variable organisé et intégré dans un réseau d'infrastructure. Il assure des prestations de service d'un certain niveau, il favorise les échanges et les diffusions des informations, il participe à la distribution, consommations de certains biens pour une population donnée distribuée dans une aire urbaine déterminée et délimitée " (ALBERTO ZUCHELLI).

" La centralité est la propriété conférée à une ville d'offrir des services à une population extérieure".

" La centralité est la combinaison à un moment donné d'activités économiques, de fonctions politiques et administratives, de pratiques sociales, de représentations collectives qui concourent au contrôle et la régulation de l'ensemble de la structure de la ville pour aboutir aux noyaux urbains de l'agglomération " (R.AUZELLE)

### **II.1.1. Définir La centralité :**

La question de la définition de la centralité est certainement plus complexe aujourd'hui qu'elle ne l'était avant l'avènement de l'ère de la mobilité individuelle facilitée par l'automobile. En effet, à cette époque, la centralité urbaine s'imposait à tous par sa matérialité, la ville était une entité clairement délimitée, siège des pouvoirs politique, économique et religieux. Mais les choses se sont complexifiées, et bon nombre d'espaces qui s'offrent à nous aujourd'hui sont le résultat d'un lent processus d'hybridation, au travers duquel l'« urbain » semble de plus en plus marquer les espaces ruraux.

Néanmoins, certaines propriétés ou caractéristiques essentielles des espaces centraux demeurent.

" La centralité est la propriété conférée à une ville d'offrir des services à une population extérieure".



" La centralité est la combinaison à un moment donné d'activités économiques, de fonctions politiques et administratives, de pratiques sociales, de représentations collectives qui concourent au contrôle et la régulation de l'ensemble de la structure de la ville pour aboutir aux noyaux urbains de l'agglomération " (R.AUZELLE).

### **II.1.2. Emergence de la centralité moderne :**

Toutes les villes dans les anciennes civilisations (grecque, romaine, égyptienne, musulmane, ...) ont connu des formes de centralités, principalement établies autour des bâtiments et équipements publics et les bâtiments qui symbolisent le pouvoir politique.

La centralité moderne a vu le jour après la révolution industrielle. Cette dernière a été la cause de mutations profondes dans la ville du XIX<sup>e</sup> siècle. En schématisant, il nous semble que, au plan des contenus, deux grands changements se sont opérés depuis : l'un qui concerne "l'économique" et l'autre "le politique", changements massifs qui excèdent de loin l'échelle urbaine et qui, pour une part contribuent à bouleverser la surface de la ville.

Les économistes préconisent la limitation de l'intervention publique dans tous les secteurs de la vie sociale, notamment dans celui de l'urbanisme, et font valoir la liberté de l'initiative privée. La destruction des remparts, l'approfondissement de la division du travail, l'intensification des échanges industriels et commerciaux, ainsi que les progrès considérables effectués dans le domaine des transports de biens et de personnes induisent la polarisation interne des espaces urbains et l'amorce de leur développement en "doigt de gant". La ville s'étend dans toutes les directions et une nouvelle zone construite se forme autour du noyau ancien: la périphérie.

L'émergence de la centralité moderne est donc accompagnée par un bouleversement de la ville dans son entier. Cette centralité qui apparaît, ne se produit - pas au centre, mais à côté, se fixant autour des boulevards, c'est à dire en bordure de l'ancienne ville.

Cette nouvelle centralité ne porte pas en elle des principes d'unité symboliques ou politiques, et ne s'édifie pas autour des édifices du pouvoir. L'excentration du pouvoir politique engendre un profond changement dans l'organisation spatiale du nouveau centre: circularité et accessibilité de la marchandise procède à son élaboration. Cette nouvelle

polarisation qui marginalise spatialement les édifices du pouvoir, trouve un support adéquat dans l'activité commerciale, produisant ainsi un centre essentiellement commercial.

Les circonstances de nature à expliquer l'émergence de ce nouveau centre sont de deux types: d'une part, la mobilisation générale de la vie urbaine, et d'autre part, les mutations enregistrées dans les structures commerciales.

### **II.1.3. Comment mesurer la centralité urbaine :**

Mesurer la centralité est une tâche complexe, car la centralité en elle-même est multiple et fait appel à des dimensions très variées. Ainsi, une commune peut présenter un caractère central affirmé dans un type de fonction, mais présenter des carences dans d'autres domaines non moins importants. Il faut donc procéder à deux types de mesures. Tout d'abord, des mesures peuvent être faites selon les différents thèmes constitutifs du caractère central d'un lieu. Cela permet de souligner les spécificités de chaque centre urbain, ainsi que son positionnement relatif dans la hiérarchie urbaine nationale pour tel ou tel type de fonction urbaine. Dans un second temps, il peut être intéressant de procéder à une mesure synthétique globale permettant de comparer les communes dans l'ensemble des thèmes. Ce second indicateur se révèle nécessaire pour finalement établir une typologie des centres et procéder à leur hiérarchisation afin de permettre des orientations stratégiques.

### **II.1.4. Types de centralités**

Selon **Q.Hadji**, il existe différents types de centralités :

- centralité d'équipements publics locaux
- centralité commerciale
- centralité économique
- centralité industrielle
- centralité d'équipements publics régionaux
- polarité touristique
- services publics intermédiaires
- administration centrale de l'Etat.

### II.1.5. Perception de la centralité :

Selon **Q.Hadji**, la perception de la centralité urbaine fait appel à des représentations qui mettent en activités tous les **sens**: vue, odorat, ouïe, toucher. De même que le sentiment de contenance et de bien-être.

Le statut de « centre urbain » fait appel à des impressions, dont beaucoup sont données grâce à la typologie architecturale ou à la morphologie urbaine, la densité du bâti, sa diversité, sa verticalité, ou encore la présence d'avenues offrant des perspectives urbaines ou de places d'envergure autorisant les grands rassemblements publics.

Et également grâce à la densité et diversité des activités et fonctions du centre.

Tous ces éléments participent à animer la ville, de même que les attributs symboliques (éléments de la mémoire collective) qui sont fondamentaux pour garantir la reconnaissance de la ville et renforcer son image, tant pour ses habitants ou ses utilisateurs quotidiens que pour l'image qui en est renvoyée vers l'extérieur.

#### **A/ La centralité urbaine périphérique : la décomposition fonctionnelle**

La distinction entre le centre et la centralité a été formulée pour la première fois par Jean Labasse, dans un article paru en 1964 dans lequel celui-ci attribue au centre-ville « les fonctions et les objets les plus nobles et d'usage rare »<sup>5</sup>, ce dernier restant le dépositaire « des fonctions symboliques, ludiques et affectives de la ville »<sup>6</sup> et le dissocie de la centralité périphérique vers laquelle s'orientent « les professions et les équipements tertiaires d'usage intermittents »<sup>7</sup>. On sait aujourd'hui que cette distinction a pris en sociologie et en géographie valeur de référence : il existe un « centre-ville », « un foyer supérieur de vie, de plaisir et d'affaires, doué d'une force toute puissante d'attraction et dominant en beauté, en richesse, en vitalité et en grandeur tous les autres points de la capitale »<sup>8</sup>, et des « centralités » qui sont issues de l'extension des villes et de la nécessité de donner aux habitants ex-centrés les avantages habituellement réservés au centre-ville. Véritable manifestation d'un droit implicite à la centralité, ces nouveaux noyaux urbains sont appelés à acquérir le « statut » de centralité urbaine pour les besoins d'un intérêt

<sup>5</sup>Ibid., p. 129.

<sup>6</sup>Ibid p 130

<sup>7</sup>Ibid p.126

<sup>8</sup>V.CONSIDERANT, « Note sur les intérêts généraux de la ville de Paris et spécialement du X<sup>ème</sup> arrondissement, AMM les électeurs du X<sup>ème</sup> arrondissement », Paris : Impr P. Renouard, 1843.

général métropolitain. Néanmoins, cette dissociation se révèle plus subtile qu'elle n'y paraît. L'urbanisation polymorphe dans laquelle le centre n'est plus au centre ou n'est plus le Centre a engendré une abondance sémantique qui témoigne de la difficulté à identifier les caractères propres de ces espaces émergents. On assiste en effet à une décomposition de la centralité qui, lorsqu'elle se cristallise ailleurs que dans le centre-ville, ne semble plus exiger une multifonctionnalité mais une simple fonctionnalité.

#### **II.1.6. Les facteurs de production des centralités :**

Nous avons défini brièvement dans la partie précédente ce qu'est une centralité et déjà identifié quelques unes de ses caractéristiques. Lorsque plusieurs centralités se localisent sur un même territoire elles peuvent entretenir des relations de domination, de complémentarité permettant quelque fois de les hiérarchiser.

Dans cette deuxième partie nous développerons leurs différentes caractéristiques, car l'objectif final sera de trouver des outils permettant d'identifier une ou des centralités, pour cela il convient de cerner les facteurs permettant aux centralités d'émerger ou de conforter leur rôle. Malgré des contenus différents elles possèdent à la fois des caractéristiques communes [les invariants] et des caractéristiques spécifiques. Une centralité est généralement dépendante de ses usagers et des instances décisionnaires de la ville.

La généralisation du polycentrisme est de plus en plus frappante dans les agglomérations contemporaines, les centralités sont issues de différents processus (urbanistique, géographique, politique) qui peuvent expliquer leur localisation, leur intensité ou encore leur contenu. Toutefois, malgré qu'elles soient parfois différentes, on note l'existence de caractéristiques invariantes. celles-ci ne sont pas toujours les mêmes au cours du temps ou ne possèdent pas toujours les mêmes attributs. Ces facteurs expliquent aussi pourquoi les centralités ne sont pas omniprésentes sur l'ensemble d'un territoire donné alors que théoriquement l'ensemble d'une ville, d'une agglomération a un potentiel de centralité, ce potentiel n'a pas toujours l'occasion de s'exprimer.<sup>1</sup>

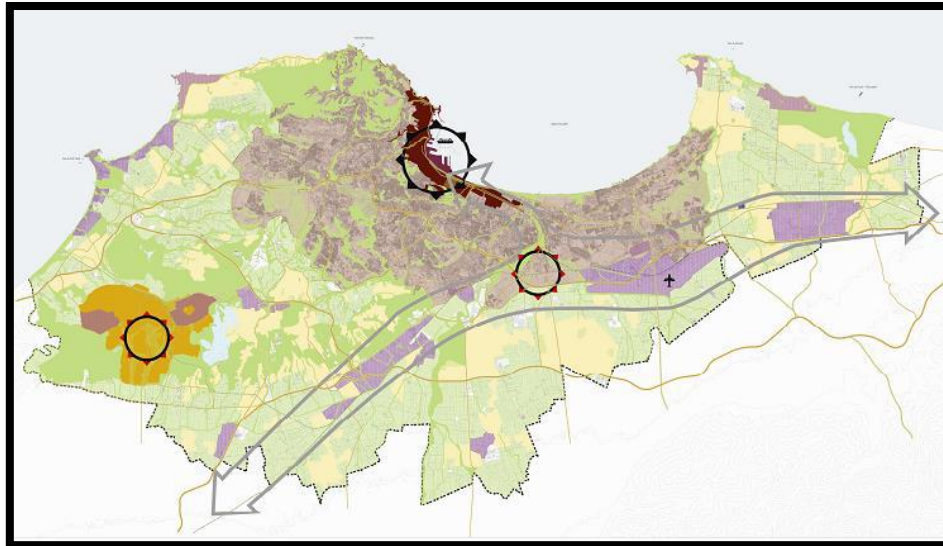


Figure 11 : les trois centralité urbaine d'Alger Source : pdau 2016

### III.. Étude d'exemples

#### III.1.Naissance des centralités urbaines à PARIS :

Dans les années 60, l'état français entreprit la construction des grands ensembles pour faire face à une forte demande de logement. C'est ainsi qu'apparait dans les agglomérations, la réalisation d'importants bâtiments destinés à abriter de grands nombre de ménages. Des commerces et des équipements de proximité accompagnèrent ces réalisations. Mais les urbanistes ont constaté que la difficulté d'accessibilité à contrainit à la fermeture des commerces et l'abandon de la mixité sociale pour laisser place à des ghettos. Forts de ces enseignements, les urbanistes s'orientèrent alors vers la création de projet en des lieux à accès facile, à proximité des grands espaces de vie traditionnelle (place du marché, de l'église, de la marie).



Figure 12 Louni, Benakouche, centralité urbaine,U Tizi Ouzou, 2014

Cette conception d'occuper les grands espaces a donné naissance à de véritables centralités qui fonctionnaient de manière complémentaire et hiérarchisée des fonctions d'usage propre à chacune d'elle.

Cette complémentarité s'est transformée très souvent en incompatibilité ce qui a engendré un phénomène de polycentralité des villes, agglomérations et autres aires urbaines. Cet état de fait nous incite à définir les critères d'une centralité et les liens qui les relient les unes des autres.

En effet, contrairement à un centre ville qui est toujours situé à un endroit particulier à caractère unique, une centralité urbaine peut se multiplier au sein d'une même ville à travers son territoire urbain. Les centralités se différencient entre elles par leur contenu.

La ville de Paris organisée selon un plan radioconcentrique, avec des rues qui ne sont pas tout à fait droites, convergent vers les abords de l'île de la cité.

Les radios jouent le rôle des éléments centralisateurs de la ville ; actuellement sont les rues ; saint Honoré, saint Antoine, saint Martin, saint Denis, rue de temple, rue Bercy...

En bas de moyen âge Paris était composée en trois parties qui sont ;

- L'île de la cité : ou fut fondé le premier village gaulois, c'est le noyau central de la ville, siège du pouvoir, royal et religieux.
- L'université : sur la rive gauche, ou Abélard et ses confrères fondent la célèbre université. La ville sur la rive droite, c'est le centre des corporations marchandes et de l'administration municipale.

Paris, une ville dense et fortement encombrée, depuis le moyen âge, fut aérée au milieu des années 1820 sur les plans du baron Haussmann, par de larges avenues et des jardins.

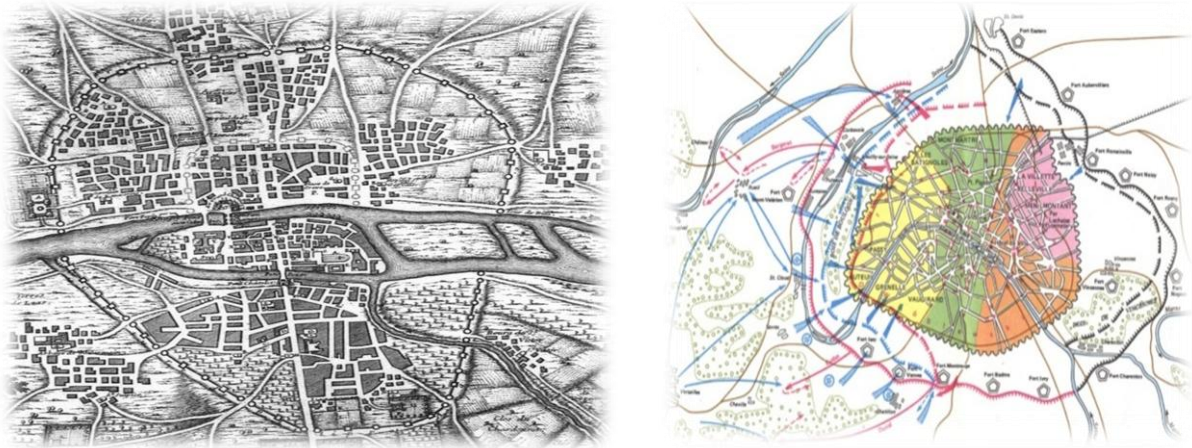


Figure 13 : plan de Paris Source : Loumi Benakouche.Centralité Urbaine



Figure 14 : Paris vu de ciel

### III.2.Paris Contemporain :

Malgré l'extension et les modifications considérables de la ville depuis le moyen âge, Paris conserve aujourd'hui les tracés des trois fonctions d'origine sur lesquelles s'organise la cité médiévale.

- Le centre économique sur la rive droite.
- Le centre politique dans l'île de la cité.
- Université sur la rive gauche.

Paris se présente aujourd'hui comme un centre à la fois historique, culturel, politique et économique. Paris est le centre mondial de la mode et du luxe.



Figure 15 : Photos de la ville de Paris

### II.1.3.Synthèse de l'exemple :

Compte tenu de la situation et du contexte actuel de Rufisque, l'analyse de sa centralité commerciale nous a permis de mettre en exergue différents enjeux auxquels la ville fait face.

Notre étude et le travail menés sur le terrain ont aussi permis de mettre en relief certaines problématiques telles que l'insalubrité, l'accessibilité et l'image que la ville renvoie. Afin de répondre à ces problématiques, la ville de Rufisque se focalise sur des projets de modernisation à long terme tandis que notre travail a pour objectif de proposer des projets à court et moyen termes, en cohérence avec les objectifs énoncés dans le PDUD.

Nous avons voulu donner corps à la proposition de « ville résiliente au patrimoine valorisé dans un cadre de vie sain » en développant trois axes : l'assainissement, l'accessibilité et l'attractivité. L'accessibilité technique et financière des actions proposées devrait permettre à la Ville de pallier les principales problématiques urbaines, en attendant l'éventuelle réalisation de projets de plus grande envergure.



## **IV.MOBILITE URBAINE :**

### **1.INTRODUCTION :**

Dans le monde scientifique aussi bien que dans la pratique de l'urbanisme, les transports urbains font l'expérience de profonds bouleversements. La prise de conscience d'une augmentation aussi bien quantitative que qualitative des déplacements dans la ville oblige à repenser la façon dont on les analyse et dont on les gère. L'évolution des espaces métropolitains à travers le monde se traduit par une transformation des modes de vie et des pratiques de mobilité : on se déplace de plus en plus, pour des motifs de plus en plus diversifiés et en utilisant des modes de transport plus nombreux. Pour rendre compte à la fois de la complexité des pratiques de mobilité et du lien très fort entre les transformations urbaines et les déplacements, les scientifiques et les techniciens utilisent un nouveau terme : la mobilité urbaine. Nous analyserons la richesse de ce terme qui ouvre de nombreuses pistes pour la recherche et l'action.

### **IV.2. définition de la mobilité urbaine :**

Une première nécessité pour le raisonnement qui suit est de préciser ce qu'il convient d'entendre par mobilité urbaine. Le terme de mobilité, tout d'abord, contient une idée de mise en mouvement. Il fait référence à une notion de déplacement. De manière très générale, un déplacement est une opération qui consiste à se rendre d'un lieu à un autre, dans le but de réaliser une activité, en utilisant un ou plusieurs modes de transport. Le déplacement est donc défini par la notion de motif, ou encore, de réalisation d'une activité, par le biais de l'utilisation d'un mode de transport (Orfeuillat, 1996).

Le mode de transport est le moyen de locomotion emprunté pour effectuer le déplacement. La marche à pied, les deux-roues ou la voiture particulière sont les modes de transport individuel, à l'inverse des transports en commun qui sont les modes de transport collectif.

La mobilité urbaine concerne les déplacements des individus pris dans un environnement urbain pour l'opposer aux déplacements interurbains ou ruraux réalisés dans un environnement non urbain. Traditionnellement, la mobilité urbaine intéresse l'ensemble des déplacements effectués de manière quotidienne par les individus en milieu urbain (Raux, Andan, 1988 ; Andan, Faivre d'Arcier, Raux, 1994). Elle relève des activités habituelles ou routinières des individus (Haumont, 1994).

La mobilité urbaine exclut par conséquent les déplacements exceptionnels comme les déplacements professionnels de longue distance ou les déplacements pour vacances. Elle concerne au contraire les déplacements récurrents liés au travail, aux achats et aux loisirs. Elle est parfois qualifiée de mobilité relative aux activités « banales » des individus

(Bieber, Massot, Orfeuil, 1993).

S'agissant des personnes précisément<sup>3</sup>, elle considère la pratique de déplacements des individus appréhendée dans un contexte spatial propre à l'urbain et limitée, en termes de temps, à leur cadre de vie habituel (Orfeuil, Troulay, 1989).

En termes d'importance, elle représente grosso modo un tiers des voyageurs-kilomètres annuels (Chausse, 1996).

#### **IV.3. Identifier les tendances de la mobilité dans les métropoles modernes :**

La réflexion sur les déplacements ainsi que les modalités de leur gestion reposent sur la prise en compte de la complexité des pratiques de la mobilité en ville. Nous verrons dans cette partie les quatre caractéristiques majeures qui doivent être considérées. - La mobilité s'effectue dans des espaces urbains plus complexes. La ville évolue très rapidement laissant les spécialistes souvent perplexes : avec la métropolisation, les caractéristiques de la ville changent. Les villes contemporaines n'ont plus grand chose à voir avec l'idée courante d'une ville bien distincte de la campagne, identifiée par un chiffre de population seuil ou encore caractérisée par un nombre limité de fonctions. Les villes contemporaines sont des espaces de plus en plus difficiles à appréhender aussi bien en termes de formes que de fonctions. La périurbanisation<sup>1</sup> – qui repousse sans cesse les limites de l'espace urbanisé ainsi que la spécialisation des espaces – qui tend à individualiser des quartiers selon une fonction spécifique, sont à la fois la cause et la conséquence d'une multiplication des déplacements. Un fonctionnement plus complexe des espaces urbains est ainsi associé à des pratiques de mobilité de plus en plus complexes ; l'offre traditionnelle en transport en est forcément modifiée.

#### **IV.4. La mobilité possède une double référence au territoire et au réseau**

La métrique<sup>2</sup> de la ville est de moins en moins topographique et de plus en plus réticulaire ; en d'autres termes, ce qui compte pour qualifier la distance entre les lieux, c'est moins la distance kilométrique que le temps pour parvenir d'un lieu à un autre. La logique du réseau

s'associe aujourd'hui à la logiquetopographique pour encadrer le développement des déplacements en ville : la proximité physique n'est plus la seule condition nécessaire à l'interaction à l'interaction sociale, c'est l'espace/temps. La métropole moderne est ainsi à géographie variable ou, en dit autrement, à plusieurs vitesses. Les évolutions technologiques et techniques ont poussé à repenser la valeur du déplacement parce qu'elles ont modifié le

rapport à la distance en cherchant à adapter les pratiques de mobilité aux nouvelles échelles de la métropole. Pour les citoyens, la double référence au territoire et au réseau implique la possibilité de gérer leur mobilité en fonction de leurs pratiques spatiales ; pour les gestionnaires, elle demande à revoir l'organisation du cadre institutionnel.

#### **IV.5. La mobilité dépend de plus en plus de la variable vitesse**

On s'aperçoit que si les citoyens se déplacent de plus en plus aujourd'hui, ils ne passent pas plus de temps dans les transports, c'est à dire environ une heure : c'est la conjoncture de Zahavi. Cela s'explique par l'accès à des modes de transports rapides qui permettent d'aller plus loin en moins de temps. Avec l'avènement de la métropole, on passe ainsi de la ville du piéton à la ville de l'automobile : c'est la transition urbaine. La grande majorité des déplacements sont assurés aujourd'hui par l'automobile. Ce mode de transport se généralise car il fonctionne comme un véritable adaptateur territorial : il permet un accès quasi universel aux différents lieux de la métropole. Il est également en phase avec l'individuation des modes de vie : plus d'autonomie et d'indépendance dans les pratiques de mobilité.

#### **IV.6. La mobilité est modelée par des modes de vie et des pratiques spatiales plus diversifiées**

L'évolution des métropoles modernes montre une complexité toujours plus grande des formes de la mobilité. La désynchronisation des rythmes urbains rompt avec la logique binaire des déplacements domicile-travail : aujourd'hui, on note un étalement dans le temps des heures de pointe. Les gens se déplacent pour des motifs de plus en plus diversifiés ; ils ne travaillent plus uniquement aux mêmes heures. La nuit n'est plus un temps mort dans la ville ; elle devient un temps utile de l'activité urbaine. Si les temps de la ville ne sont plus utilisés de façon uniforme, c'est essentiellement parce que les citoyens n'ont pas les mêmes attentes, les mêmes besoins et les mêmes demandes. En d'autres mots, la mobilité tend à refléter de plus en plus cette diversité.

## **7. Synthèse :**

La mobilité est au coeur de la quasi-totalité des problèmes que pose l'étude du centre et de la ville en général, au point que l'ensemble des spécialistes s'accorde pour dire que la ville est un (lieu de mobilités) ; donc un lieu constitué d'une multitude de mouvements.

### **IV.7. Exemples (de villes nouvelles qui ont assuré une mobilité grâce à la centralité urbaine) :**

Le cas de la métropole parisienne Les autorités locales peuvent décider des stratégies plus ambitieuses et rêver de centralités à l'échelle du pays ou de la région. La politique des villes nouvelles françaises a permis l'apparition de cinq nouvelles villes dans un but de desserrement de la région parisienne. Cette région était dans les années 60 une région concentrique, l'objectif était donc de contrebalancer l'attractivité parisienne grâce à cinq nouvelles centralités. L'autorité publique décidait ainsi d'inscrire la région parisienne dans un modèle de développement multipolaire. Ce projet montre la possibilité que peut avoir une autorité afin d'avoir un impact sur toute une région. Les villes nouvelles parisiennes ont été construites grâce à des Opérations d'Intérêt National qui ont permis à l'Etat de devenir propriétaire des terrains et grâce aux Zones d'Aménagement concerté empêchant la spéculation foncière suite à l'annonce des projets. Les études réalisées au travers de la polarisation liée à l'emploi ou par les mobilités estudiantines afin de qualifier les centralités des villes nouvelles et d'évaluer leur contribution à l'évolution de l'architecture régionale, ont montré le poids modeste actuel de ces villes (9% de l'emploi, 11% des étudiants post-bac). Pour autant, ces villes n'entretiennent pas la même 19/47 relation avec Paris que les autres pôles. Les emplois type cadre qu'elles concentrent, permettent d'exercer une influence sur leur territoire et sur la région. De plus, leur spécialisation universitaire leur a permis de trouver une place et un public fidèle à l'échelle de la région. Un bilan modeste mais positif quant à la création de centralités à taille métropolitaine (Sandrine Berroir 2005).

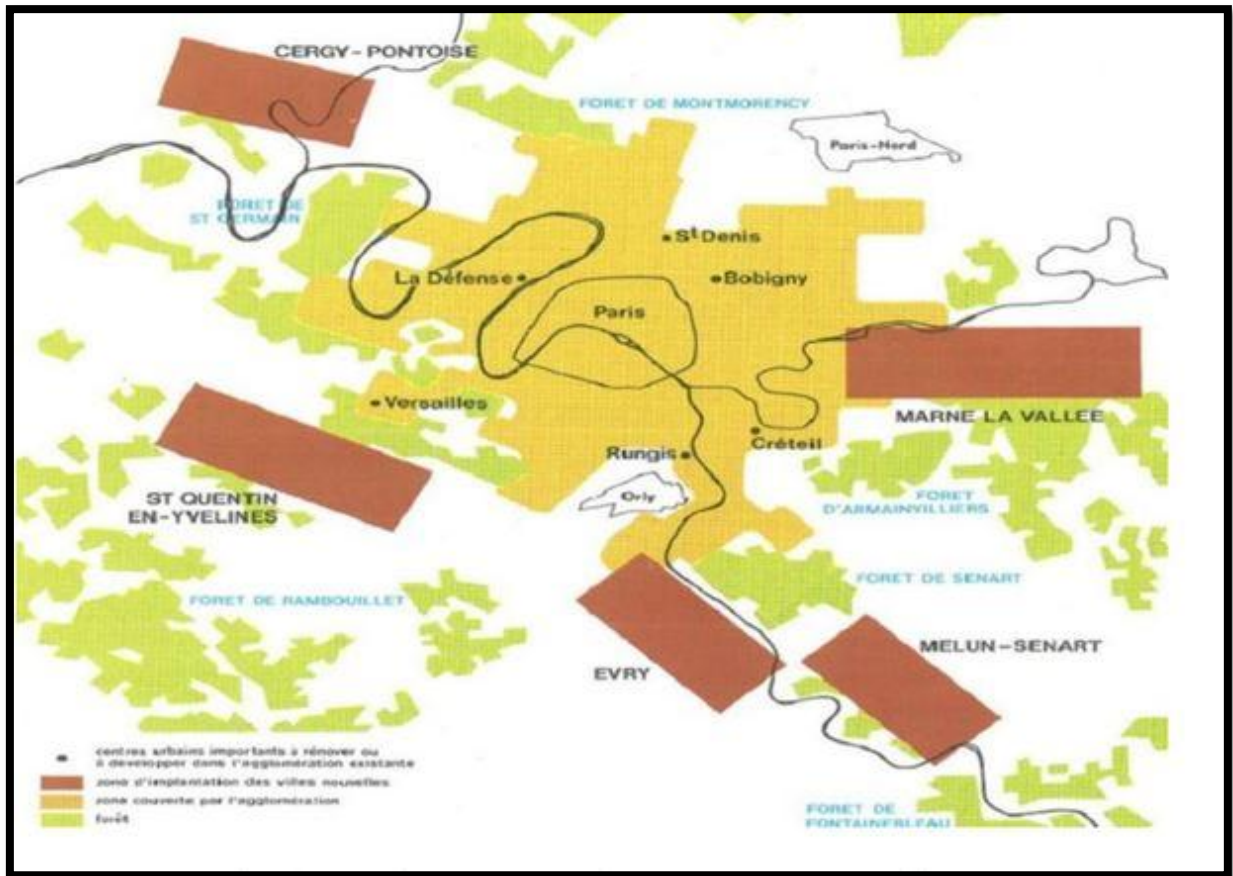


Figure 1616Carte: Localisation et forme des villes nouvellesSource :Site de l'IAU\_ son histoire

Après avoir présenté les caractéristiques géographiques et urbaines de notre terrain d'étude, nous dresserons un premier état de la question des mobilités résidentielles et quotidiennes à Marne-laVallée à partir de l'analyse de données statistiques existantes et des différents travaux de recherche réalisés sur cette ville nouvelle.

#### IV.7.1. Présentation du terrain d'étude : la ville nouvelle de Marne-la-Vallée

Selon les aménageurs, l'idée de ville nouvelle implique une garantie de prévisions, de cohérence, de respect de la nature et de l'environnement, une volonté globale d'aménagement en termes d'espace de transport, de communication, d'équipements collectifs autour des logements et des activités (1976, Épamarne p. 2). Marne-laVallée appartient à la « famille des villes nouvelles » définies comme « une action volontaire » assurant aux habitants la fiabilité, la sécurité, la cohérence et la qualité des développements.

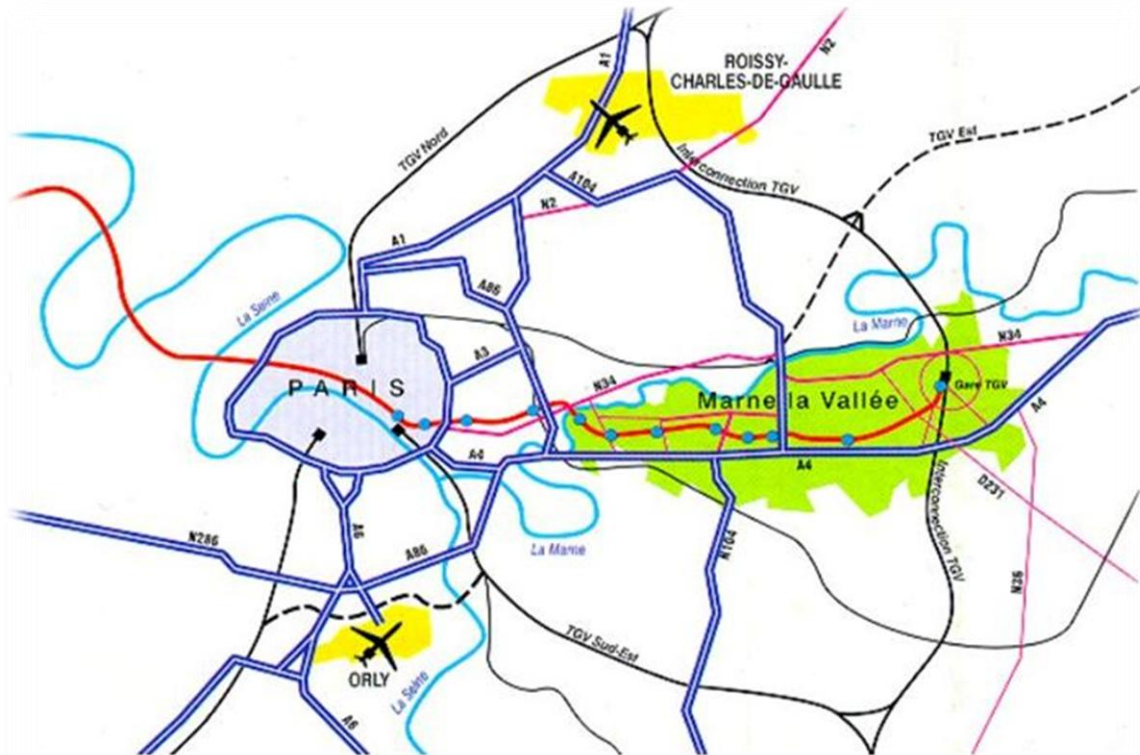


Figure 17 : Carte: Situation de Marne\_la\_ValléeSource :Epamarne\_Epefrance 2004

Cette ville nouvelle comprend vingt-six communes réparties en quatre secteurs d'aménagement (carte 3) : le secteur 1 (les Portes de Paris, 2000 ha), le secteur 2 (le Val Maubuée, 4000 ha), le secteur 3 (le Val de Lagny/Bussy-Saint-Georges, 6 000 ha) et le secteur 4 (Val d'Europe, 3 000 ha). Marne-la-Vallée a la particularité d'être située à la fois en Petite et en Grande Couronne et répartie sur trois départements : Noisy-le-Grand est en Seine-Saint-Denis, Bry et Villiers-surMarne dans le Val-de-Marne. Ces trois communes appartiennent au secteur 1 de Marne-la-Vallée. Les vingt-trois autres communes se situent en Seine-et-Marne.

Cette ville nouvelle comprend vingt-six communes réparties en quatre secteurs d'aménagement (carte 3) : le secteur 1 (les Portes de Paris, 2000 ha), le secteur 2 (le Val Maubuée, 4000 ha), le secteur 3 (le Val de Lagny/Bussy-Saint-Georges, 6 000 ha) et le secteur 4 (Val d'Europe, 3 000 ha). Marne-la-Vallée a la particularité d'être située à la fois en Petite et en Grande Couronne et répartie sur trois départements : Noisy-le-Grand est en Seine-Saint-Denis, Bry et Villiers-surMarne dans le Val-de-Marne. Ces trois communes appartiennent au secteur 1 de Marne-la-Vallée. Les vingt-trois autres communes se situent en Seine-et-Marne. Deux Établissements Publics d'Aménagement assurent le développement de Marne-la-Vallée. En 2001, ils emploient près de cent trente personnes.

Le directeur général est nommé par l'État. Le premier établissement, Épamarne, a succédé à la mission d'études<sup>1</sup> et d'aménagement de la ville nouvelle en 1972 (décret du 17 août) ; le second, Épafrance, a été créé en 1987 (décret du 24 mars) pour réaliser l'aménagement du quatrième secteur de la ville nouvelle accueillant la société Euro Disney<sup>2</sup>. Épafrance est lié par une convention de gestion à Épamarne. Leur direction générale est commune.

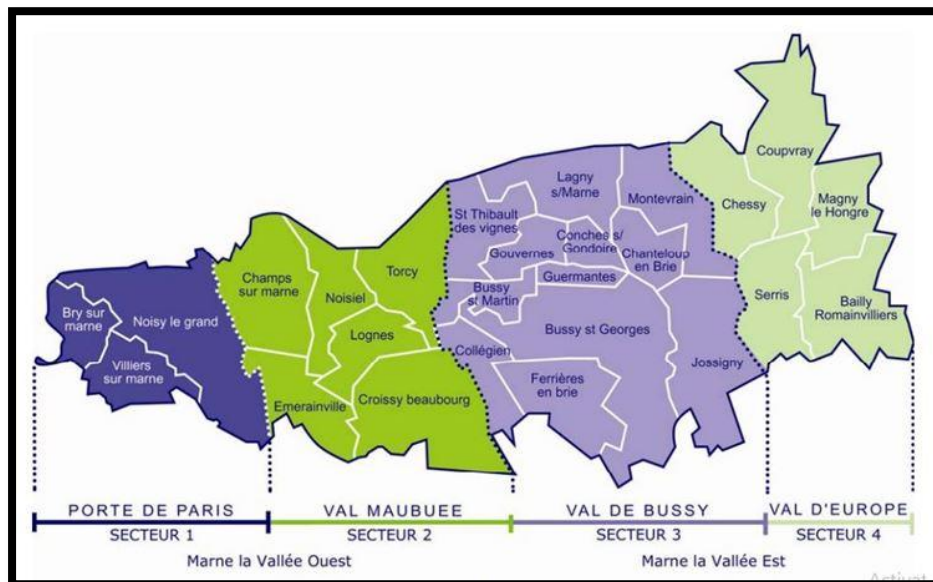


Figure 18 :Découpage administratif de Marne\_la\_Vallée V Source :Epamarne\_Epafrance 2004

<sup>1</sup> Le directeur de chaque mission d'études et d'aménagement a été nommé par le Premier Ministre, sur proposition du Préfet de Région et sur le rapport du Ministre de l'Équipement et du Logement. Il avait pour mission, préalablement à la constitution de l'organisme d'aménagement (l'EPA), de poursuivre les études d'urbanisme, d'aménagement et d'équipements nécessaires, d'animer et de coordonner les opérations d'acquisitions foncières ainsi que les premiers travaux d'aménagement et enfin d'élaborer le bilan programme prévisionnel. La mission d'études et d'aménagement de Marne-la-Vallée a été dirigée par Pierre Carle (inspecteur des finances) qui par la suite est devenu le premier directeur de l'Établissement Public de Marne-la-Vallée. L'équipe était composée, entre autres, JP. Baietto (ingénieur), M. Lemaistre (programmeur) et de A. Zubléna (architecte-urbaniste). La mission d'études à Marne-la-Vallée est l'une des dernières à avoir été créée en 1969 avec celle de Melun-Sénart. Saint-Quentin-en-Yvelines appelée alors Trappes a été mise en place dès 1967, et celles d'Évry et de Cergy-Pontoise, un an encore avant, en 1966.

<sup>2</sup> Les premiers contacts pour l'implantation de Disney dans le secteur 4 ont eu lieu en 1985. Une lettre d'intention a été signée par Laurent Fabius, Premier Ministre de l'époque. Un Projet d'Intérêt Général (PIG) est mis en place et concrétisé par une convention signée en mars 1987 par l'État, Cette convention définit les modalités de réalisation du secteur 4 : 1947 ha sont réservés à Disney, qui en même temps qu'il implante ses parcs de loisirs doit développer 600 ha à urbaniser sur dix ans, et acheter la totalité en trente ans pour l'aménagement d'un centre urbain devant jouer un rôle dans le rééquilibrage Ouest-Est. En contrepartie, l'État prolonge le RER A et construit des gares RER et TGV. La même année, Eurodisney devient Disneyland Paris. L'ouverture du premier parc a lieu le 12 avril 1992 en même temps que la gare RER de Chessy.

En conclusion, Marne-la-Vallée est un territoire géographique dessiné par les caractéristiques naturelles du site. Son paysage est marqué par un patrimoine récent, issu de l'urbanisation de la ville nouvelle, et par un patrimoine plus ancien provenant de l'histoire médiévale et industrielle. Les réseaux de transport, individuel et collectif, unifient les quatre secteurs composant la ville nouvelle, conçus comme quatre entités distinctes.

redéfinition de l'urbanisme par la reconstruction de la ville sur la ville. Dès lors, nous nous devons d'informer le lecteur sur l'usage de l'expression désormais couramment consacrée de « nouvelle centralité ».



Figure 19 : Vue aérienne du centre ville de Bussy\_Saint\_Georges



Figure 20 : Le centre urbain de Noisy\_le\_Grand



Figure 22 : Entrée de Bailly\_Romainvilliers, vue du programme Apollonia.



Figure 21 : les coteaux du val Maubuée Torcy ;

Le thème des rapports de la mobilité et de la ville est devenu d'actualité. La vie quotidienne des villes s'organise en fonction de la notion de mobilité dont les infrastructures modales de desserte constituent les vecteurs majeurs. Les mutations des paysages urbains, corollaires de l'évolution des systèmes de mobilité, posent dans les espaces métropolitains des pays développés la question des rapports des citoyens à leur ville en terme de pratiques et de vécu. Le primat de l'automobile dans la mobilité marseillaise, associé à l'engouement des populations résidentes pour les espaces d'activités périphériques, a conduit les



---

responsables municipaux marseillais à mettre en place en juillet 2000, à l'échelle de V agglomération, un plan de déplacements urbains (PDU). Ce plan, élaboré dans la logique de la loi sur les transports intérieurs de 1982 (LOTI) et de la loi Lepage sur l'air de 1996, prévoit une refonte de l'accessibilité de la ville-centre en faveur des transports collectifs en site propre, corollaire d'une limitation de l'usage de l'automobile. La concrétisation des projets devrait contribuer, parallèlement aux opérations publiques de requalification, à relancer V attr activité de la cité phocéenne.

Alors qu'en France, le sous-sol urbain n'a été sollicité que dans le cadre de la réalisation d'infrastructures de transports et de réseaux, d'autres pays ont déjà mis à profit ce nouveau potentiel. Ainsi, le Japon, le Canada ou la Finlande ont élaboré des systèmes de réseaux piétonniers reliant des bâtiments ou des stations de métro et ont tiré parti du flux de personnes ainsi produit pour développer des zones commerciales

Les avantages de l'aménagement souterrain ne sont plus à démontrer et le sous-sol est amené à devenir une partie vivante de la ville. Il ne s'agit pas, bien sûr, d'installer des logements.



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

## Introduction du chapitre

Ce chapitre vise à appliquer des données théoriques, à la nouvelle ville, Sidi Abdullah, que nous comprendrons en termes de réalité urbaine et de ses composantes structurelles, et finalement vérifier l'acceptabilité des changements, et l'impact de la nouvelle image donnée au tissu urbain de la nouvelle ville.

## Partie théorique: Analyses

### I.1. Analyse de la métropole:

#### I.1.1. Présentation de la métropole d'Alger:

Une métropole (emprunt du latin *métropolies* « capitale d'une province » et du grec *métropolis* « ville mère ») est la ville principale d'une région géographique ou d'un pays, qui est à la tête d'une aire urbaine importante.

La métropole d'Alger est un important rassemblement urbain, un lieu de concentration du pouvoir et des services.

Il exerce le pouvoir d'attraction sur la région environnante et même sur l'ensemble du territoire national.

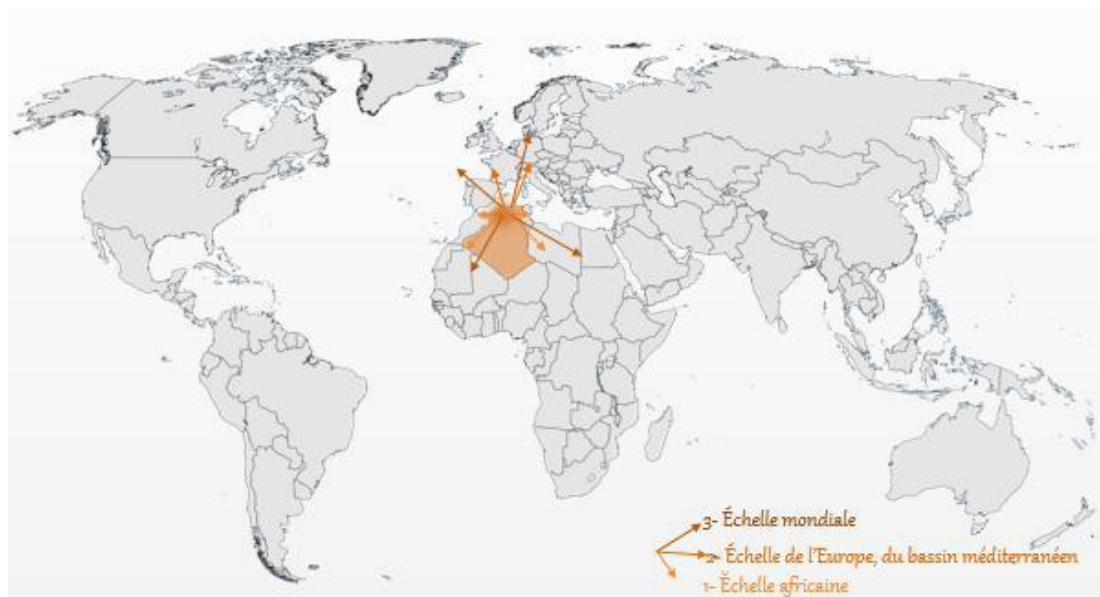


Figure 1: la carte de la position d'Alger. auteur (sur la base du PDAU 2015)

### I.1.2. Situation de la métropole :

Alger est située sur le littoral Nord-centre du pays et dispose d'une façade maritime de 80 km.

Algermétropole est située dans la partie nord du territoire algérien, en particulier dans l'État d'Alger, qui est la capitale d'Alger, la frontière :tipaza à l'ouest, Blida au sud, Boumerdes à l'est et la mer Méditerranée au nord.

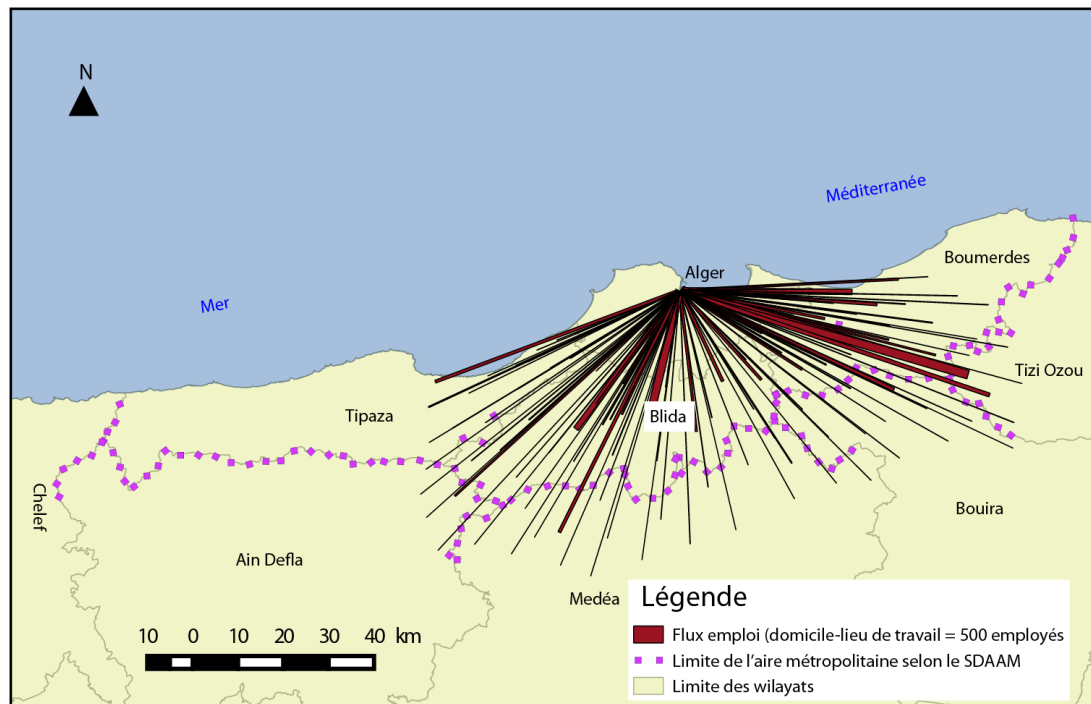


Figure 2: les limites de la métropole d'Alger ;

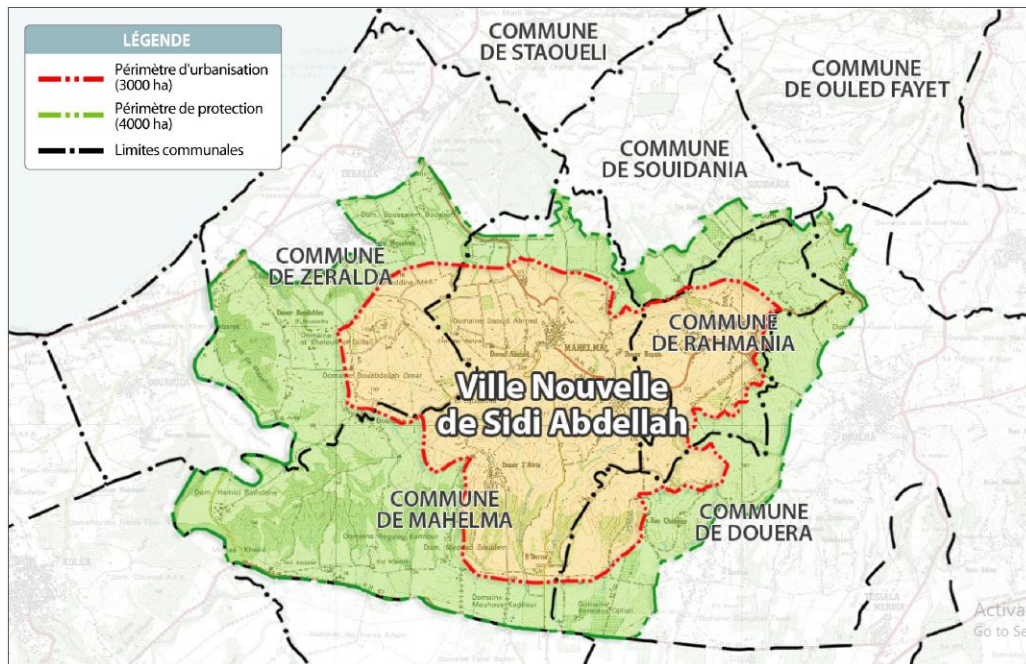
Source : réalisation sur la base des données de l'enquête de terrain, T. MEDJADI, 2014

### I.1.3. Aperçue historique sur le développement de la métropole :

La fondation de la ville d'Alger remonte au III<sup>e</sup> siècle avant JC Elle fut fondée par les Phéniciens, puis les Romains l'occupèrent et devinrent une partie de l'Empire romain, et ils l'appelèrent "Equusium". Après la chute de l'état d'Andalousie en 1492 après JC, les Arabes ont commencé à affluer de manière très large pour fuir l'Europe, et le nombre d'Arabes y résidant a augmenté, et avec la montée de l'Empire ottoman, la ville est tombée sous son contrôle en 1511 après JC, puis après l'occupation française de l'Algérie, la ville est tombée sous occupation française comme tous Autres villes algériennes. En 1830 après JC, la ville était pendant cette période un point focal important de la révolution algérienne, après quoi le pays a été libéré en 1962.<sup>1</sup>

"La règle d'Alger est en circulation depuis de nombreuses races, depuis plus de 2 000 ans de sa création, soulignent les historiens. Il s'agissait à l'origine d'une traversée commerciale phénicienne, entourée d'un bloc de bouseria et sur laquelle elle est basée, où le facteur de protection naturelle du port. La ville a été construite sur un quai près du port, et la sélection de l'emplacement est un moyen de relier la côte orientale de la Méditerranée à la côte nord-ouest de l'Afrique, et de relier les villes côtières et intérieures. Les Phéniciens l'appelaient Ikosim, et après qu'il ait grandi et élargi dans les périodes romaines

<sup>1</sup>"Kasbah d'Algérie" «batuta



et byzantines, il est devenu connu sous le nom d'Icosium, puis la ville a été re-modifiée à l'époque de Bologn ibn Ziri au 10ème siècle, et est devenue la capitale du 16ème siècle par le jour Khairuddin dans l'ère turque".<sup>2</sup>

## **I.2. Analyse de la ville nouvelle de sidi Abdallah:**

### **I.2.1. Présentation de la ville nouvelle de sidi Abdallah :**

Sidi Abdallah figure dans le SNAT comme un "centre urbain nouveau". Sa vocation est à la fois de soulager la ville centre en accueillant des fonctions délocalisées et de servir de support au développement de nouvelles fonctions d'agglomération.<sup>3</sup>

Le projet de la Ville Nouvelle s'inscrit dans le cadre d'une politique urbaine et d'aménagement du territoire qui a pour objectif de limiter l'hyper concentration humaine dans la capitale, génératrice de difficultés de gestion urbaine (réseaux, équipements, circulations) et mettre un terme à l'extension permanente de la ville.

la Ville nouvelle de Sidi Abdallah est une pierre importante dans la construction du Grand Alger. Tout d'abord, baignant dans le système métropolitain, immergée dans son bassin d'emploi comme dans son bassin de services et de chalandise, la dépendance durable de Sidi Abdallah vis-à-vis d'Alger ne fait aucun doute. Comme toute ville nouvelle appartenant à une couronne métropolitaine, elle ne peut se développer qu'à la faveur de liens puissants avec Alger, animant des rapports intenses et constants. C'est la nature de ces liens que nous analysons, en posant l'hypothèse qu'ils exercent une influence certaine dans le rapport entre les 4 villages<sup>1</sup> et la ville nouvelle.<sup>(1)</sup>

<sup>2</sup> W d'Alger, DPAT, Annuaire statistique, 1996, p. 03

<sup>3</sup> MISSION BPREMIERE PARTIE

### I.2.2. Situation de la ville nouvelle de Sidi Abdallah :

Le projet de Ville Nouvelle de Sidi Abdallah, située à 25 km à l'ouest d'Alger, s'étend sur 2 000 ha formés d'un paysage « collinaire » très calme et agréable. Elle dispose de vues imprenables (versant sud sur les montagnes, versant nord sur la mer) et est à proximité immédiate des villes de Mahelma et Rahmania.

La Wilaya d'Alger se compose de 57 communes, la nouvelle ville de Sidi Abdallah se trouve dans la commune de Mahelma, Rahmania et Suidania

délimitée au nord par Zéralda, au nord est So Situation et dessertes de la ville nouvelle vers la capitale Alger

au sud est, de Benkhilil commune de la Wilaya de Blida au sud et de Koléa commune de la Wilaya de Tipaza à l'ouest.

### I.2.3. Accessibilité :

La ville de Sidi Abdallah est reliée avec l'infrastructure routière présentée comme suit:

La route nationale N°67 qui a été dédoublée de Maktaa Kheira jusqu'à Tassala El Merdja

Rocade 1 Tipaza – Dar El Beida

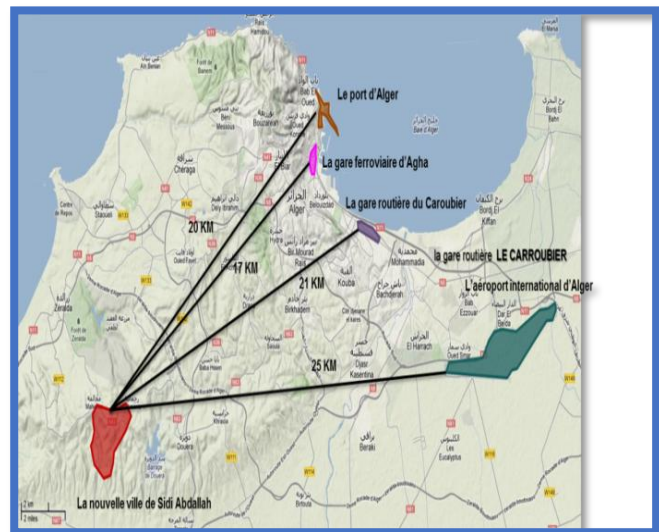
Rocade 2 Zéralda Boudouaou

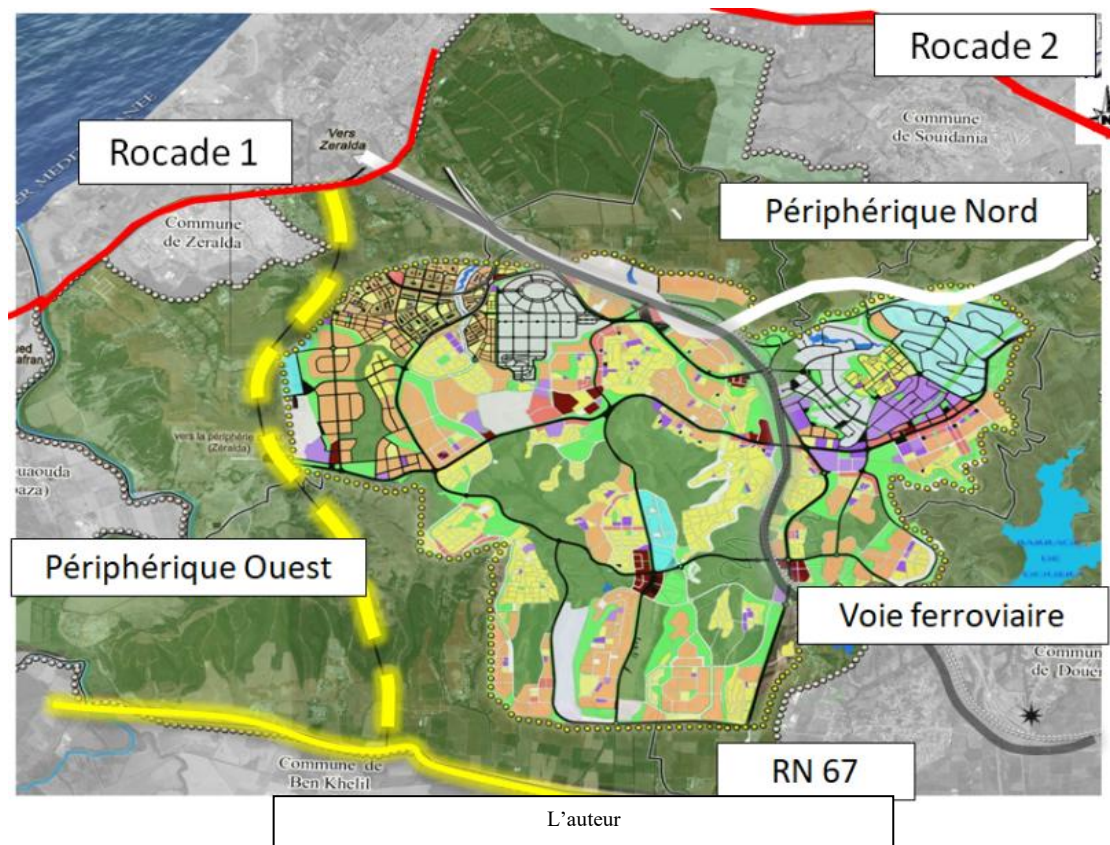
Périphérique Nord Zéralda – Rocade 2 sur 9 Km

Périphérique Ouest (liaison RN63 – RN67) sur 9 Km

Route Nationale 63 Zéralda – Birkhadem (à dédoubler au niveau de la ville nouvelle).

Voie ferrée: Birtouta – Ville Nouvelle de Sidi Abdallah - Zéralda





#### I.2.4. Délimitations de la ville de sidi Abdallah :

Délimitations naturelles de la ville:

**Nord:** la mer méditerrané.

**Sud :** la Collinee Mahelma

**L'ouest :** le lace de douera.

**L'est :** le parc de protection.

Délimitations artificielles de la ville:

**Nord:** Périphérique Ouest

**Sud :** Rocade 2

**L'ouest:** Périphérique Nord

**L'est:** RN 67

#### I.2.5. Aperçue historique sur le développement de la ville nouvelle de sidi Abdallah :

**1994 :** choix de mise en œuvre de 5 projets de villes nouvelles autour d'Alger (Sidi Abdallah,



Bouinan, El Affront, Sidi Amar, Naciria) par le Ministre de l'aménagement du territoire. ·

**Mai 1997**: décision de mise en place d'un projet d'aménagement de pôle technologique pour la ville nouvelle de Sidi Abdallah.

**Septembre 1997** : Création de l'Établissement Public d'Aménagement de l'Agglomération Nouvelle de Sidi Abdallah (EPA-ANSA).

**Avril 2001** : lancement officiel du projet de Cyber parc.

**Novembre 2001** : mise en place d'une commission mixte Algéro-Coréenne.

**Mai 2002** : adoption de la loi relative à la création des villes nouvelles.

**Juin 2003** : mise en œuvre des études par l'Agence coréenne de coopération internationale (KOICA) dans les domaines urbanistique et scientifique.

**2004** : décret exécutif de création de la ville nouvelle.

**Janvier 2005** : remise du plan d'aménagement initial (Sidi Abdallah alors considérée comme une ville nouvelle exclusivement scientifique & technologique).

**2006/2008** : décret exécutif n°06-233 du 4 juillet 2006 portant déclaration d'utilité publique D'ouvrages, équipements et infrastructures de la ville nouvelle. Révision par le décret exécutif N°08-249 du 3 août 2008, et superficie portée à 2600 ha.

**Juillet 2007** : appel d'offre national et international pour la finalisation du plan D'aménagement.

**2008** : nouveau statut et nouveau nom pour l'établissement public (EPIC-VNSA).

**Novembre 2008** : démarrage des études de finalisation du plan d'aménagement.

## **I.2.6. La composition de la structure urbaine :**

### **1-Paysage et espaces verts**

Les espaces boisés sont présents dans les vallées. Les seuls véritables massifs forestiers sont localisés au sud (forêts de Zaatria Sud, de Sidi Bennour et de

Douera). A l'inverse, le nord est caractérisé par des bois de dimensions plus modestes et répartis de manière éparse, notamment ceux de Belkacem(ouest) et de Boussalem (est). Les espaces verts urbains sont localisés dans les villages (parcs et places). Par ailleurs, les alignements boisés (superficie cumulée de 12 hectares) sont essentiellement composés d'eucalyptus à Mahelma et de cyprès à Rahmania.



source :google Earth

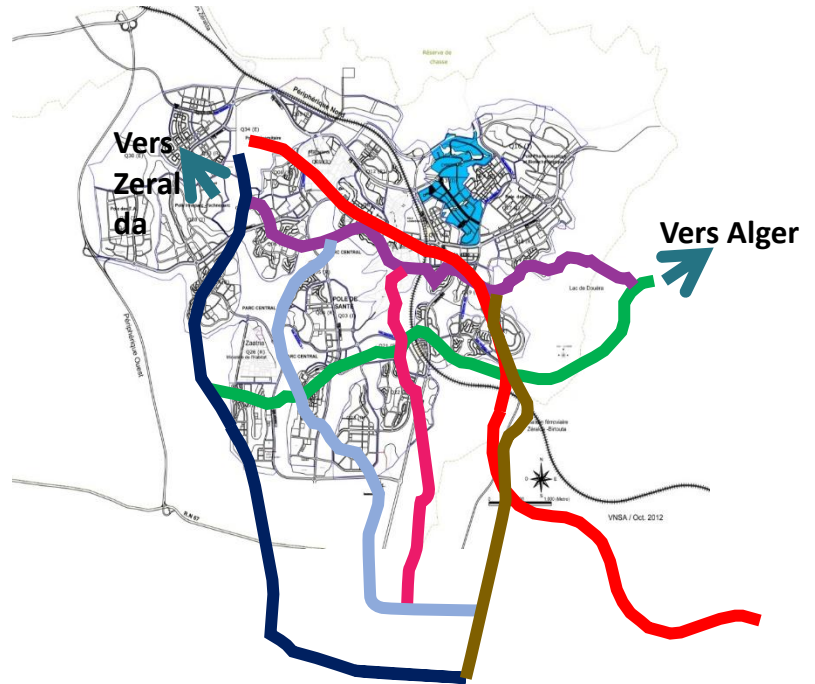
## 2-Hiérarchisation des voiries :

La ville nouvelle de Sidi Abdallah sera dotée d'infrastructures routières importantes.

La ville est quadrillée par des voies rapides, une route magistrale d'Est en Ouest, trois voies transversales desservant les différents pôles et deux périphériques (au nord, à l'ouest),

Une ligne de chemins de fer traversera la ville (du sud-est au nord-ouest) venant de Birtouta vers Zeralda et marquera deux arrêts au niveau du Cyber parc et du parc urbain.

- Périphérique Nord
- Périphérique Ouest
- Route magistrale
- 1ère Transversale
- 2ème Transversale
- 3ème Transversale
- Chemin de Fer
- Pole Cyber parc



### I.2.7. Les nœuds :

les nœuds sont des points stratégiques d'une ville, un nœud peut être un point de jonction, un endroit où on change de système de transport, un croisement ou un point de convergence de voies, ils tirent leur importance du fait qu'ils sont une concentration de certaines fonctions urbaines.<sup>1</sup>

La nouvelle ville de Sidi Abdallah est caractérisée par deux types de nœuds:

- Les nœuds principaux se trouvant sur la route magistrale.
- Les nœuds secondaires entre des les différents pôles.

- Les nœuds principaux
- Les nœuds secondaires
- Le pôle du Cyber parc



### I.2.8. Transports:

#### Desserte ferroviaire

réseau ferroviaire qui reliant (birtouta –zeralda-sidi abdellah.3 gares son planifiées sur le territoire de la ville nouvelle : accès au Pôle universitaire et au secteur Cœur de Ville/Cyberparc.et accès au sud de la ville

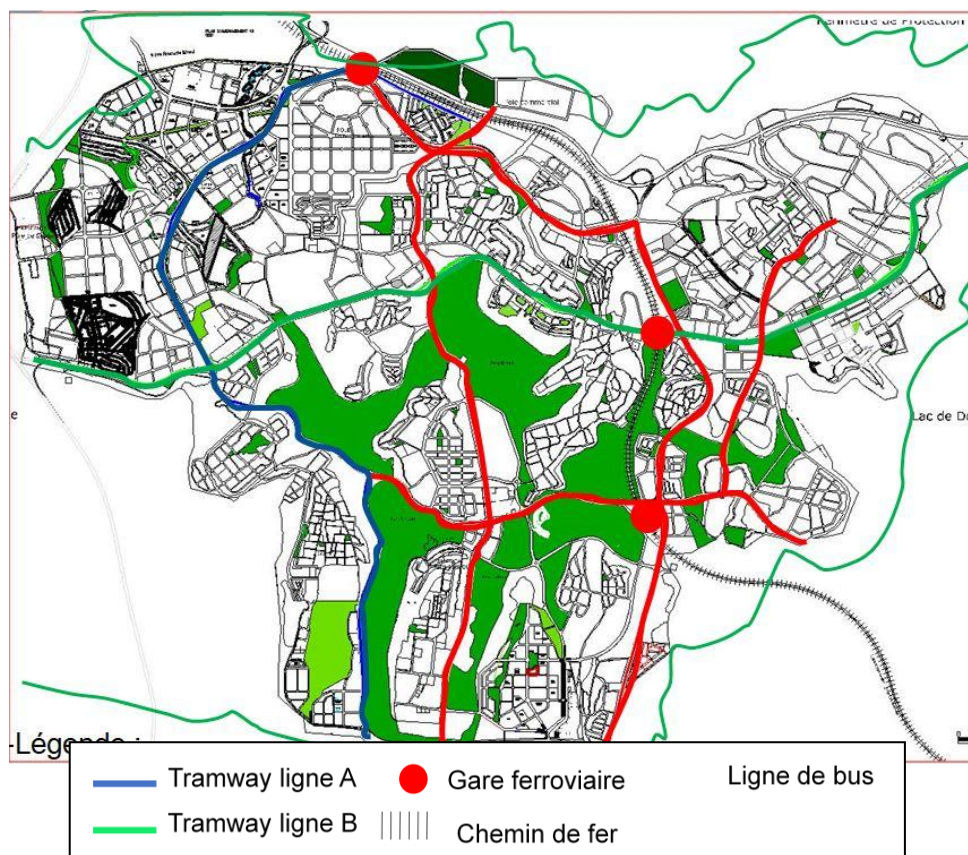
#### Tramway

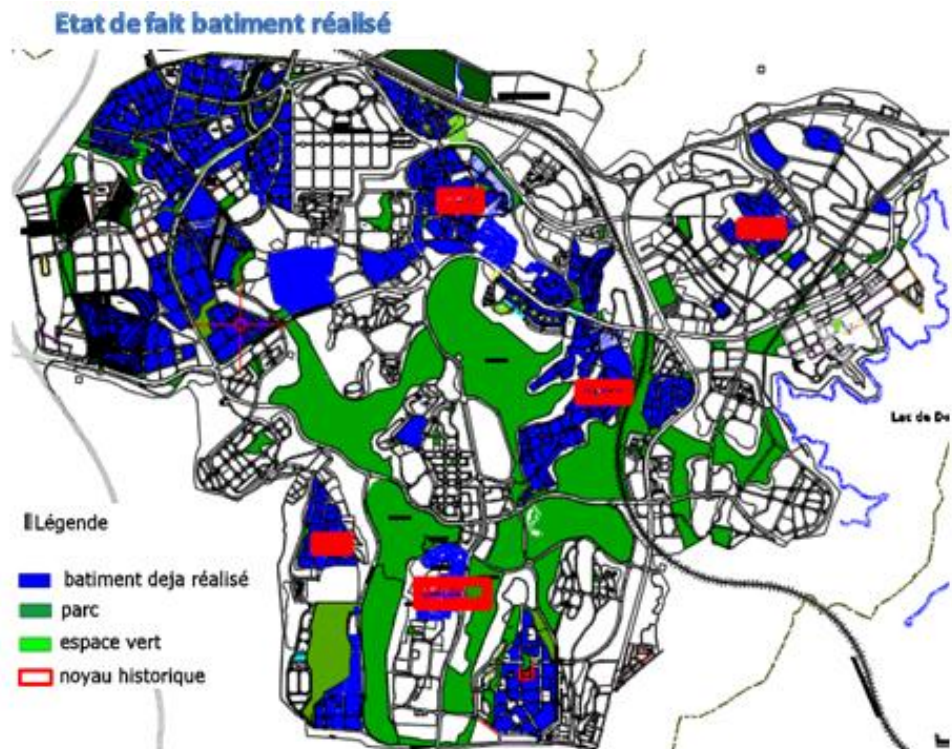
Le tramway nouvelle génération est à l'heure actuelle le TCSP de surface le plus répandu et le plus performant en milieu urbain. Aussi adapté aux espaces de centre-ville qu'aux périphéries.2 ligne qui assure le desserte de tramway , a la fois ligne A de nord à sud , et la ligne B de ouest à l'est.

#### Desserte de bus

La hausse de la demande de transport consécutive à l'aménagement de la ville nouvelle implique la mise en place d'un vrai maillage de transports collectifs. Mode souple et économique, le bus doit par conséquent faire l'objet d'une politique de développement ambitieuse.

### I.2.9. Etat de fait :





**I.2.10. Plan d'aménagement de la ville de Sidi Abdallah :**

La nouvelle ville de Sidi Abdallah est divisée en plusieurs pôles : Cyber parc , Pole pharmaceutique , Un pole universitaire , Pole de technologies avancées , des équipements publics , Des logements , Des parcs village de Rahmania .

- Cyber
- Logements
- Logements
- Centralités
- Habitats et
- Pôle
- Equipements
- Pôle
- Pôle TIC
- Technoparc
- Equipements
- Pôle
- Parc
- Zones
- Place
- Réserves



Plan d'aménagement de la ville nouvelle de Sidi Abdallah

### **I.3. Analyse de l'aire d'intervention : le cœur de la ville:**

#### **Introduction :**

L'analyse de la zone d'intervention de la nouvelle ville de Sidi Abd Allah, une mise au point réfléchie des équipements, la facilité d'accès à cette nouvelle ville, et l'attractivité accrue des entreprises et des parties prenantes dans ce domaine.

#### **Présentation de l'aire d'étude :**

Notre objectif principal est d'articuler la ville à sa région pour assurer la cohérence du territoire en : s'appuyant sur l'influence du cœur de la ville, en valorisant la voie magistrale et l'animer par la projection de l'habitat intégré et des équipements le long de cette voie et pour une meilleure exploitation du lac de DOUERA à l'échelle régionale ; par conséquent une attractivité de la ville aux citoyens venant de ZERALDA.

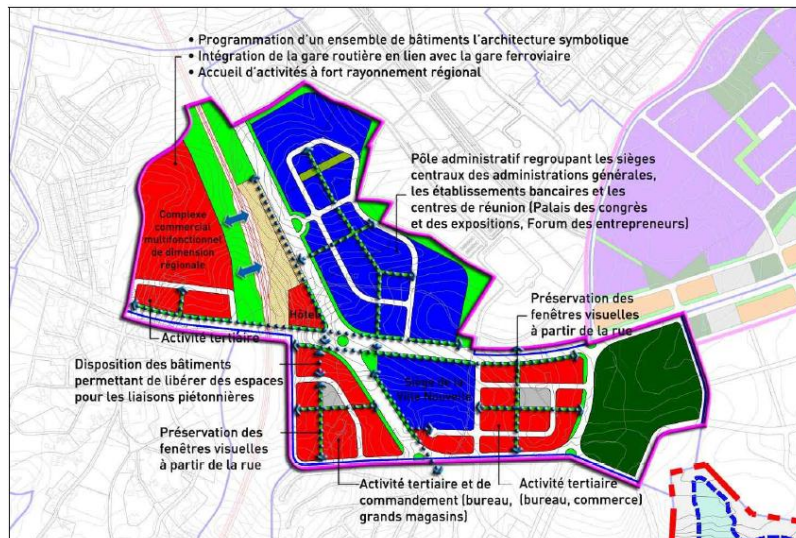
#### **Situation:**

L'aire d'intervention se situe à l'EST de la ville nouvelle de sidi Abdallah elle est limitée au nord par la gare ferroviaire et la RN63, à l'ouest le chemin de fer et douar sidi Abdallah , à l'est le lac de Douéra et au sud la plaine de la Mitidja .

#### **Typologie de la Cœur de Ville :**

·L'aménagement de ce quartier fait l'objet d'une viabilisation prioritaire. Son accessibilité est donc conçue de manière anticipée afin de garantir le succès de son aménagement.

·Les quartiers résidentiels riverains deviennent attractifs pour les actifs de la ville nouvelle dans le cadre d'un processus de résidentialisation. Ce processus peut être garanti par la promotion d'espaces de qualité autour de ces quartiers résidentiels (parc urbain, rives du lac de Douera).<sup>(1)</sup>



Source :MISSION E

### Les critères de choix :

- Très bonne accessibilité (voierferroviaire , RN63,piste existante ...)
- Vue et paysage panoramique ( le lac de Douera , la Mitidja)
- Terrain favorable à la construction (pas d'obstacles naturels)
- Présence du tissu qui VA constituer une nouvelle centralité et un repère de l'aire d'intervention.

## II. Partie pratique : intervention

### II.1. Intervention urbaine

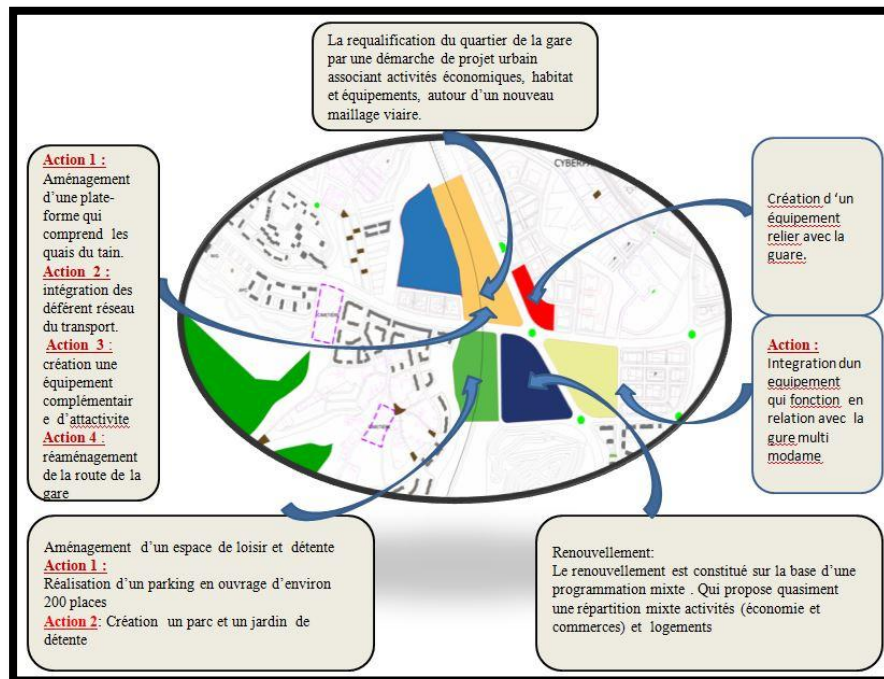
#### II.1.1. Schéma de principe

Après avoir agrandi les routes existantes et après le processus de réaménagement nous avons créé quatre entités autour de notre quartier qui relient et contribuent à attirer et à créer un centre urbain qui encourage et favorise l'émergence du centralité urbain, notamment par la présence d'un parc urbain et par le transfert de lieux et l'échange de résidents.

**4 entités basées sur une centralité urbaine qui travail par rapport à l'attractivité**



## II.1.2. Schéma d'action



## II.1.3. Plan d'aménagement:





## II.2. Conception architectural

### II.2.1. Choix du projet : justification de choix

« Doit résoudre maintenant les problèmes beaucoup plus complexes que sont les échanges entre les différents modes de transports de la ville, de la région et de l'ensemble du territoire »<sup>(1)</sup>

Un pôle d'échanges multimodal (PEM) est un lieu d'échanges où convergent de nombreux modes et plusieurs réseaux de transport (régional et/ou départemental et/ou urbain) qui a pour vocation de faciliter les conditions dans lesquelles sont assurés les échanges entre les différents modes de transport (voiture, deux roues, train, autocar, bus, tramway...).

#### La gare multimodale :

Des lieux aménagés de manière à :

- Faciliter l'intermodalité du déplacement
- Donner accès à différents modes de transport
- pour faciliter les échanges entre différents modes de transport

Intermodalité :

Utilisation successive de plusieurs modes de transport mécanisés au cours d'un même déplacement.

Multimodalité :

Utilisation de plusieurs modes de transport, par exemple au cours de la journée

L'architecture des gares pôles d'échanges, de la contemplation à l'exploration :

La gare de l'intermodalité et de l'échange généralisé de la fin du XXe siècle, est une gare qui a connu une évolution particulière qui a touché deux aspects :

- Le premier est relatif à son architecture, qui a subi des mutations considérables, notamment en ce qui concerne les programmes et les équipements accompagnant les projets d'interventions sur les gares existantes ou la réalisation de nouvelles gares.
- Le deuxième aspect concerne son insertion à l'échelle du quartier ou de la ville. Les gares pôle d'échanges sont devenues des éléments structurants pour les projets urbains et des points possédant un fort potentiel d'attraction et de rayonnement<sup>(1)</sup>

#### Les fonctions des pôles d'échanges :

Dans un rapport sur « l'enjeu-station » en 1987(4, Isaac Joseph considère déjà que « la station s'est rapprochée de la ville et s'est éloignée du réseau ». L'auteur parle de commerce et de services comme si « la rue s'est engouffrée dans le métro ». Ces travaux montrent l'émergence de trois fonctions constitutives des lieux d'échanges : la fonction transport par l'articulation des réseaux, la fonction urbaine par l'intégration urbaine et la fonction service par l'association de commerces et d'informations au déplacement du voyageur.

- Une fonction transport : parallèlement à la restructuration du réseau, les points-clés sont aménagés pour organiser et faciliter les correspondances entre lignes d'autobus. Ils doivent améliorer l'accès au réseau en devenant un point d'entrée privilégié pour l'utilisateur.
- Une fonction urbaine : les points-clés sont des lieux dans la ville qui s'adaptent à leur milieu par la qualité architecturale du site et par le mobilier urbain qui prend en compte l'environnement dans lequel il s'insère.
- Une fonction service : l'opération prévoit également d'améliorer la qualité de l'information et le confort des voyageurs, tout en développant l'action commerciale et l'intégration à l'animation urbaine au niveau local. <sup>(5)</sup>

Cependant, la notion de points clés a progressivement perdu de sa richesse fonctionnelle initiale : « face à la diversité des fonctions attribuées originellement aux points-clés, le processus de mise en œuvre a fait le tri » (Offner, Sander, 1990), procédant au rejet des déterminations urbaines <sup>(6)</sup>

## II.2.2. Analyse thématique: Introduction



Figure 01: Façade de la Gare d'Orléans (Gare actuelle d'Angoulême), vers 1900.

(Source: Archives Municipales d'Angoulême)



Figure 02: Vue panoramique de la « gare d'Orléans » à Angoulême (site de la gare actuelle) et du faisceau ferroviaire à la fin du XIXe siècle.

(Source: Archives Municipales d'Angoulême)

La phase d'analyse des exemples est d'une grande importance dans l'élaboration d'une méthode de référence pour le développement du projet à un stade ultérieur, de sorte que certaines expériences nationales et étrangères doivent être analysées.

Dans cette approche, nous comprendrons l'analyse de différents modèles et programmes pour atteindre deux objectifs principaux : la quantification des besoins des espaces ainsi que la réhabilitation architecturale de ces espaces et leur fonctionnement pour obtenir le programme spécifique. II.2.3.1. Exemple 1 : international (pôle d'échange multimodal de la gare d'Angoulême) 1-Histoire du transport de la ville Du milieu du XIXe siècle jusqu'à la seconde guerre mondiale le site de la gare fut un pôle ferroviaire majeur en Charente avec 5 gares réunies autour du site actuel de la gare et de l'avenue Gambetta la gare et son quartier ont été reconstruits et réaménagés progressivement à l'issue du conflit, à l'exception de la passerelle piétonne qui, avant guerre permettait de traverser les voies ferrées d'Est en Ouest.



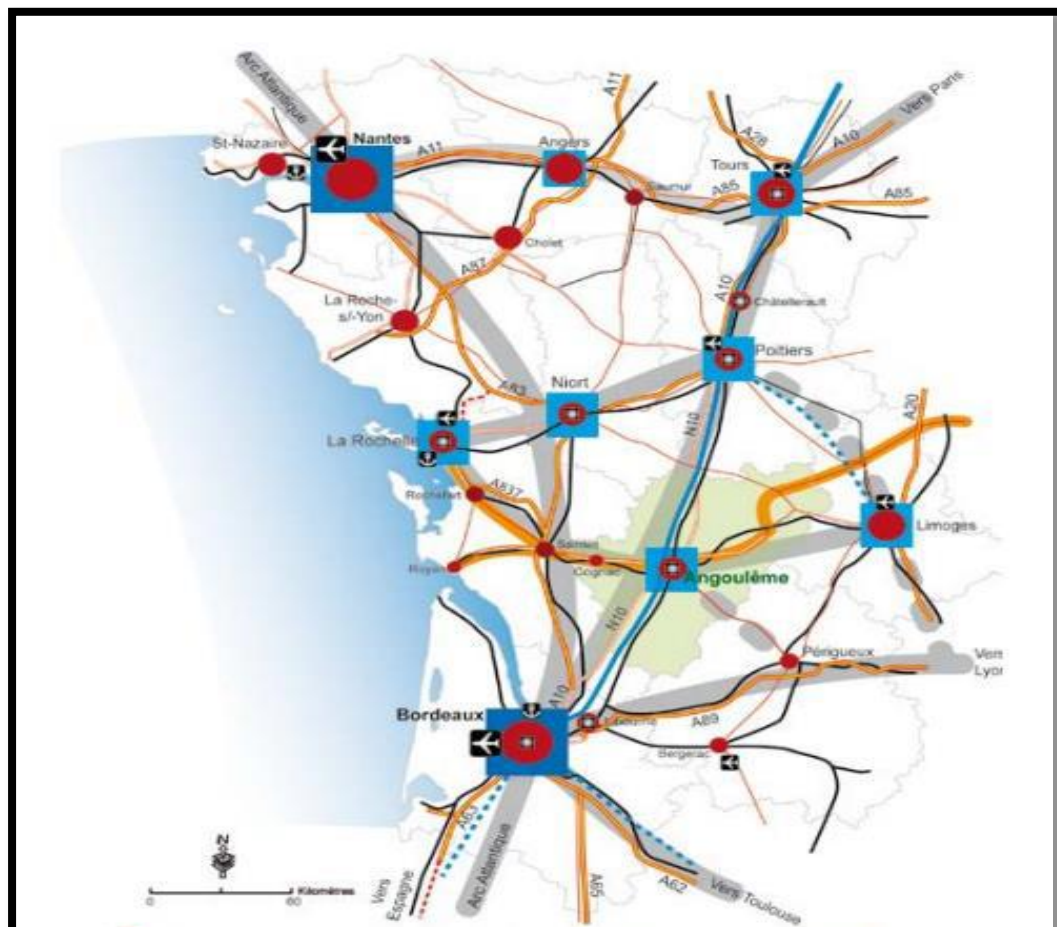
Figure 03 : L'ancienne passerelle « Chaignaud » de franchissement des voies ferrées.

( Source : Archives Municipales d'Angoulême)

## 2-La situation actuelle du pôle de la gare :

À l'échelle régionale et départementale

- Située au Sud de la région Poitou-Charentes, l'agglomération d'Angoulême se situe aux carrefours d'un nœud routier et ferroviaire important.
- Elle se situe sur un axe européen majeur menant à l'Espagne.
- Cet axe traverse du Nord au Sud la région Poitou-Charentes.



## Transport ferroviaire

La gare d'Angoulême, située sur l'axe ferroviaire Paris- Bordeaux et La Rochelle/Royan/Saintes - Limoges, est l'un des principaux noeuds du réseau ferroviaire de la région Poitou-Charentes.

Cette position permet également de renforcer le rôle de connexion de la gare d'Angoulême pour les correspondances aux services TGV avec les lignes régionales.

### 3-présentation du nouveau pôle d'échange multimodal de la gare :

#### a) Objectif :

Le Pôle d'Echanges Multimodal a pour objectif d'offrir une complémentarité des services et de faciliter les correspondances entre les différents moyens de transport.

- Il prévoit les aménagements suivants :
- l'aménagement du parvis Est et de la place de la gare.
- la création d'un parvis Ouest, face à la future médiathèque du Grand Angoulême, « l'Alpha »
- la mise en place d'une passerelle piétonne et cycliste permettant de franchir les voies ferrées et de relier les deux parvis.

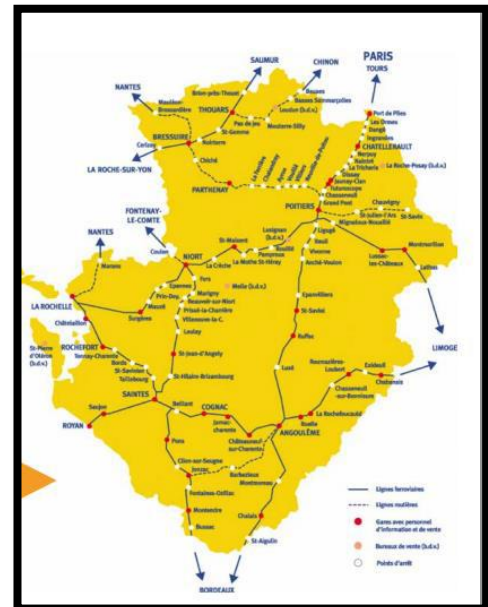


Figure 04 : Desserte ferroviaire de la gare d'Angoulême (Source: Région Poitou-Charentes)

### 4-Les objectifs du réaménagement du parvis Est :

- Rendre accessible le parvis de gare et l'accès au bâtiment de la gare aux personnes à mobilité réduite.
- Traiter qualitativement le parvis tel une porte d'entrée sur la ville avec des aménagements paysagers très qualitatifs.
- Augmenter les surfaces dédiées aux piétons et cyclistes pour leur confort et la sécurité.
- Faciliter les échanges entre les différents moyens de transport par l'information, le confort, la vente et la sécurité.
- Privilégier l'accès à ce parvis pour les moyens de transport suivants : bus, cars, taxis, vélos, piétons.

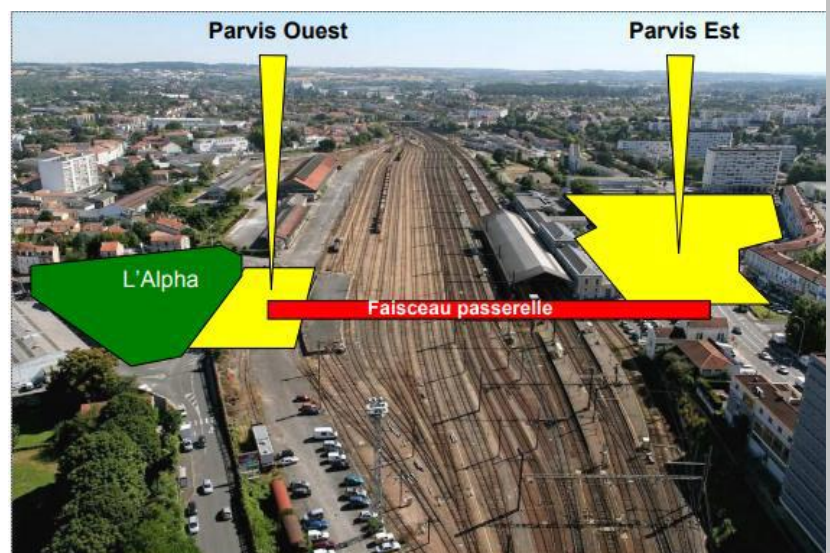


Figure 05: Les composantes du PEM de la gare d'Angoulême (Source : Grand Angoulême)



Figure 06 : Illustration du futur parvis Est de la gare endirection du centre-ville.  
(Source : Etude préliminaire PEM, Grand Angoulême).

### **5-les principes d'aménagement du parvis Est :**

- 1- Une gare routière.
- 2- Un vaste parvis réservé aux piétons et aux cycles.
- 3 Un parking court durer d'environ 50 places.
- 4- Une station taxis.
- 5- Une dépose minute.
- 6- L'accessibilité des personnes à mobilité réduite.
- 7- Un espace d'information et de vente des offres de transport en commun urbain et départementaux.
- 8- Un abri vélo sécurisé.
- 9- des loueurs.
- 10- Une borne de rechargement électrique.
- 11- des arrêts de bus et des couloirs de bus.



Figure 07 : Schéma d'organisation du futur parvis Est de la gare

### 6-Le parvis ouest :

le parvis ouest se situera entre la future médiathèque d'agglomération «alpha», les futurs parkings de longue et de courte durée et la passerelle permettant d'accéder aux parvis et aux quais de la gare

#### Objectif :

assurer une liaison sécurisée permettant aux usagers et voyageurs de la gare de transiter entre les arrêts de bus, le parking vélo, la dépose minute, les parkings et la passerelle donnant accès aux quais.

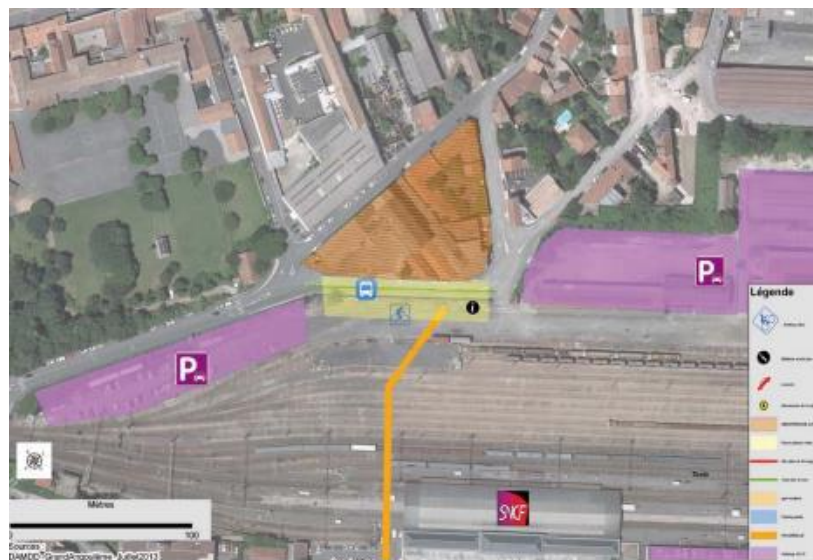


Figure 8: Schéma d'organisation du futur parvis ouest de la gare

Le schéma de principe d'aménagement du parvis Ouest prévoit les éléments suivants :

- 1-Le traitement des liaisons piétonnes
- 2-Le passage des bus urbains avec la présence d'un arrêt accessible
- 3- Les accès piétons et cyclistes à la passerelle et aux quais de lagare permettant également d'accueillir
- 4- Des stationnements courte et longue durée de surface d'environ 400 places
- 5 - Une dépose minute
- 6- Un espace dédié à l'achat de billets

Accès au Pôle d'Échange Multimodal de la gare



Figure 9 : Les différents accès au Pôle d'Echanges Multimodal de la gare  
(Source : Grand Angoulême)

## 7-Schéma d'organisation du futur Pôle d'Échanges Multimodal :

éléments du schéma de principe d'aménagement de la passerelle une longueur d'environ 135 mètres, elle permettra la liaison entre le parvis est et le nouveau parvis ouest face à la future médiathèque d'agglomération « alpha ».

La passerelle permettra à la fois le lien urbain entre le centre-ville et les rives de la charente et favorisera l'accessibilité (notamment exprimer):

- aux arrêts de bus disposés sur chaque parvis
- aux stationnements des vélos





Accès au Pôle d'Échange Multimodal de la gare



Figure 10 : Les différents accès au Pôle d'Echanges Multimodal de la gare

## II.2.3.2. Exemple 1 : national (La gare multimodale de Zouaghi).

### 1- situation :

le site d'intervention est une assiette du terrain d'une superficie de 5 ha, il a été attribué au profit de ce projet, il est situé dans un emplacement à trois

Potentialités :

- proximité de l'aéroport Mohamed Boudiaf.
- proximité de la fac centrale mentouri.
- proximité de l'autoroute est-ouest.

### 2- les différentes parties du bâtiment

une gare de voyageurs (équipement) en r+3 : 0 services communs (parking)

### 3- accessibilité :

- l'accessibilité à cette gare se fait à partir de deux axes routiers principaux :
- voies qui mènent à la cité belhadj, zouaghi.
- voie qui mène au centre ville et l'aéroport, à la nouvelle ville.
- 1 accès, réservé pour station tramway.
- 2 accès réservés pour les taxis et les bus (différents types).
- *n.b* : - la présence de deux rampons qui facilitent l'accès à la gare routière.

### 4- étude de masse :

la masse se compose de deux éléments fondamentaux :

4-1- la gare (le bâti) en r+3 : elle est d'une forme quelconque qui n'est pas symbolique au transport

4-2- le parking:

Parking pour les bus inters wilaya, inters urbain. Parking pour taxis inters agglomération, inters urbain, véhicules privés. Station tramway.

*b* :- on remarque que cette gare est d'une petite dimension (importance)  
C'est une station du type multimodale, la première que va être réalisée à Constantine (si le concours est accepté).

- la combinaison entre 4 types de transport (bus, cars, taxis, tramway). la gare multimodale à Zouaghi.



Figure 11 : plan de masse de la gare multimodale Zouaghi

## 5-Etude de parking:

### 5-1- Parking urban:

on remarque qu'il y a un risque pour les passagers qui viennent de la station des bus et taxis parce qu'ils sont obligés de passer par la voie mécanique pour arriver à l'équipement.

### 5-2- Parking de service :

La présence de 40 quais de bus.

- La présence des espaces couverts dans les quais pour protéger les voyageurs.
- La suffisance du nombre de quais suivant la taille de la gare.
- Présence des espaces verts.
- Les abris sont couverts.

Inconvénient:

- Manque des espaces de détente extérieures.

### 6-Etude de l'intérieur :

La séparation entre les lieux.

#### 6-1-Le hall :

Il joue le rôle principal dans la circulation, il a une grande surface.

- Il y a une hiérarchisation des espaces multiservices.
- L'équipement est bien sécurisé (présence des agents de sécurité).
- La prise en charge des personnes à mobilité réduite par l'utilisation de la rampe

## II.2.3. Programme du projet :

### II.2.3.1. Programme quantitatif :

| FONCTIONS     | ESPACES                | NOMBR<br>ES | SURFAC<br>ES (m <sup>2</sup> ) | TOTAL<br>(m <sup>2</sup> ) |
|---------------|------------------------|-------------|--------------------------------|----------------------------|
| administratif | Bureau du directeur    | 02          | 40                             | 80                         |
|               | Secrétariat et attente | 02          | 24                             | 48                         |
|               | Bureau du personnel    | 02          | 35                             | 70                         |
|               | Bureau du directeur    | 10          | 40                             | 400                        |
|               | Secrétariat            | 02          | 24                             | 48                         |
|               | Bureau du personnel    | 02          | 50                             | 100                        |
| service       | Bibliothèque           | 01          | 150                            | 150                        |
|               | agence postale         | 02          | 120                            | 240                        |
|               | espace d'étent         | 06          | 38                             | 230                        |
|               | Consigne bagage        | 01          | 80                             | 80                         |
|               | guichet                | 12          | 30                             | 360                        |
|               | Salle de prière        | 01          | 60                             | 60                         |
|               | magazin                | 08          | 60                             | 380                        |
|               | Ajense touristique     | 01          | 120                            | 120                        |

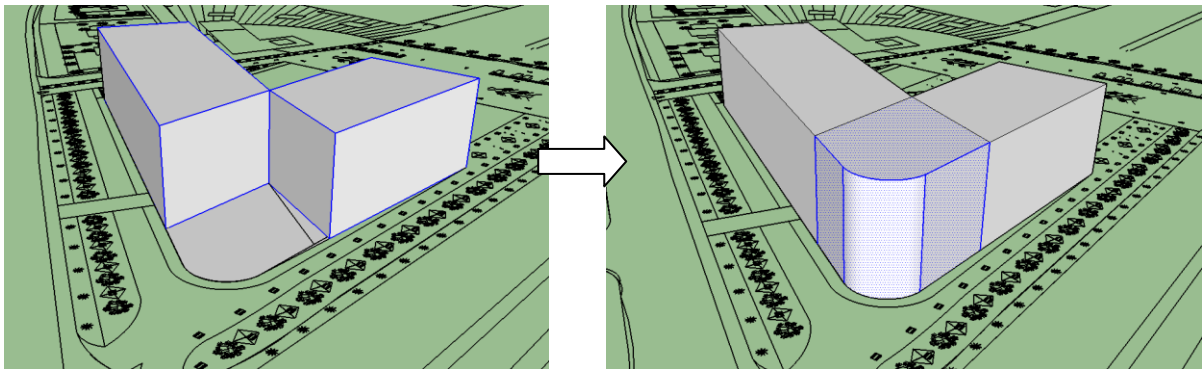
## II.2.4. Conception du projet

### II.2.4.1. L'idée du projet :

Notre idée est de créer un projet d'une gare multimodale s'engage dans le concept de centralité urbaine. Après mûre réflexion sur l'idée appropriée on a sorti avec un projet qui répond à tous les exigences et répond aussi à la problématique générale.

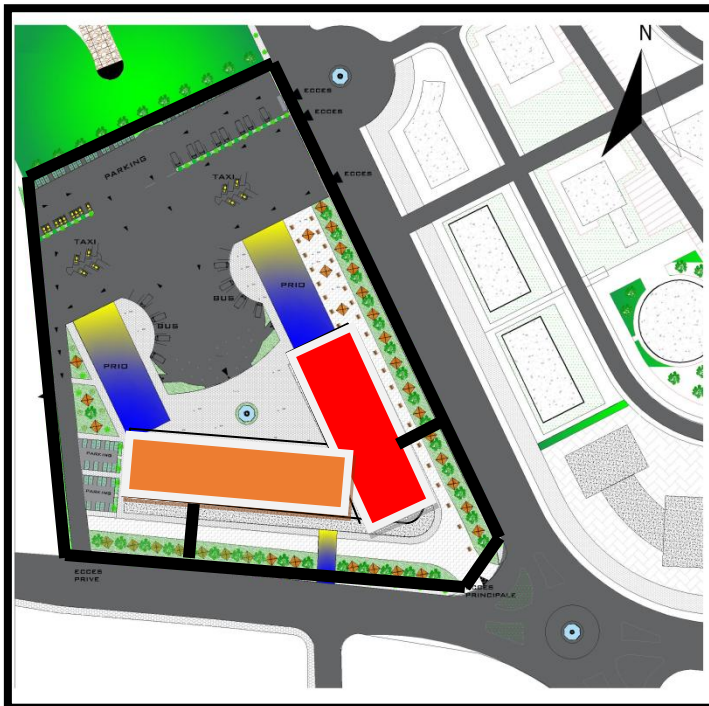
Dans la conception de notre projet, nous avons exploité au maximum la position de parcelle qui très accessible qui située à l'intersection de chemin de terre et la voie magistrale ; pour assurer la fluidité de différents moyens de transport.

### II.2.4.2. Genèse du projet (forme et volumétrie) :



La forme est composée de deux volumes qui assure l'alignement avec le tracé de parcelle.

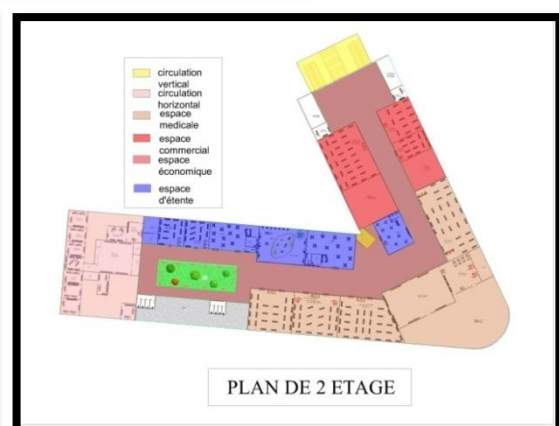
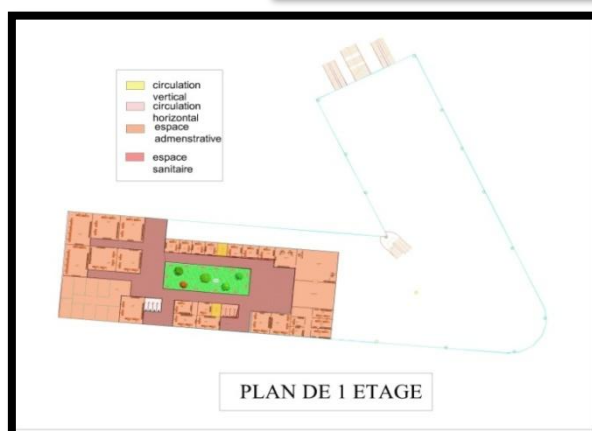
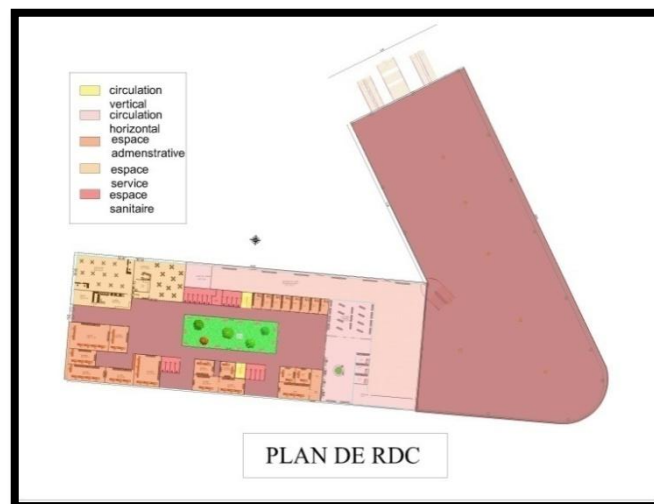
Un volume intermédiaire pour articuler les deux volumes principaux et pour marquer l'entrée principale.



### II.2.4.3. Composition et conception du plan de masse :



### II.2.4.4. Organisation intérieure des espaces



### **II.2.4.5. Conception des façades**

Pour le traitement de façade on a choisi le style moderne contemporain a travers l'application de :

Moucharabieh et le mur rideau

Les garde-corps vitrés.

L'utilisation de la végétation dans le patio.

Les ornements de décoration des bordures et joue de couleur.

### **II.2.4.6. Système constructif :**

Le système constructif est en poteaux poutres en béton précontrainte. La précontrainte est une technique de construction des ouvrages en béton de ciment qui consiste à créer des efforts internes favorables. Ceux-ci sont soigneusement ajustés pour réduire les effets de la faiblesse du béton en traction. La précontrainte est le plus souvent réalisée à l'aide de câbles tendus enrobés de béton...

### **Conclusion de chapitre :**

Dans l'organisation des mobilités périurbaines et interurbaines, on voit apparaître une effervescence d'initiatives de saisissement des gares, grandes ou petites, centrales ou périurbaines, par des collectifs diversifiés. Des municipalités, des associations de quartier, des entrepreneurs et des opérateurs du ferroviaire souhaitent faire de la gare une "place de village". Il faut entendre à travers cette expression un lieu public qui rassemble de multiples ressources, qui s'ouvre à la diversité des pratiques et des identités urbaines, qui sécurise ses usagers et qui rayonne à l'échelle d'un quartier ou d'un morceau de ville.

### **Conclusion général :**

La situation stratégique de l'air d'intervention au coeur de la ville confirme le choie de thème générale «la centralité par la mobilité dans la nouvelle ville de sidi abd ellah» a cause de la position strategique de site qui est tres accessible et alintersection de voie ferier et voie magestrale, donc c'est le meilleur site pour intégré une gare multimodale avec leur particularité et pour assure le bon fonctionnement de defferent pole de la ville .

## Bibliographie :

1. Tohami Ibrahim: Quelques caractéristiques de la crise de la ville algérienne, des événements du forum national sur la crise de la ville algérienne, des publications universitaires Constantine, 2003.
2. la loi 02-08 a été adoptée sur les conditions de création et de préparation de nouvelles villes, selon ses dispositions
3. Tarek Al-Cheikh, Ibrahim Al-Damiri(10/11/12 AVRIL 2001) Mécanismes d'urbanisme et d'aménagement urbain, et leur impact sur l'aménagement du territoire Dans les pays arabes, les publications de l'Institut national pour le développement et la reconstruction, Séminaire Al-Omran dans le monde arabe, Rabat, p. 16
4. La plus grande capitale de la région'
5. <https://journals.openedition.org/mediterranee/7267>
6. Pierre Merlin, les villes nouvelles en France
7. MISSION A
8. MISSION BPREMIERE PARTIE
9. Dr.O.Hadjji
10. les Cahiers Scientifiques du Transport N° 45/2004 - Pages 5-14 Anne Aguiléra, Jean-Loup Madre, Dominique Mignot Métropolisation, formes urbaines et mobilité. Présentation du dossier
11. Les citations sont issues du site internet de présentation du projet Europa city,
12. [www.europacity.com](http://www.europacity.com), consulté le 25 septembre 2012.
13. Harriot et perreur.1994.47. Raynaud.1992
14. Castel Emanuel : La question urbaine : p280
15. Alberto Zuchelli
16. J. LABASSE, « Centralité et centre urbain », Prospective, n°11, juin 1964, pp. 125-131.
17. Ibid., p. 129.
18. V.CONSIDERANT, « Note sur les intérêts généraux de la ville de Paris et spécialement du X ème arrondissement, AMM les électeurs du Xème arrondissement », Paris : Impr P. Renouard, 1843.
19. "Kasbah d'Algérie" 'batuta
20. W d'Alger, DPAT, Annuaire statistique, 1996, p. 03
21. Résultats préliminaires du recensement de la population et du logement 2008



## Liste des figure :

|  |    |
|--|----|
| Figure 1 :La ville nouvelle .....  | 8  |
| Figure 2 la première ville en Algérie .....  | 9  |
| Figure 3 : La ville nouvele de Dubai .....   | 9  |
| Figure 4 :ville nouvelle de Abu Dhabi.....   | 9  |
| Figure 5 : Tour d'affaire de la ville nouvelle.....  | 12 |
| Figure 6 : Vu 3D sur la ville de bouguezoul.....   | 12 |
| Figure 7 : plan d'aménagement de bouguezoul .....  | 12 |
| Figure 8 : Schéma de Centralité.....   | 15 |
| Figure 9 :Exemple de centre urbain .....   | 17 |
| Figure 10 : Schéma de centre ville.....  | 17 |
| Figure 11 : les trois centralité urbaine d'Alger Source : pdau 2016 .....                    | 25 |
| Figure 12 Louni, Benakouche, centralité urbaine,U Tizi Ouzou, 2014.....                      | 25 |
| Figure 13 : plan de Paris Source : Loumi Benakouche.Centralité Urbaine .....                 | 27 |
| Figure 14 : Paris vu de ciel .....   | 27 |
| Figure 15 : Photos de la ville de Paris.....   | 28 |
| Figure Carte: Localisation et forme des villes nouvelles.....                                | 33 |
| Figure 17 : Carte: Situation de Marne_la_ValléeSource :Epamarne_Epefrance 2004.....          | 34 |
| Figure 18 :Découpage administratif de Marne_la_Vallée V Source :Epamarne_Epafrance 2004..... | 35 |

|  |    |
|--|----|
| Figure 19 : Vue aérienne du centre ville de Buss _Saint_Georges .....          | 36 |
| Figure 20 : Le centre urbain de Noisy_le_Grand.....                            | 36 |
| Figure 21 :les coteaux du val Maubuée Torcy ;.....                             | 36 |
| Figure 22 : Entrée de Bailly_Romaivilliers,vue du programme Apollonia. ....    | 36 |
| Figure 1:la carte de la position d'Alger.auteur(sur la base du PDAU 2015)..... | 61 |
| Figure 2:les limites de la métropole d'Alger ; .....                           | 62 |