

Université de Blida 1
Institut d'Architecture et d'Urbanisme



Master 2

ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN

MEMOIRE DE FIN D'ETUDES

Intitulé du mémoire

**AMENAGEMENT DURABLE DE L'ENTREE OUEST DE LA
VILLE DE MEFTAH**

Présenté par : Hammouche Sarra

Encadreur: Mr. KACI

Ali Mohri Fatma Zohra

Soutenu le 25/06/2015 à 10h40 devant le jury :

President Mr Hadj Sadok T

Examineur Mr Boukerche D

2014-2015

Dédicace

J'ai l'immense plaisir de dédier ce travail à: Ceux que j'adore le plus au monde mes chers et affectueux PARENTS qui m'ont encouragé et m'ont toujours poussé sur le chemin de la réussite, Qu'Allah les garde & les protège.

A mes chères grand-mère A mes chères frères : Youcef , Mohamed Amine et Islam.

A tous mes oncles, mes tantes, mes cousins et cousines que j'aime

Dédicace à mes proches :Sannaa, Rekeia ,nesrine ,chaima, zinoucha ,Hasna ,Lillia , Rima , Chahinez , Assia ,Meriam , Isma , Fatima , Halima , Med Cherif ,Anis , Ayoub , mouh ,Hicham et sans oublier Brahim pour tous les moments uniques et très émouvants que nous avons passé ensemble durant ces années d'étude

A tous mes amis, particulièrement les collègues du groupe architecture et projet urbain 06 , ainsi qu'à tous mes camarades. A mon binôme et amie Yassmin pour sa patience, sa collaboration et sa compréhension dans les moments difficile.

Sans oublier tous les professeurs que ce soit du primaire , du moyen ,du secondaire ou de l'enseignement supérieur .

SARAH...

Remerciement

Tout d'abord, nous remercions le Dieu, notre créateur de nos avoir donné la force, la volonté et le courage afin d'accomplir ce travail modeste. A nos parents, qui nous ont comblés de leur soutien et nous ont voué un amour inconditionnel. Vous êtes pour nous un exemple de courage et de sacrifice continu, que cet humble travail témoigne mon affection, mon éternel attachement et qu'il appelle sur moi votre continuelle bénédiction. Nous adressons nos grands remerciements à notre encadreur « Mr KACI Mebark » pour ses conseils et ses dirigés du début à la fin de ce travail, et nos chers assistants Mr KARRA et Mme BENTERKIA Nous tenons également à remercier messieurs les membres du jury pour l'honneur qu'ils nous ont fait en acceptant de siéger à notre soutenance, tout particulièrement. Mr HADJ SADOUK pour nous avoir fait l'honneur de présider le jury de ce mémoire. Nous souhaitons exprimer notre gratitude à Mr BOUKERCH pour avoir fait la lecture de notre mémoire et l'intérêt qu'il a porté à ce travail et pour ses précieux conseils et remarques.

Enfin, nous tenons à exprimer notre profonde gratitude à tous ceux qui m'ont aidé de près ou de loin pour l'aboutissement de ce travail spécialement au BET ACROPOLIS.

Ainsi que l'ensemble des enseignants qui ont contribué à notre formation

CHAPITRE 1

INTRODUCTIF

1. Introduction à la thématique générale du master

‘ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN’

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

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

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

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

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

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

Plus qu’un concept ou qu’une grille de lecture historique des phénomènes urbains, la notion de projet urbain sera dans les années 70 l’expression qui « cristallisera les divers aspects de la critique de l’urbanisme fonctionnaliste, et simultanément, celle qui exprimera la revendication par les architectes d’un retour dans le champ de l’urbanisme opérationnel ».

1

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

Au cours de la décennie qui suivra, parmi les différents auteurs et théoriciens du projet urbain, Christian Devillers se distinguera sur la scène architecturale comme auteur – et acteur- dont la contribution épistémologique sur le thème du projet urbain sera la plus conséquente². Après avoir rappelé les principales qualités qui font la ville : sédimentation, complexité, perdurance des formes pour de nouveaux usages, etc., Devillers développera trois aspects³:

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

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

Dans les faits, le projet urbain est aujourd'hui un ensemble de projets et de pratiques qui gèrent notamment de l'espace public et privé, du paysage urbain.

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

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

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

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

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

Dans la démarche du master ‘Architecture et Projet Urbain’, le passage analyse-projet a constitué une préoccupation pédagogique majeure dans l’enseignement du projet architectural et urbain.

Dans ce registre, on citera Albert Levy et Vittorio Spigai [1989] dans leur ‘Contribution au projet urbain’, qui privilégieront la dimension historique pour assurer le passage entre analyse et projet : la continuité historique devant permettre d’assurer la ‘conformation’ du projet à (et dans) son milieu.

Cette même préoccupation est abordée par David Mangin et Pierre Panerai [1999] sous une autre optique : celle de la réinsertion des types bâtis, majoritairement produit par l’industrie du bâtiment, dans une logique de tissus.

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

L’objectif principal du master ‘Architecture et Projet Urbain’ s’inscrit dans une construction théorique qui fait de l’abandon de l’utopie de la ville fonctionnelle du mouvement moderne et de l’acceptation de la ville concrète héritée de l’histoire, la référence essentielle de la démarche du master. La ville héritée de l’histoire est le contexte obligé d’inscription de l’architecture. En retour l’architecture... construit la ville.

Le retour à l’histoire ne signifie cependant pas le rejet ‘simpliste’ de la modernité pour une attitude nostalgique envers la production urbaine ancienne : les productions architecturales et urbaines du XXe siècle nécessitent en effet une plus large évaluation critique de leurs modèles et méthodes, suscitant de nombreuses voies de recherche

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

- Le Projet Urbain en centre historique
- Le Projet Urbain en périphérie
- Le Projet Urbain et les Instruments d’urbanisme
- Le Projet Urbain et les nouvelles centralités
- Le Projet Urbain et le développement durable

A travers le thème du projet urbain, les étudiants pourront alors proposer un territoire de réflexion et d’expérimentation sur la ville.

2. Présentation succincte de la thématique de l'intervention

La croissance urbaine implique l'incorporation de nouveaux territoires dans le Système social de la ville : la zone péri-urbaine se déplace et s'éloigne de plus en plus des centres urbains, entraînant nécessairement des transformations du milieu concerné. Ces territoires intéressés par les phénomènes de périurbanisation et qui occupent une couronne dont le rayon peut varier d'une dizaine à une cinquantaine de kilomètres autour des villes (selon leur taille), sont en grande partie occupés par l'agriculture. C'est donc dans ce "périmètre" que les exigences d'espaces, sans cesse accrues, vont se réaliser ; ce qui ne va pas sans poser de problèmes.

En effet, sur le plan spatial, ce processus aboutit à la "consommation", la disparition, le recul de l'espace agricole.

Et cette croissance c'est le résultat de l'étalement urbain qui quant à elle désigne le phénomène d'agrandissement de la ville en nouveaux espaces à aménager et urbaniser, dans la périphérie des grandes villes. Bien souvent le développement démographique des agglomérations dans leur périphérie est pris comme étant la cause de plusieurs problèmes comme la faible densité de population implique que pour desservir cette même population dispersée il en résulte de fortes hausses de dépenses en termes de construction, d'infrastructure et d'entretien. L'eau, le gaz, l'électricité, les lignes téléphoniques et le transport ...)

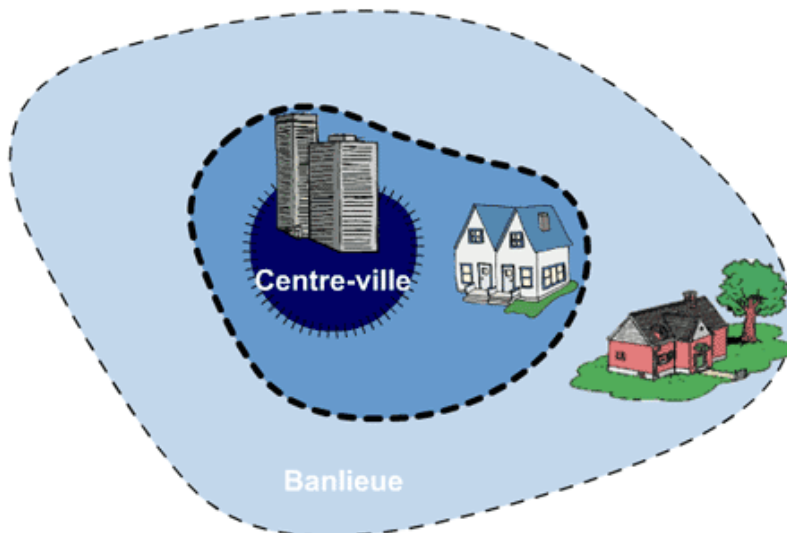


Figure 1.1 : ville et périphérie

3. Présentation succincte du cas d'étude

Choix de site :

Nous avons délibérément choisi la commune de Meftah en raison des problèmes urbains qui empêchent cette localité de jouir des paysages naturels qu'elles recèlent et des possibilités qu'offre cette dernière à l'architecte pour créer une œuvre architecturale digne .

Meftah est une ville coloniale, située à l'extrême Est de la plaine de la Mitidja, longeant le piémont de l'Atlas Blidéen au Nord. Elle se localise dans de la wilaya de Blida, à 18km au Sud-est de la ville d'Alger. Elle est réputée par ses terres agricoles qui font d'elle une commune à vocation agricole.

Le territoire communal de Meftah est composé de deux types de reliefs : au Nord : la plaine de la Mitidja et au Sud : la montagne de Zerouala .

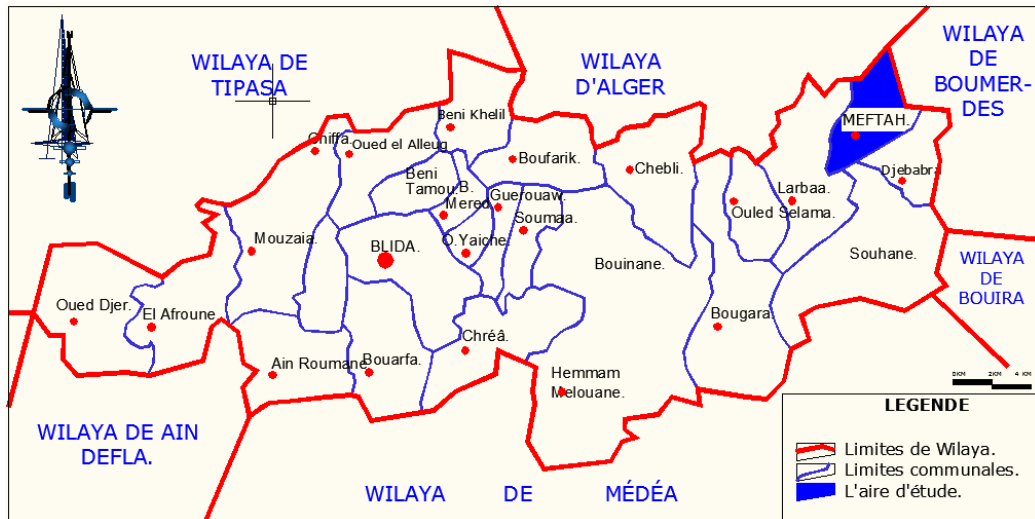


Figure 1.2 : les limites administratives de la wilaya de Blida

4 .Problématique générale :

Grâce à son agriculture rentable, la ville de Meftah a connu une croissance depuis sa création en 1856. Pendant toute son évolution, la ligne de croissance principale était la RN29. La ville est devenue l'objet d'étude approfondie où les débats aboutissent à différentes définitions selon le domaine auquel elle est confronté (architecture, urbanisme, économie, sociologie,...)

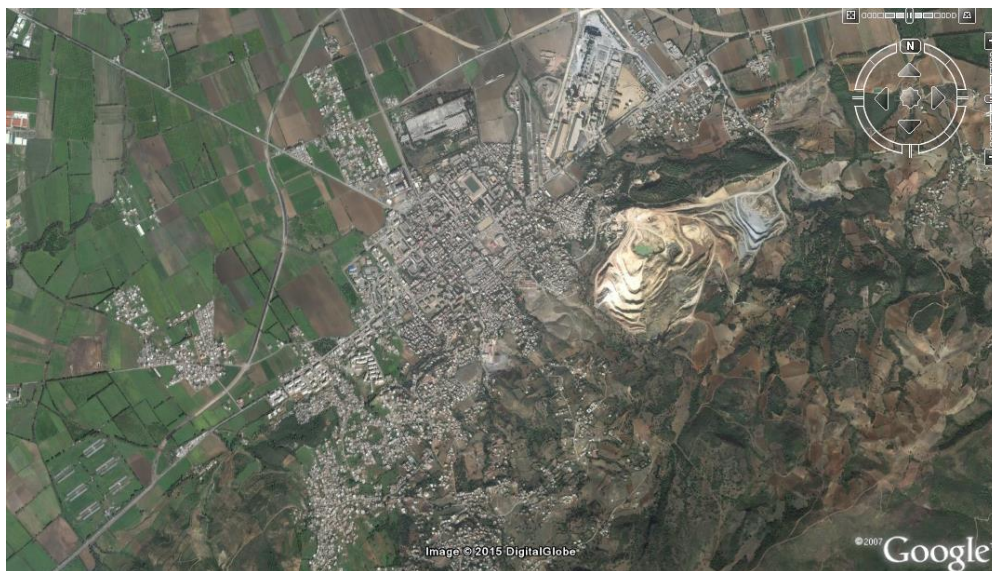


Figure 1.3 : la ville de Meftah Google earth

Ce qui fait d'elle un laboratoire où l'architecture n'est qu'un style, avec une absence totale d'harmonie entre ses quartiers où coexistent d'une manière anarchique les constructions anciennes et nouvelles.

Meftah, à l'instar des communes de la Mitidja orientale, est confrontée de plus en plus à des problèmes épineux. Ces derniers sont engendrés par la croissance rapide de ses quartiers illicites. Cette évolution remarquable de la ville informelle résulte d'une part de la crise du logement qui affecte la région de Blida et ses alentours et d'autre part au prix modique du terrain sous seing privé qui est beaucoup moins cher à Meftah



Figure 1.4 : la ville de Meftah en contre bas de la montagne.

La ville de Meftah souffre de plusieurs problèmes qui sont dues :

a) –Aux servitudes :

1-les obstacles naturelles : Le massif montagneux de djebel Zerouala (obstacle infranchissable au Sud

2- Les terres agricoles qui commencent à céder sous la pression de la croissance urbaine (au Nord et à l'Ouest

3-la nouvelle cimenterie et sa carrière vers le Sud Est pour la croissance linéaire sur la RN29

4- l'amiante ciment : croissance linéaire vers le Nord sur le CW 118

b) -L 'urbanisation incontrôlée

L'urbanisation accélérée transforme les espaces ruraux, par la production des quartiers périphériques sont construits d'une manière anarchique .Ceci crée une rupture dans la continuité urbaine par l'introduction de nouvelles typologies inadaptées (tracé irrégulier, manque d'équipements, grands ensembles dispersés et habitat précaire ... etc.

En outre la concentration des équipements de base administratif, scolaire et sanitaire au centre-ville et leurs absences dans la périphérie ont engendré une perte de la notion d'espace urbain collectif (places, parcs,...)

-Comment contrôler et corriger la rupture entre le centre-ville et la périphérie ?

5. Présentation de la Problématique spécifique

Dans le cadre de notre thématique, nous avons choisi le site d'intervention à la partie Nord-Ouest de l'agglomération de Meftah. Il est doté d'une superficie de 16 has. Ce site a été intégré par la révision du PDAU en 2010 comme terrain à urbaniser (POS n11)

Sa situation stratégique, entre la RN29 et la déviation de celle-ci, lui offre une bonne accessibilité. Ceci permettra de relier la périphérie au centre urbain d'une manière rationnelle. Et de ce fait il constituera la nouvelle entrée de la ville de Meftah

Le projet devrait répondre à un certain nombre de préoccupations quant à l'urbanisation actuelle. A cet effet nous devons prendre en considération différents aspects relatifs au développement durable, et cela en adoptant un cadre bâti adapté, en adéquation avec la région et tentera d'améliorer les conditions d'habitabilité dont souffre beaucoup la population.

Pour cela, nous avons voulu, à travers notre intervention, concrétiser un projet qui s'inscrit dans la dynamique allant dans le cadre des préoccupations actuelles de production de quartier répondant aux exigences contemporaines de l'habitat urbain.

6. Présentation de la démarche méthodologique

La réalisation de notre travail se déroule en trois étapes :

Nous avons commencé par une phase introductive où nous avons présenté notre thématique d'intervention le choix de l'aire d'étude ainsi que le site d'intervention.

Au cours de notre recherche nous avons consulté plusieurs ouvrages (Livres, thèses, sites internet ...) qui nous aident dans le développement de notre travail. Aussi nous avons visité plusieurs acteurs (APC Meftah, URBABIDA, bureau d'étude d'architecture et d'urbanisme, DUCH, SUCH)

Par ailleurs, nous avons entamé la phase d'étude et de l'analyse du cas d'étude qui consiste à l'analyse de la ville de Meftah en commençant par sa genèse et évolution car personne n'est investi de la légitimité d'intervenir dans un site sans faire un diagnostic des lieux dits à travers les différentes actions historiques qui lui ont permis sa concrétisation.

Après, nous sommes passés à la lecture morphologique de la ville (les limites, les portes, les parcours, les places publiques et les équipements) et la lecture typologique du cadre bâti qui détermine la logique de découpage des îlots, structure parcellaire et l'analyse typologique du cadre bâti.

Ces derniers, nous ont permis d'identifier les anomalies et les dysfonctionnements urbains recensés.

La synthèse de l'analyse nous a conduit à choisir un site d'intervention qui répond à notre thématique de départ, et nous a permis d'élaborer un schéma de structure urbaine (qui contient les voies projetées, les positions des places publiques et les alignements urbains primaires) en indiquant les différentes implantations futures de projet (programme projeté) nous tenons à préciser l'option d'aménagement a été soutenue par les concepts du développement durable que nous avons tenté d'expérimenter dans le cadre de notre intervention.

La phase finale s'est traduite par la proposition d'élaboration de projet architectural qui articule l'idée du projet, genèse de la forme urbaine et confrontation de cette forme au programme fonctionnel projeté et le site.

CHAPITRE 2

ETAT DE L'ART OU DE LA CONNAISSANCE EN RELATION AVEC LA THEMATIQUE DEVELOPPEE

Ville et périphérie : Aménagement durable de l'entrée ouest de la ville de Meftah

1. Ville et périphérie

Dans l'état actuel des choses, la population mondiale subit un accroissement d'environ un quart de million par jours alors que la population urbaine, elle subit une augmentation d'environ un million de citadins par semaines. A ce rythme, les estimations pour les trente années à venir présagent un dépassement de la population urbaine qui sera le double de la population rurale.



Figure 2.1 : ville et périphérie

La dynamique des périphéries urbaines est tributaire de nombreux facteurs parmi lesquels nous pouvons compter : la croissance démographique, les avantages et perspectives économiques, les mutations sociales et historiques. L'accroissement des populations dans les agglomérations pose de plus aujourd'hui le problème de consommation rapide du foncier tant les demandes des promoteurs sont importantes. On voit ainsi des populations entières s'installer en périphérie urbaine dans un but de chercher un meilleur cadre de vie que celui des villes de plus en plus surpeuplées.

2. Définition de la thématique :

La ville est considérée comme un "tout", un ensemble où divers éléments s'articulent les uns aux autres et c'est cette articulation, cette "nouvelle urbanité" qui devra être analysée.

Le mot périphérie vient du grec peripheria qui signifie circonférence.

-Plus généralement la périphérie désigne une limite éloignée d'un objet ou d'une chose. Par exemple : périphérie d'une ville : quartiers extérieurs de la ville ;

Selon le petit Robert le mot périphérie signifie: la ligne qui délimite une figure curviligne, ou plus généralement désigne une limite éloignée d'un objet .dans notre cas il s'agit des quartiers les plus éloignés du centre-ville

Aménagement : organisation de l'ensemble de l'espace et des ressources (aménagement du territoire)

L'aménagement urbain est l'acte par lequel la ville et ses quartiers se composent. C'est le domaine du projet qui intègre la prise en compte de toutes les fonctions de la Cité dans leur traduction urbaine, spatiale, architecturale, environnementale et sociale du développement local.

L'expression étalement urbain, quant à elle, désigne le phénomène d'agrandissement de la ville en nouveaux espaces aménagés et urbanisés dans la périphérie des grandes villes.

La périurbanisation, Urbanisation diffuse au-delà des banlieues ou de la périphérie d'une ville. Le terme périurbanisation tend à remplacer d'autres concepts dont le sens est identique ou voisin : exode urbain, exurbanisation, contre-urbanisation et rurbanisation. Il ne s'agit pas d'une réaction contre les villes mais plutôt d'une nouvelle phase de l'urbanisation

Phénomène lié à celui de rurbanisation (néologisme apparu en France en 1976, mot-valise créé à partir de rurale ,d'urbain), désigne le processus de « retour » ou « fuite » des citadins vers les campagnes ou pour faire plus simplement le déplacement durable de population quittant les zones urbaines pour aller s'implanter dans les zones rurales. La périurbanisation commença à partir de la fin des années 1960 et du début des années 1970, dans des espaces périurbains qualifiés de ruraux. Phénomène relatif, aléatoire et mouvant , la périurbanisation recouvre plusieurs réalités de la périphérie des grandes villes.

En fait, la péri-urbanisation ne constitue pas un phénomène véritablement nouveau. "Certains éléments, liés à la croissance urbaine, qu'ils soient idéologiques, économiques ou sociaux, sont permanents. Ce qui est nouveau, c'est l'expansion spatiale du phénomène, sa dilution jusque dans les territoires très éloignés de la ville centre".⁵

"L'urbain s'est déployé et transformé en une région urbaine à l'intérieur de laquelle rien n'est vraiment excentré ou périphérique car tout devient rapidement et facilement accessible ... on ne peut plus penser cette réalité nouvelle à partir des logiques dualistes de type urbain/rural, centre/périphérie ... car cette nouvelle ville intègre tous ces éléments, les organise et les redistribue selon une logique non duale. Pour comprendre cette nouvelle ville, cette région urbaine, pour appréhender ses forces et ses valeurs, il nous faut trouver d'autres manières de la regarder, de la décoder ; les anciennes méthodes donnent des œillères pour voir".⁶

Objectifs de l'aménagement urbain:

Les actions ou opérations d'aménagement urbain ont pour objet :

- De mettre en œuvre un projet urbain, une politique locale de l'habitat.
- D'organiser le maintien, l'extension ou l'accueil des activités économiques.
- De favoriser le développement des loisirs et du tourisme.
- De réaliser des équipements collectifs. de lutter contre l'insalubrité
- De permettre le renouvellement urbain.
- De sauvegarder ou de mettre en valeur le patrimoine bâti ou non bâti, et les espaces publics.

L'aménagement du territoire suit plusieurs orientations fortes :

- Articuler l'histoire, l'identité et la modernité.
- Intégrer systématiquement la logique de développement durable.

⁵ STEINBERG (J.) : Le développement péri-urbain est-il inédit et spécifique ? in Villes en parallèle n° 15-16, 1990.- pp. 100-109

⁶ . PLAN CONSTRUCTION ET ARCHITECTURE : La ville émergente : la périphérie, les périphéries ; analyses préliminaires. Paris-La Défense, PCA / MELTT / PCA, 1996.- 12 p

- Corriger et lutter contre la fracture économique et sociale qui existe trop souvent dans nos villes et nos quartiers.
- Associer la population sous la responsabilité des élus, en s'inscrivant dans une démarche de participation citoyenne.

Développement durable

Le développement durable se veut un processus de développement qui concilie l'écologique, l'économique et le social et établit un cercle vertueux entre ces trois pôles : c'est un développement économiquement efficace, socialement équitable et écologiquement soutenable. Il est respectueux des ressources naturelles et des écosystèmes, support de vie sur Terre, qui garantit l'efficacité économique, sans perdre de vue les finalités sociales du développement que sont la lutte contre la pauvreté, contre les inégalités, contre l'exclusion et la recherche de l'équité. Une stratégie de développement durable doit être gagnante de ce triple point de vue, économique, social et écologique.



Figure 2.2 : développement durable

Le développement durable suppose que les décisions et comportements humains parviennent à concilier ce qui semble pour beaucoup inconciliable, parviennent à élargir leur vision : il impose d'ouvrir notre horizon temporel sur le long terme, celui des générations futures, et notre horizon spatial, en prenant en compte le bien-être de chacun, qu'il soit habitant d'un pays du Sud ou du Nord, d'une région proche, de la ville ou du quartier voisins. Le développement durable se fonde sur la recherche d'intégration et de mise en cohérence des politiques sectorielles et impose un traitement conjoint des effets économiques, sociaux et environnementaux de toute politique ou action humaine. Une telle approche d'intégration impose des démarches multi-partenariales et interdisciplinaires. Son succès repose sur le partenariat et la coopération entre acteurs de disciplines différentes (économie, sociologie, écologie, etc.), de secteurs différents (transport, eau, déchets, milieu naturel, développement social, etc.)

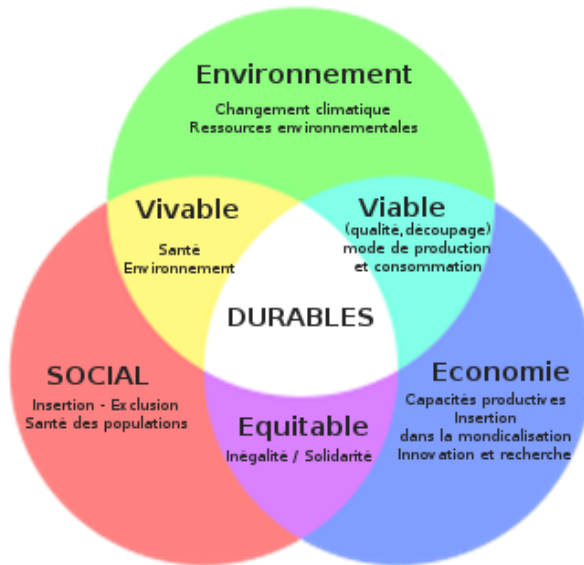


Figure 2.3 : les concepts de développement durable

Historique

La réflexion sur la relation entre activités humaines et écosystèmes n'est pas récente : elle était déjà présente dans les philosophies grecques et romaines. Mais ce n'est que dans la deuxième partie du XX^e siècle qu'elle trouve un début de réponse systématique, pour finalement se traduire au travers du concept de développement durable, progressivement construit au cours des trois dernières décennies du siècle.⁷

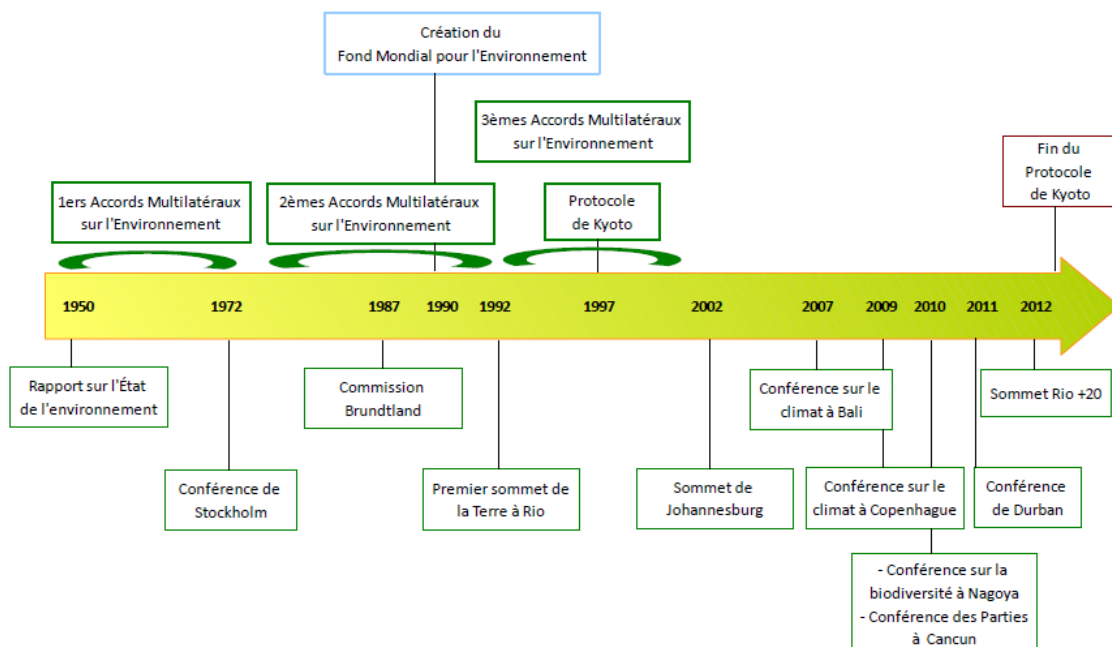


Figure 2.4 : le développement durable au niveau international

⁷ Source : <http://www.futurasciences.com/magazines/environnement/infos/dossiers/d/developpement-durable-historique->

- Les définitions conceptuelles et opérationnelles du Développement durable

Écodéveloppement : (« Environmentally sound development »)

Maurice Strong et Ignacy Sachs Concept qui désigne un type de développement intégré qui tient compte des contraintes écologiques et du long terme, un développement socio-économique écologiquement viable. ⁸

Développement autre ou société de conservation

Fondation Dag Hammarsköld, Kimon Valaskis, Edward Goldsmith et Société Royale du Canada Proposait un autre type de développement confiant en soi, endogène, centré sur les besoins réels, en harmonie avec la nature et ouvert au changement institutionnel. ⁹

Développement durable (axe conservation)

UICN, PNUE, FMN (WWF), FAO, UNESCO, Stratégie mondiale de la conservation (SMC)

La conservation au service du développement durable où le développement durable est défini comme la modification de la biosphère et l'emploi de ressources humaines, financières, vivantes et non vivantes, pour satisfaire aux besoins des hommes et améliorer la qualité de leur vie. Pour assurer la

pérennité du développement, il faut tenir compte des facteurs sociaux et écologiques, ainsi que des facteurs économiques, de la base des ressources vivantes et non vivantes, et des avantages et désavantages à long terme et à court terme des autres solutions envisageables ¹⁰

Développement durable - Sauver la planète

UICN, PNUE, FMN (WWF), Sauver la planète: Stratégie pour l'Avenir de la Vie

La stratégie définit le développement durable par le fait d'améliorer les conditions d'existence des communautés humaines tout en restant dans les limites de la capacité de charge des écosystèmes.

Développement durable - Déclaration de Rio¹⁰

Déclaration adoptée par les représentants de 170 pays en 1992

La déclaration stipule que le développement durable est centré sur le droit des êtres humains à une vie saine et productive en harmonie avec la nature, et que le droit au développement doit être réalisé de façon à satisfaire équitablement les besoins relatifs au développement et à l'environnement des générations présentes et futures.

Il s'agit de replacer les êtres humains au centre des préoccupations relatives au développement durable, car ils ont droit à une vie saine et productive en harmonie avec la nature, notamment par la lutte contre la pauvreté dans le respect des générations présentes et futures. Il s'agit également de préserver les équilibres planétaires et les ressources

⁸ Strong, Maurice F. 1997. « Ranimer la flamme » in Écodécision; dossier Rio, cinq ans plus tard n°24, printemps, p.18-19.

Sachs, Ignacy. 1993. L'Écodéveloppement. Paris: éditions Syros.

⁹ Rapport de recherche Regroupement national des Conseils ,Régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ)

¹⁰ UICN, PNUE, FMN. 1980. La Stratégie mondiale de la conservation. Gland, Suisse: Union internationale pour la conservation de la nature.

environnementales pour un développement à long terme, en infléchissant les modes de développement et consommation non durables au profit de ceux qui seraient durables dont la diffusion doit être favorisée.

Le concept de développement durable :

Bien que le développement durable à l'échelle de la municipalité soit issu d'enjeux globaux comme les changements climatiques, la diminution des gaz à effet de serre et la préservation des espaces naturels, les réalisations quant à elles, émanent des mobilisations politiques au niveau des villes. Les contextes de développement étant propres à chaque municipalité, la forme d'organisation des projets varie beaucoup. Les villes créent bien souvent leur propre démarche, et pour ce faire, établissent leur propre définition de la ville durable et du quartier durable. Les résultats sont toutefois assez similaires puisque les mêmes objectifs du développement durable sont visés. En partant de plusieurs définitions et composantes présentées par des projets réalisés ou des démarches proposées, l'objectif du présent exercice est d'arriver à une version de ce concept qui soit englobant, claire et facilement appropriable par les acteurs du développement de quartiers durables. Ainsi, par l'établissement d'une base commune, le développement de quartiers durables¹¹

3. Analyse d'un exemple :

- Le grand projet urbain de Lille Sud le secteur entre Les deux portes : Rue du Faubourg des Postes¹²

Situation

Lille Sud, de tous les quartiers métropolitains, le plus peuplé (20 000 hab.) et le plus étendu (300 ha.), se trouve au Sud de Lille, qui se trouve au nord de la France, s'étirant d'est en ouest depuis Euralille jusqu'à Euratechnologie.



Figure 2.5 : situation de Lille sud

¹¹ Rapport de recherche Regroupement national des Conseils Régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ)

¹² <http://www.lille.fr/cms/accueil/urbanisme-logement/transformations-urbaines/grand-projet-quartiers/grands-projets-quartiers-1>

Depuis 1990 et l'élaboration du schéma de quartier de Lille-Sud, projets et études se multiplient pour

- ✓ Articuler ce quartier périphérique aux reste de la ville.
- ✓ Recomposer et redynamiser ce territoire complexe.
- ✓ Améliorer durablement le cadre de vie dans les quartiers en difficulté. L'accent est mis autant sur les interventions urbaines que sociales, via l'accompagnement des familles concernées pour un relogement ou l'insertion professionnelle des publics éloignés de l'emploi dans les différents chantiers.
- ✓ Rénover et améliorer les espaces publics
- ✓ Renouveler le parc de logements

Les projets en cours d'étude ou de mise en œuvre développent sur différents secteurs et obéissent à une logique d'étalement temporel :

Porte des Postes - Porte d'Arras

- Faubourg des Postes / Faubourg des Modes
- Faubourg d'Arras – Europe
- Cannes – Arbrisseau / site Fauvet – Girel
- Faubourg de Béthune
- Secteur des Margueritois / Cité des Métiers et de l'Artisanat.

Les axes stratégiques :

Créer de nouveaux axes structurants et améliorer le cadre de vie : actuellement, le secteur souffre d'un véritable manque de connexions d'est en ouest.

Le projet propose la réalisation de deux axes urbains pour permettre une meilleure liaison inter quartiers entre la rue du Faubourg d'Arras et la rue du Faubourg des Postes.

L'ensemble des rues existantes sont rénovées et trois nouvelles places créées.

Redynamiser l'activité et l'attractivité du quartier : le projet va renforcer la qualité des équipements existants ainsi que la création de commerces et de services. Les équipements seront organisés autour d'un grand parc pouvant accueillir des événements exceptionnels rayonnants sur toute la ville (concerts en lien avec la salle Le Grand Sud...).

Programme

1. Des aménagements de voirie : Création de trois nouvelles rues qui se connectent avec Faches Thumesnil : Renée Lambert, Paul et Elisée Paindavoine, et Filbertville.
2. Une offre de logements diversifiée : Les Margueritois offriront des logements locatifs sociaux, et en accession à la propriété aidée et libre. On y trouvera aussi bien des immeubles de deux à quatre étages que des maisons individuelles.
3. Une histoire préservée, un cadre de vie amélioré : Un nouvel espace vert verra le jour au cœur du quartier le square de Filbertville. Les arbres existants y sont préservés ainsi que le mur d'origine de l'usine rénové. Des chemins piétonniers permettront aux habitants et visiteurs de traverser le site d'Est en Ouest.

Les deux portes : Rue du Faubourg des Postes

Le secteur situé entre la Porte des Postes et la Porte d'Arras connaît un plan de restructuration urbaine, l'enjeu du projet est de faire oublier la barrière constituée par le périphérique, et de relier plus naturellement le Sud de Lille au reste de la ville



Figure 2.6 : le secteur entre les deux portes images Google earth



Figure 2.7 : Porte d'Arras



Figure 2.8 : Porte des Postes

1. Un programme mixte de logements : En accession libre, accession maîtrisée et en logements locatifs sociaux. Une remise aux normes des bâtiments et des opérations d'embellissement sont en cours (aménagement des pieds d'immeubles, des accès et des entrées).
2. L'amélioration du cadre de vie : A ménagement d'équipements publics, d'espaces verts et de la voirie (rénovation des rues de Cannes et Wagner, création de nouvelles rues). Une promenade piétonne accueillera une variété de programmes (jardins partagés, pratiques sportives...) définis pour et avec les habitants.
3. La valorisation des modes de déplacements écologiques : Avec la création de pistes cyclables et d'espaces piétons.
4. Une ville plus durable : Avec la reconversion des friches industrielles, l'utilisation du chauffage urbain pour alimenter les logements, et enfin l'amélioration des performances énergétiques

La création de nouveaux logements, le réaménagement des espaces, l'implantation d'activités économiques et commerciales permettront le mieux vivre des habitants. A chaque porte de la Ville se trouve un pôle d'excellence, la Porte d'Arras accueillera le collège de Moulins et un gymnase handisport

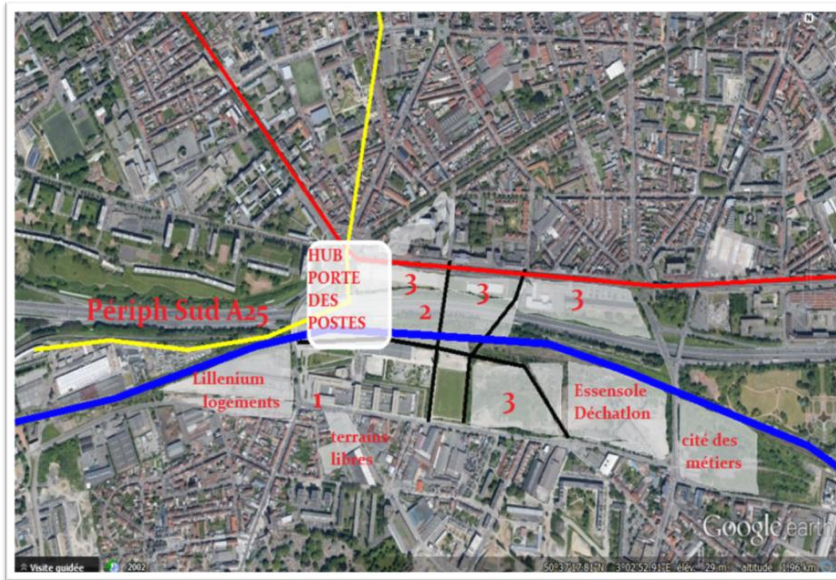


Figure 2.9 : programme projeté

- Une couverture du périph, le lillenum, l'hotel de police (1),
- essensole, une grande promenade sur la couverture du périph (2),
- des liaisons piétonnes bien travaillées depuis Lille sud et de vastes terrains pour aménager des logements, des commerces, des bureaux (3)



Figure 2.10 : couverture verte de la péripherie



La Halle de glisse
Antoine Béal, Ludovic Blanckaert architectes
© Fonds SCIM

Figure 2.11 : hall de glisse



Figure 2.12 : hall de glisse

Hôtel de la police



Figure 2.13 : hôtel de police



Figure 2.14 : hôtel de police



Figure 2.15: Lillenum Logements



Figure 2.16: Lillenum Logements

En termes d'espaces publics, trois sections feront l'objet de travaux :

La rénovation de la rue de Marquillies; la rue du Faubourg d'Arras sera réaménagée en vue du passage du tram ; l'accessibilité vers les secteurs du CHR et de Lillenum grâce à une reconfiguration des rues du Four à Chaux et du Bel air ainsi que la place de Verdun.

L'aménagement du Pont des Postes. Piloté par la Ville et ses partenaires



Figure 2.17: la promenade piétonne



Figure 2.18: jardin des cultures



Cité des métiers :

Un autre futur site de “marque passion” pour le groupe Décathlon, qui accueillera à partir de fin 2015/début 2016 les marques Essensole (composants chaussure de sport) et Kalenji (running)

Figure 2.19: cité des métiers



ESSENSOLE A LILLE SUD

Figure 2.20: ESSENSOLE A LILLE SUD



Figure 2.21: ESSENSOLE A LILLE SUD

Conclusion

Cette phase de l'étude consiste en une recherche bibliographique en relation avec notre thématique.

Elle consiste en collecte des différentes études données et d'informations relatives à notre projet.

CHAPITRE 3

LE CAS D'ETUDE

1. Genèse et évolution

Selon JEAN PAUL LACAZE

«Chaque ville a son histoire, sa personnalité, ses structures économiques et sociales. La nature des problèmes varie donc d'une ville a une autre, comme d'un quartier a un autre...car une ville, c'est de l'histoire cristallisée en forme urbaine.»¹³

Situation territoriale

Présentation de la ville :

Située à l'extrême Est de la plaine de la Mitidja, la ville de Meftah forme les limites orientales des wilayas de BLIDA, d'ALGER et de BOUMERDES.

A la faveur du découpage administratif de 1984, l'agglomération de Meftah a été érigée en chef-lieu de Daïra.

Constituée de 09 centres urbains, de douars et hameaux, Meftah s'étend sur une superficie de 55.12 km², abrite une population de 70887 habitants (statistique 2013).



Figure 3.1 : la ville de Meftah en contre bas de la montagne

Localisation de la ville :

Elle est située dans le Nord d'Algérie, à 18km au Sud-est d'Alger.

Situation régionale :

Réputée par ses terres agricoles, faisant d'elle une commune à vocation agricole, situé à l'extrême Est de la plaine de la Mitidja, longeant le piémont de l'Atlas Blidéen.

Meftah est limitée par:

- Au nord : les communes EUCALYPTUS et DAR ELBEIDA de la wilaya D'ALGER.
- Au sud : les communes de DJBABRA et SOUHANE.
- A l'Est : les communes de KHMIS ELKHECHNA et HAMMADI de la Wilaya de BOUMERDES.
- A l'Ouest : la commune de l'ARBAA.

¹³ J. P. Lacaze, Aménager sa ville, Ed. Le moniteur, Paris, P 13

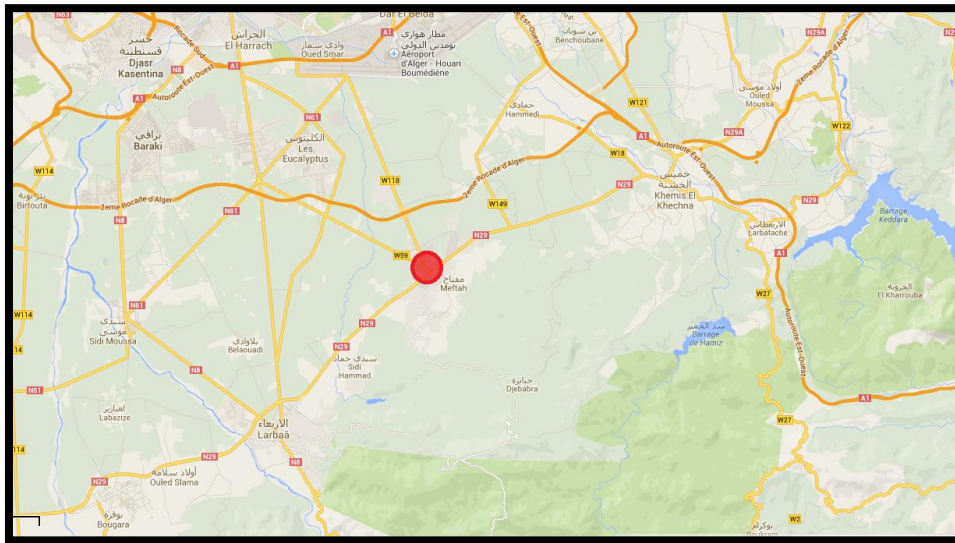


Figure 3.2 : situation régionale de la ville de Meftah

Relief :

Située à 180 mètres d'altitude du niveau de la mer, lui conférant par excellence un emplacement sur la montagne, le territoire communal de Meftah est composé de deux grands ensembles géomorphologiques distinctes :

- Au Nord, la plaine occupe 79% de la surface communale.
- Au Sud, la montagne occupe 21% de la surface communale, avec une superficie De 2000 ha fait partie de l'Atlas Tellien.

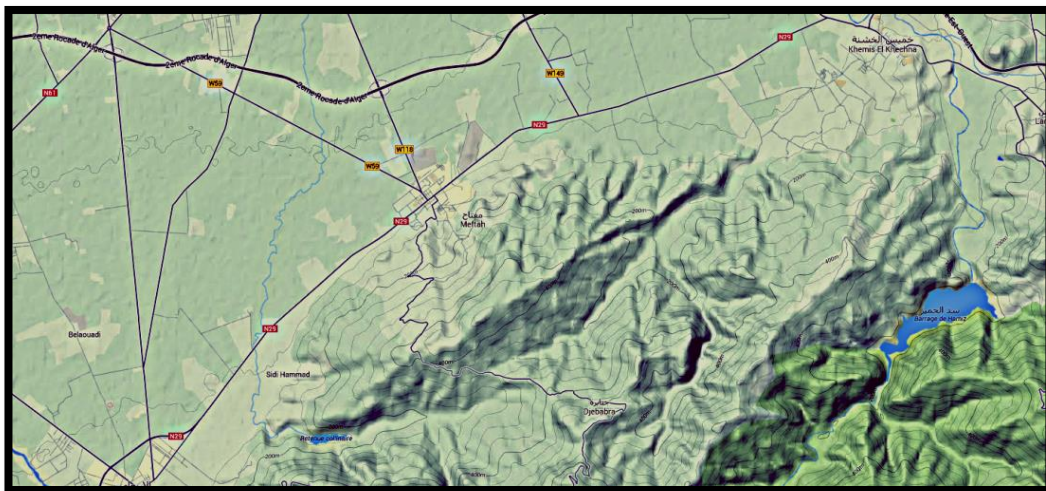


Figure 3.3 : les reliefs de Meftah.

Confrontation avec le site des différentes situations historiques :

Cette lecture va nous permettre de ressortir le processus de formation de la ville et sa transformation dans le temps, le contrôle de son expansion et les interventions sur le tissu urbain et le cadre bâti, le lien qu'elles entretiennent les unes avec les autres et leur organisation dans une structure d'ensemble.

Les phases de croissance de la ville de Meftah : l'historique de la ville

1) Noyau primitif de la ville de Meftah en 1850

Le 05 juin 1856 c'était la création de la ville de Mefah ex Rivet par le conte Guyot. Implanté Perpendiculaire à l'axe structurant reliant celle-ci à Khmis Elkhachena (chemin de plaine) entre les deux oueds, suivant l'installation de la caravane chaque 7 a 9 km La ville comptait essentiellement sur ses terres agricoles (production du vin) qui était sa vocation (agriculture)

- Le noyau historique :
 - ✓ Il est situé au cœur de la ville
 - ✓ Le 1^{er} pole de croissance
 - ✓ Tracé régulier en damier 50*75 et 50*105
 - ✓ Typologie colonial ; habitat individuel en RDC + église

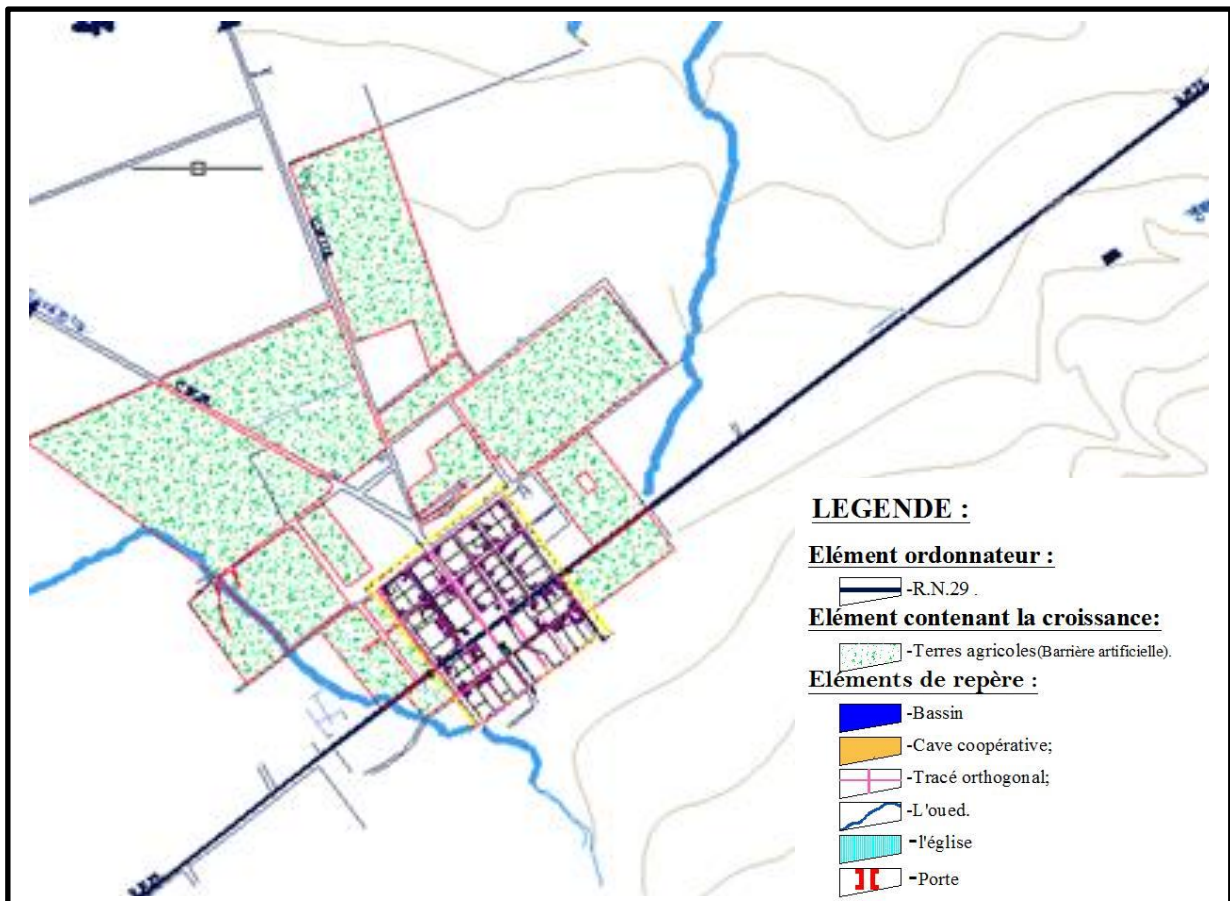


Figure 3.4 : Le noyau historique en 1958



Figure 3.5 : Le noyau historique en 1958(detail)

2) Extension du noyau primitif 1856-1900

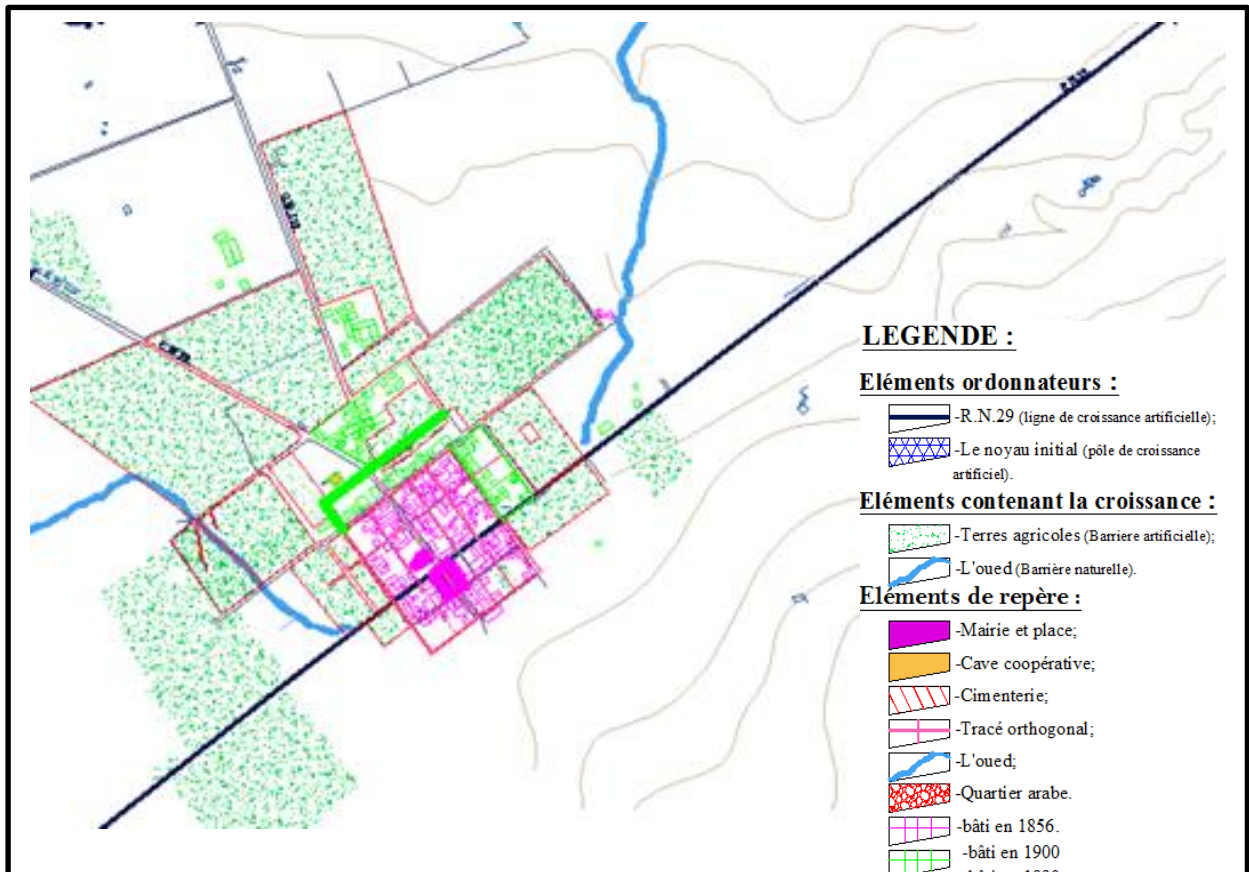


Figure 3.6 : Meftah en 1856-1900

Le 1^{er} dédoublement de 1856 à 1900

Il fallut environ 5 décennies pour que la ville se développe avec une croissance polaire continue autour du noyau primitif

- ✓ Forme d'un petit village colonial
- ✓ Croissance polaire continue
- ✓ Tracé régulier orthogonal
- ✓ Typologie coloniale ; habitat individuel en RDC
- ✓ La création de la placette ; la marié ; cave coopérative ; banque ; poste

*La barrière de la croissance : terres agricoles et l'oued

3) Urbanisation de la ville de 1900 -1962

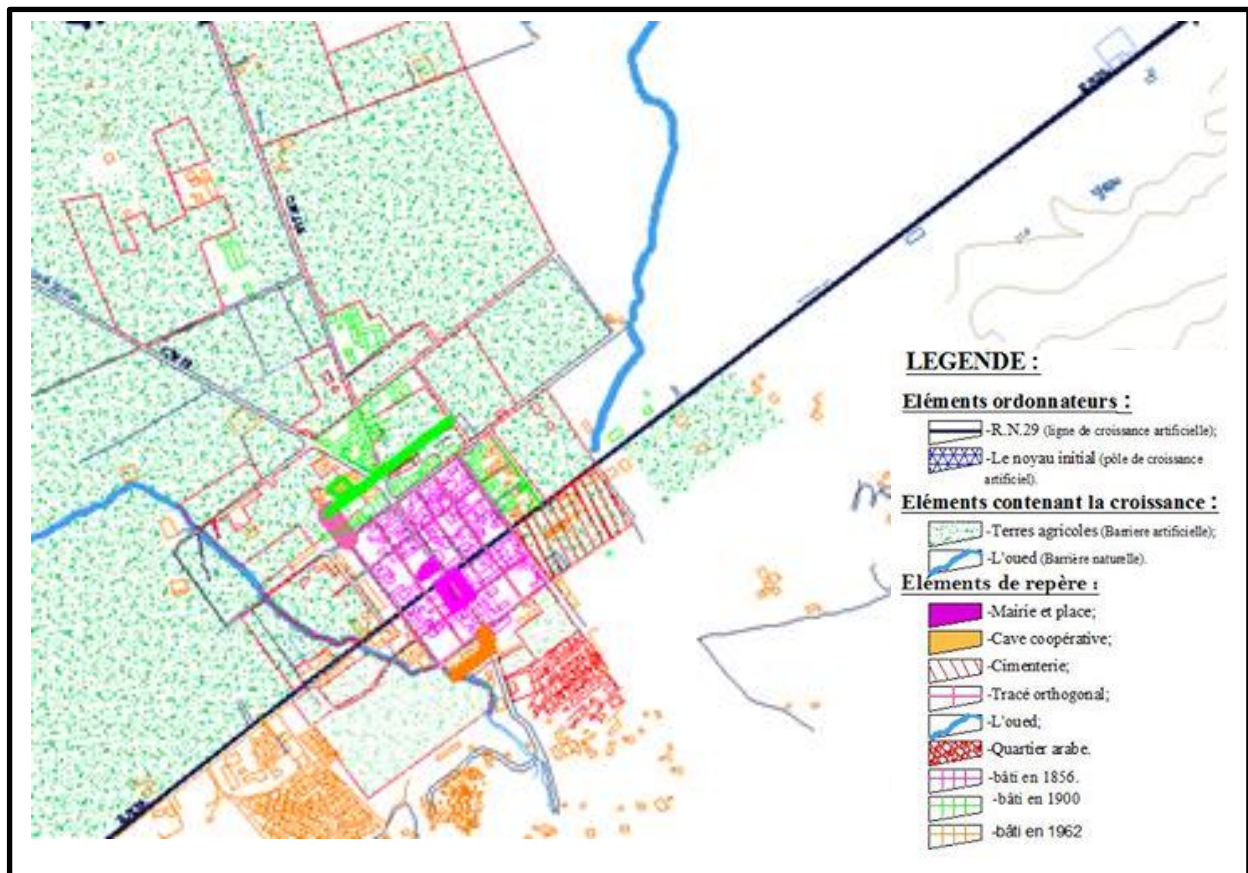


Figure 3.7 : Meftah en 1900 -1962

Le 2^{em} dédoublement de 1900 à 1962

- ✓ Croissance polaire ; continue et discontinue
- ✓ Meftah a développé sur les terres agricoles et l'oued
- ✓ Le quartier arabe apparaît se développe d'une manière discontinue après l'oued
- ✓ Typologie colonial et arabo musulmane

4) L'urbanisation de la ville de 1962-1992

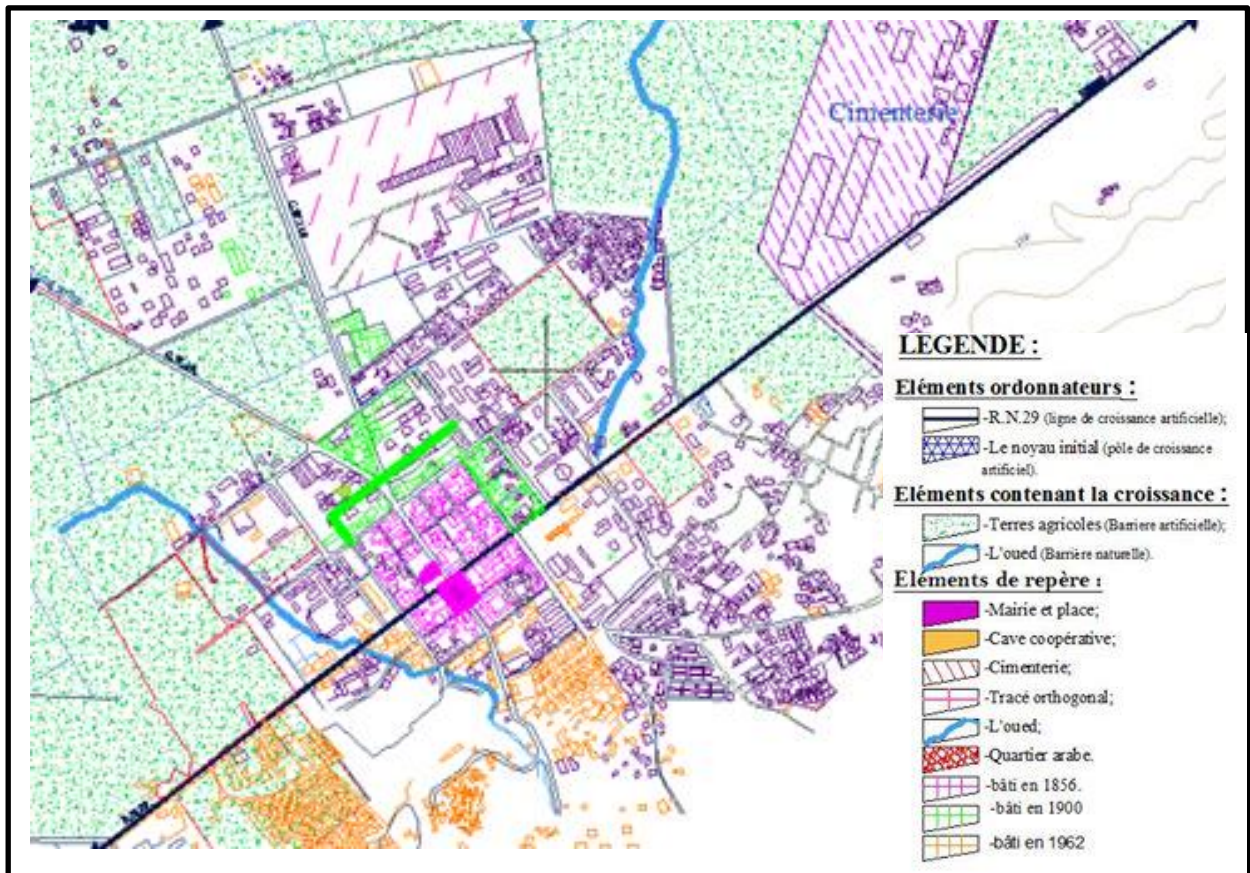


Figure 3.8: Meftah en 1962-1992

En une croissance polaire continue, Meftah franchie la barrière naturelle de l'oued, et une nouvelle cimenterie se pose comme borne artificielle c'est après l'indépendance que la ville a été baptisée au nom du CHAHID MEFTAH Natif de la région.

Durant cette période Les extensions ont ralenti, les logements ont été occupés par les algériens qui sont venus de la zone rurale constituant l'exode rural on occupant des petites Zones dans les piémonts proches de la ville de Meftah.

5) L'urbanisation de la ville de 1992 jusqu'à nos jours

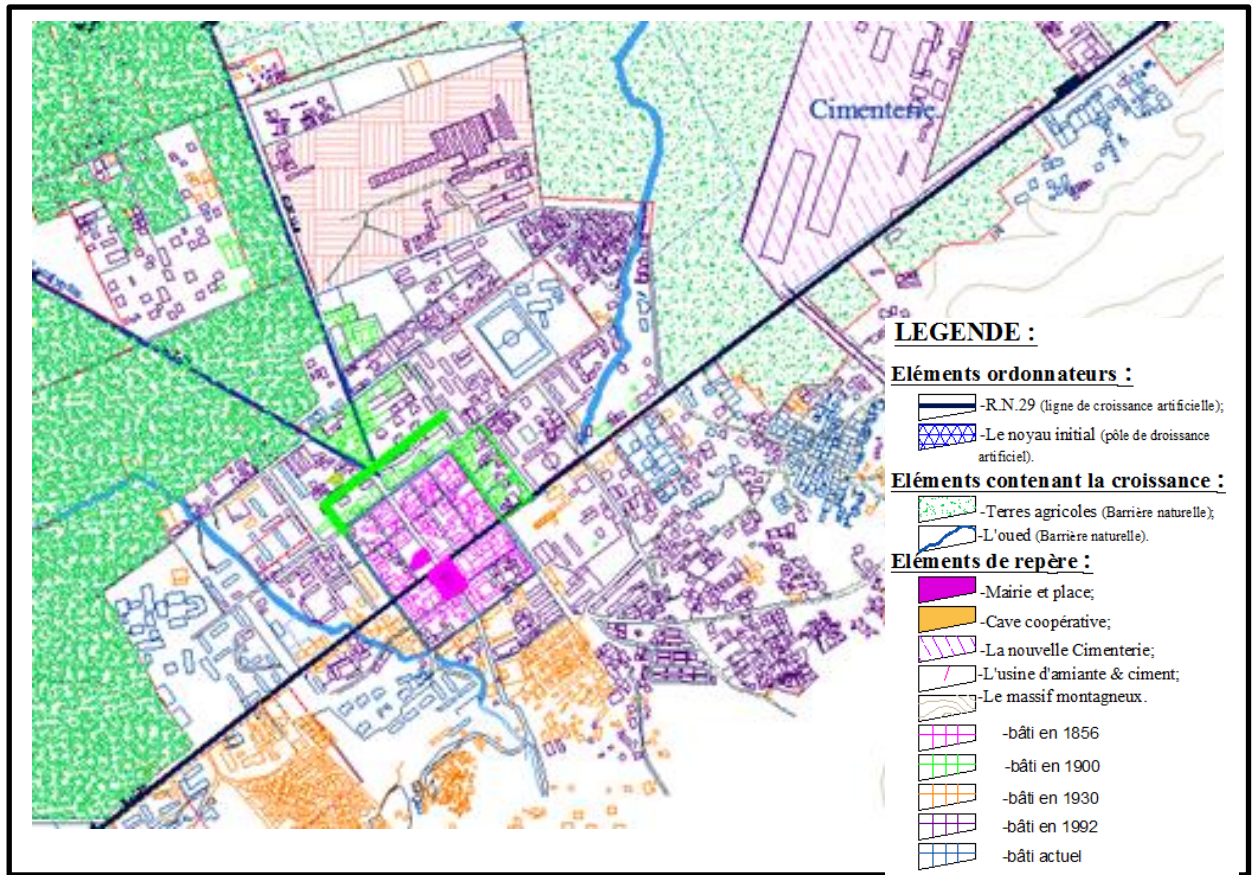


Figure 3.9: Meftah de 1992 jusqu'à nos jours

On remarque qu'à cette étape, le mode de croissance change en une croissance linéaire continue suivant les lignes de croissance de la R.N.29, C.W.59 et le C.W.118. La ville atteint la barrière naturelle due au relief (le massif montagneux de Djebel Zerouala) et ne franchi pas la borne artificielle de la nouvelle cimenterie

Meftah a connu un développement très marqué avec une accélération du phénomène des constructions illicites, plusieurs zones d'habitats sont greffées dans les différentes directions de la ville ce qui a donné des extensions importantes

Synthèse de la croissance

Grâce à son agriculture rentable, la ville de Meftah a connu une croissance contenue depuis sa création en 1856. Et pendant toute son évolution, la ligne de croissance principale était la R.N.29.

Après avoir franchi l'oued qui était une barrière naturelle entre 1900 et 1930, la ville rencontre plusieurs obstacles : le massif montagneux de « Djebel Zerouala » (barrière naturelle infranchissable) au Sud-est, la nouvelle cimenterie et sa carrière (borne artificielle) vers l'est pour la croissance linéaire sur la R.N.29, et encore l'amiante-ciment (borne artificielle) vers le nord pour la croissance linéaire sur le C.W.118.

En outre, les terres agricoles ont toujours joué le rôle d'une barrière artificielle mais elles commencent à céder à la pression de la croissance urbaine au fur et à mesure que cette dernière avance.

D'autres barrières non sans importance sont projetées, comme la déviation de la R.N.29 et le projet du chemin de fer qui relie Béni MERED à Réghaïa.

Au-delà de ces barrières, d'autres obstacles se profilent et devons faire office de barrière au Nord. Ces barrières sont des lignes électriques de haute tension.

En forme, nous sommes arrivés à identifier 2 phases dans l'urbanisation de Meftah

-Entités avant l'indépendance:

* Noyau historique: Tracé en damier, découpage en îlots de 105m et 50m x 75m, de typologie coloniale (habitat individuelle). Avec sa structure hiérarchisée cette entité a connu une croissance raisonnée.

* Quartier Arabe: Découpage en lotissements résidentiel, comme borne de croissance.

-Entités après l'indépendance:

* Habitat collectif: La notion de barre entre dans la composition du tissu correspondant à la logique du mouvement moderne (occupation libre de l'îlot).

* Habitat précaire: Aucune structure (tracés, alignements), habitat non réglementé.

* Habitat individuel: Dispersé à travers le tissu urbain correspondant à la typologie d'habitat post colonial.

* Espace fonctionnel (l'industrie): De grandes parcelles en positions périphériques autour de la ville.

Le tout sans structure d'ensemble et une consommation très rapide du foncier.

2. Lecture morphologique

Morphologie :

C'est l'étude de la forme et de la structure; dans l'école morphologique, on assimile la ville à un « organisme » doté de son propre aspect formel. C'est le domaine où l'architecture est un langage, les systèmes architecturaux expriment des fonctions des espaces, goûts des habitants, qualité des espaces grâce à des éléments construits qui se caractérisent par leur forme, les décrire ou les concevoir relève donc de la morphologie.¹⁴

La typo-morphologie est une méthode scientifique permettant d'étudier comment les différents éléments composant la ville se sont constitués et transformés, comment ils se sont juxtaposés ou combinés pour obtenir un tout cohérent dans l'occultation progressive de l'espace. La typo morphologie est comme un enchevêtrement de plusieurs composants.

Elle considère l'espace construit à un degré précis, fonctionnant selon une logique et des mécanismes propres à lui.

¹⁴ : Ibid. 2, p283

C'est une approche qui vise à démontrer le caractère organique de la ville et de son évolution dans le temps.

Elément morphologique de composition urbain

Les limites

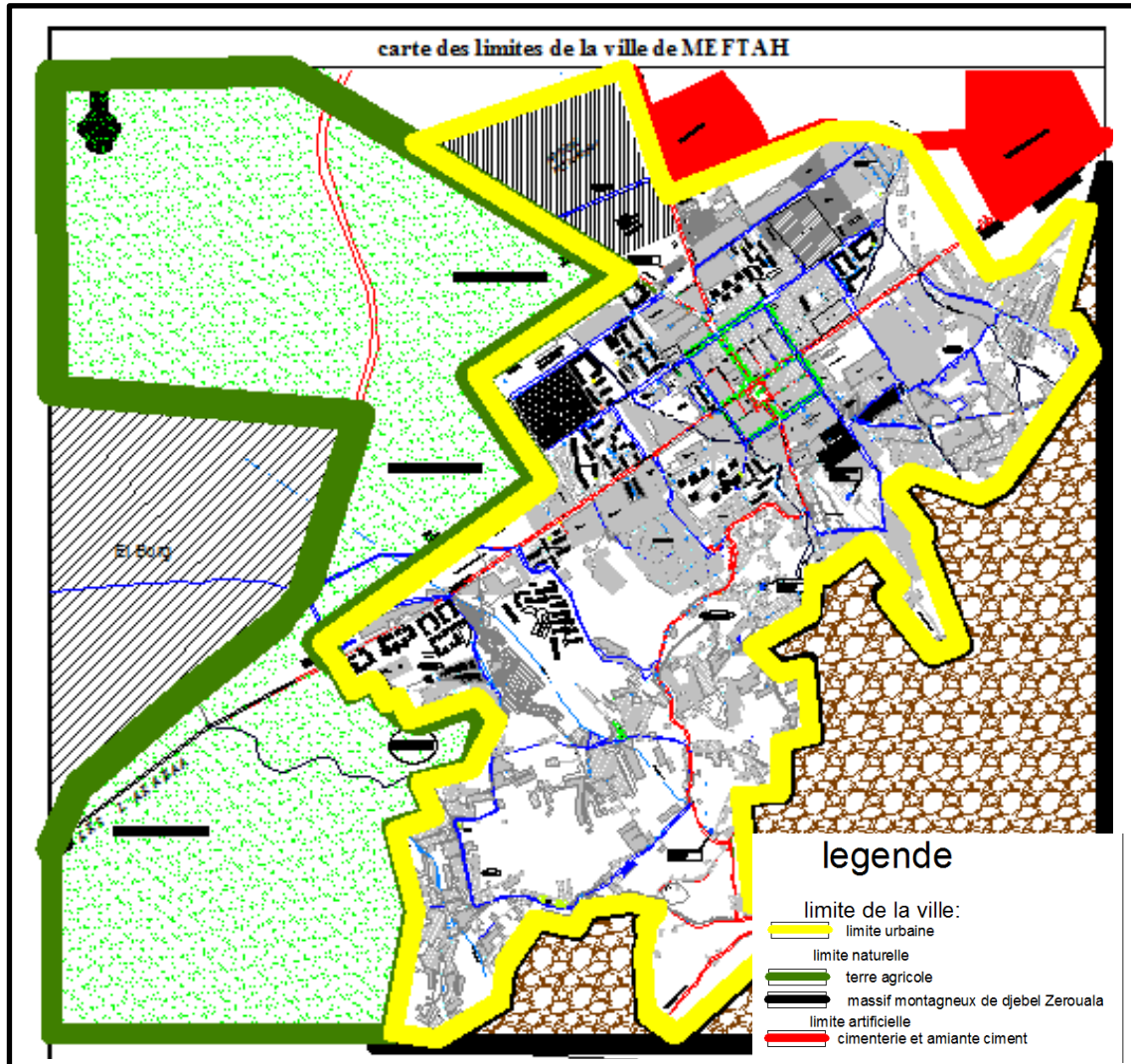


Figure 3.10: carte des limites de la ville de Meftah

La limites c'est la ligne qui détermine une étendue, une chose ayant un développement spatial ; ligne qui sépare deux étendues ¹⁵

Les limites d'une ville sont développées de la muraille aux limites naturelles : Oued ; falaises ; massif montagneux ; terres agricoles ... et des limites artificielles : chemin de fer ; autoroute ...

La ville de Meftah était limité par une muraille à l'époque coloniale mais aujourd'hui elle est limitée par des :

- Limites naturelles :

¹⁵ : www.cnrtl.fr/lexicographie/limite

* Le massif montagneux a joué le rôle de barrière naturelle infranchissable pour la croissance polaire vers le sud et le sud-ouest.

* Les terres agricoles ont fait face à l'évolution de la ville, mais elles commencent à céder à la pression de l'urbanisation.

➤ Limites artificielles :

-la nouvelle cimenterie et sa carrière limite la croissance linéaire sur la RN29 vers le Sud Est

- l'amiante ciment : limite la croissance linéaire vers le Nord sur le CW 118

✚ On remarque que les limites administratives de la ville ne sont pas bien définies

Les portes

- La porte c'est une Baie, munie d'un dispositif de fermeture, donnant passage à l'intérieur comme à l'extérieur d'un lieu fermé ou enclos : *Passer par la porte de derrière.*
- Autrefois, ouverture aménagée dans l'enceinte d'une ville pour permettre le passage.
- Nom donné à certains lieux situés à la périphérie d'une ville : *Porte de Clichy.*
- Accès principal à un édifice, à un établissement, à un lieu quelconque : *Attendre les enfants à la porte de l'école.*
- Ce qui est considéré comme le début de quelque chose, l'accès à quelque chose : Alger, porte de l'Afrique.¹⁶

Au 19^{em} siècle ; à l'époque coloniale la porte urbaine dans une ville a été marquée par une ouverture dans la muraille ; après elles ont été remplacées par un espace public mais à nos jours l'esprit de la porte a été déterminé par un équipement.

A Meftah il y'avait trois porte militaire et deux portes civiles à l'époque coloniale qui ont été remplacées par des placettes après la démolition des remparts, et à chaque extension de la ville l'esprit de la porte est marqué par un équipement :

- Porte du noyau colonial : Marquée par : à l'ouest la station de service ; à l'est par placette du marché ; au nord-ouest par la gendarmerie, au sud par le marché

- Porte de première extension : Marquée, à l'ouest par le cimetière ; à l'est par le stade ; au nord par grande ensemble d'habitat

-Porte actuelle : Marquée par : grand ensemble d'habitat à l'ouest ; l'hôpital au sud ; à l'est par la cimenterie ; et au nord par le cimetière et l'usine de l'amiante ciment

¹⁶ : www.cnrtl.fr/lexicographie/porte

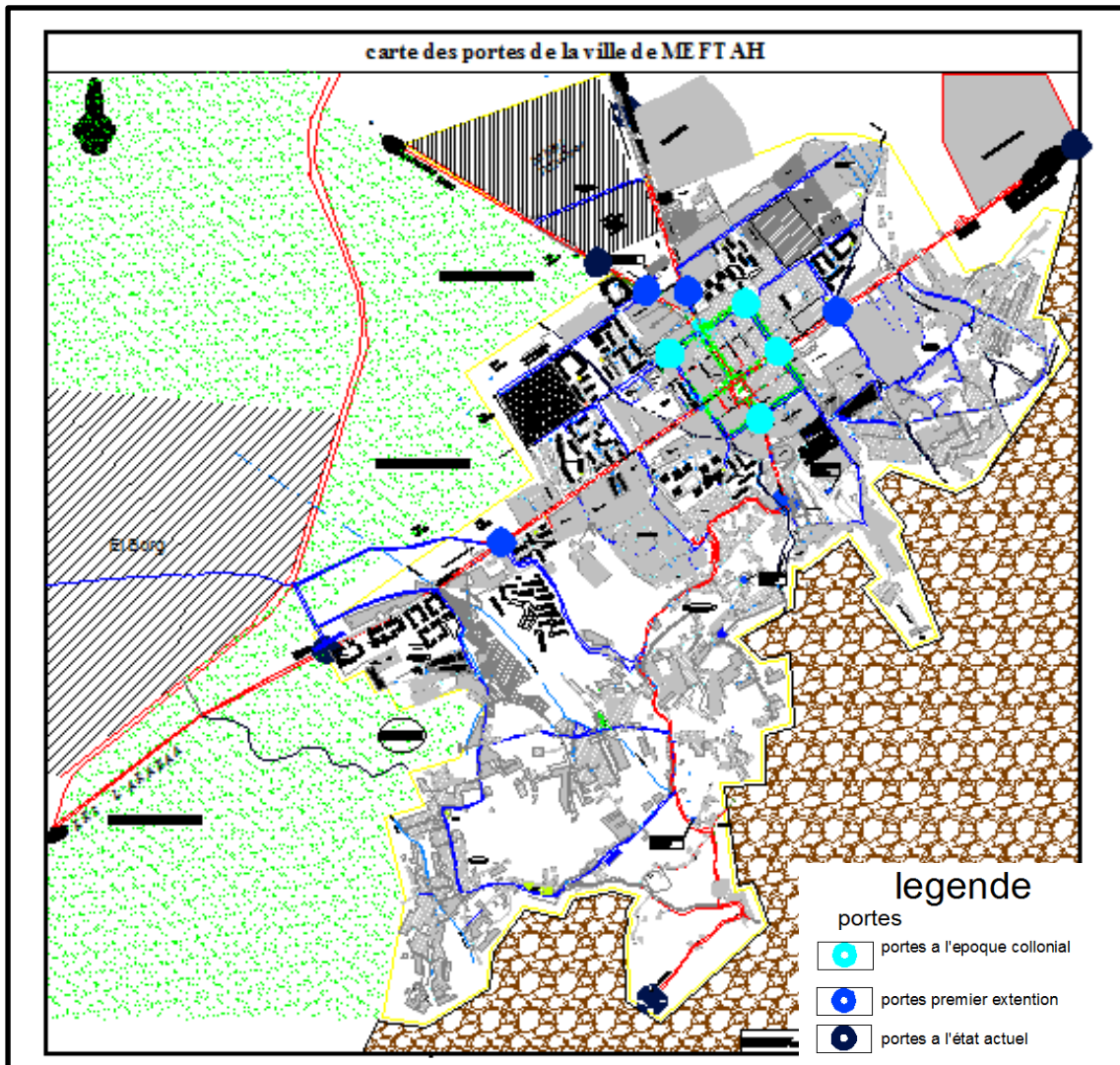


Figure 3.11: carte des portes de la ville de Meftah

Cette structure étudie les éléments infrastructurels (tous les différents types de voies) qui entrent dans la composition du tissu urbain et les identifie selon leur ampleur.

Le rôle de cette lecture est de nous permettre d'appréhender la ville à partir de son hiérarchisation des voies pour comprendre le phénomène du développement par rapport à cet élément.

La hiérarchisation des voies dans la ville de Meftah n'est pas très complexe, n'empêche qu'elle soit variée. Elle est composée de plusieurs éléments, ordonnés par importance comme suite

- Le parcours primaire

*La R.N.29 est l'axe structurant à l'échelle territoriale. C'est aussi une ligne de croissance principale, d'une grande valeur historique puisque c'est sur elle que la ville de Meftah s'est implantée (parcours matrice)

*Les trois C.W. :59, 118 et 46 sont des axes de liaison régionale. Elles sont aussi des lignes de croissance secondaire, de valeur historique.

*La Rocade Autoroutière (Zeralda-Boudouaou) :

Elle traverse le territoire communal dans sa partie Nord et croise les deux chemins communaux CW59 et CW118. Elle a un impact important sur la commune de Meftah.

- Le parcours secondaire
 - *On distingue aussi d'autres voies, dites «à forte desserte », elles relient les différentes parties de la ville ; et d'autres « à faible desserte » desservant les quartiers
- Les parcours tertiaire
 - *Les impasses sont rares à Meftah.
 - *On trouve, par contre, de nombreuses pistes carrossables. Elles sont généralement liées à l'exploitation agricole ou à la carrière.

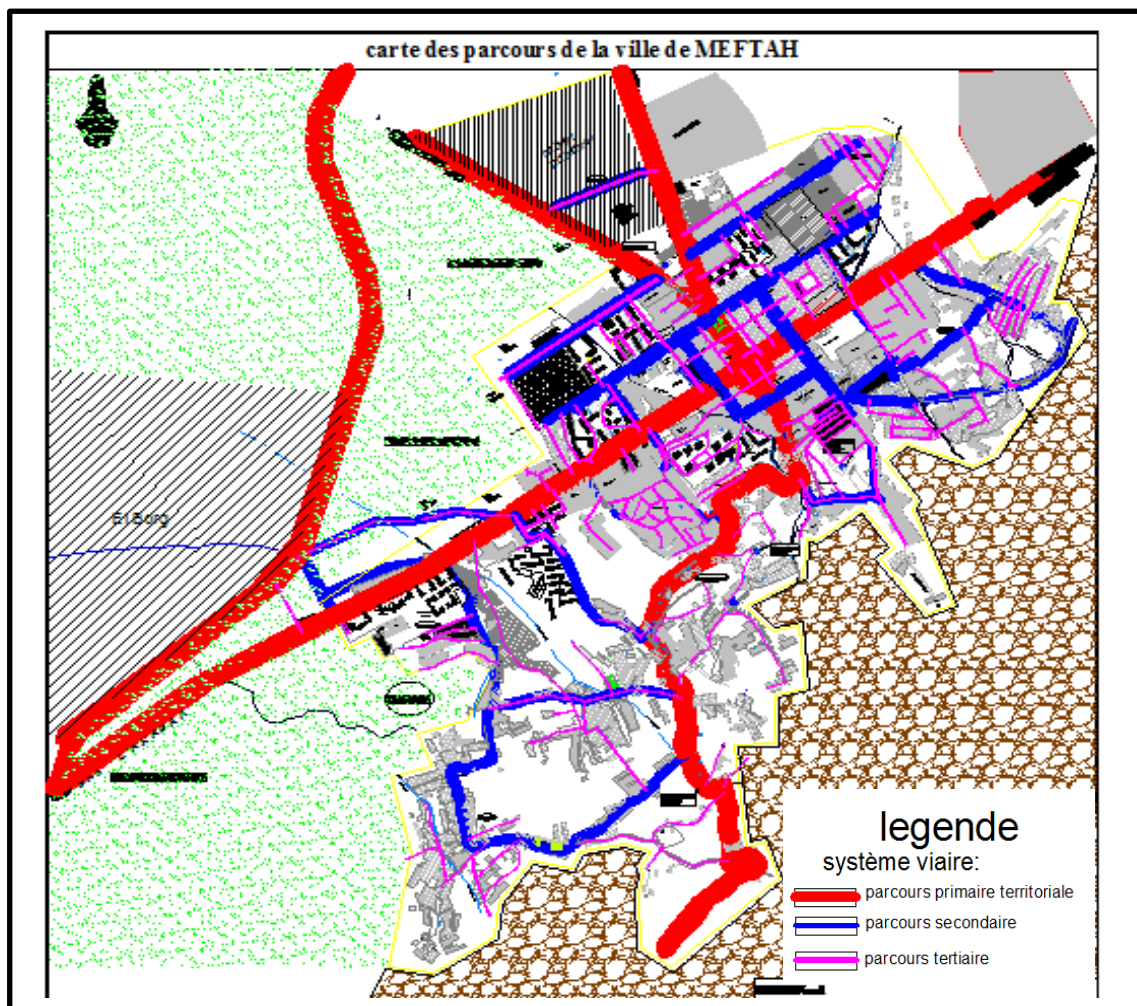


Figure 3.12: carte des parcours de la ville de Meftah

Les places, jardins, plantations et fontaines

L'espace public représente dans les sociétés humaines, en particulier urbaines, l'ensemble des espaces de passage (Les places, jardins, plantations et fontaines) et de rassemblement et qui est à l'usage de tous, soit qui n'appartient à personne (en droit par ex.), soit qui relève du domaine public ou, exceptionnellement, du domaine privé ¹⁷

La ville de Meftah a des placettes :

A l'échelle de la ville : la placette de l'APC ; placette au centre du noyau historique place du 1 mai (les deux placettes sont de l'époque coloniale)

Dans le reste de la ville : sont des petites placettes qui sont au niveau des quartiers

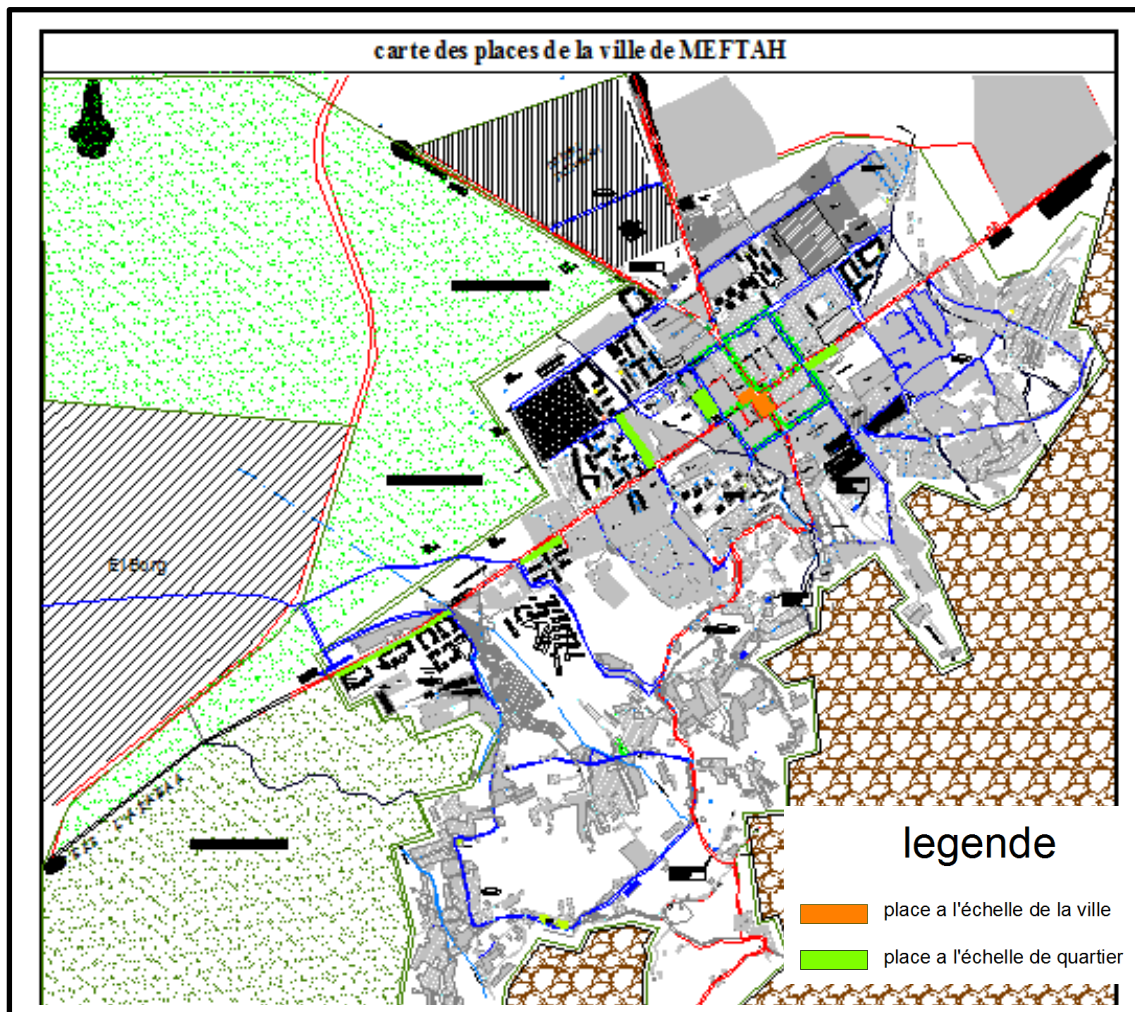


Figure 3.13: carte des places de la ville de Meftah

¹⁷ : Dictionnaire de français Larousse

Les équipements :

C'est l'ensemble d'installations, d'équipements nécessaires à une collectivité : *L'infrastructure commerciale d'une ville etc...* ⁷

- La ville de MEFTAH contient de nombreux éléments forts dans son tissu urbain. Parmi ces éléments on site en premier lieu la mairie et sa place qui ont une valeur historique et fonctionnelle, et qui sont les premiers lieux de convergence;
- Ensuite, la cave coopérative, qui a aussi une valeur historique et c'est un élément de repaire;
- La nouvelle cimenterie et l'usine de l'amiante ciment ont une valeur très importante puisqu'elles offrent de l'emploi pour les citoyens;
- Enfin, la mosquée avec sa valeur culturelle, elle représente un autre lieu de convergence considérable.

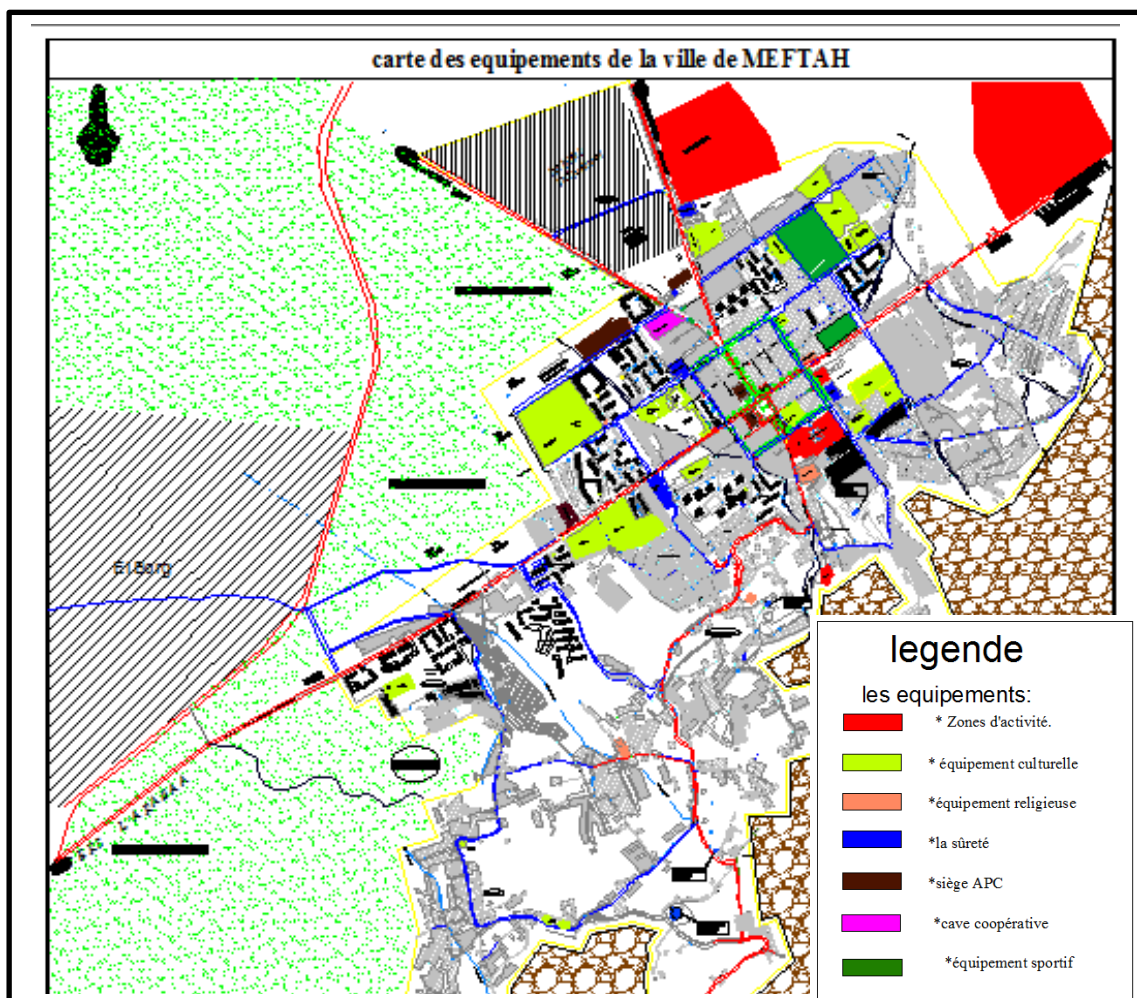


Figure 3.14: carte des équipements de la ville de Meftah

Les équipements autour du centre-ville est construit récemment sont :

- *mosquée *gendarmerie *marché *BMPG (sûreté) *école
- *station-service *centre culturel

Contrairement aux précédents, ceux-ci n'obéissent pas à des stratégies d'implantation précise, mais plutôt semblent avoir été implanté selon la disponibilité foncier en gravitant le plus proche possible du noyau central

3. Lecture topologique du cadre bâtie

Logique de découpage des îlots

Pour bien comprendre la composition et le découpage des îlots de notre aire d'étude, on a essayé de faire une petite comparaison entre le pos et le centre ancien (aire de référence)

Tableau 3.1: découpage des îlots POS U3 et U2

Pos U3 (centre historique)	Pos U2
-Dimensions 50*75 ou 105*50 -Des îlots proportionnés -Des formes régulières -Orientation est ouest	-Dimensions variantes -Plusieurs types d'îlots -Les îlots sont irréguliers -Les îlots sont orientés dans toutes les directions

Structure parcellaire (définition, localisation dans l'îlot, propriétés géométriques dimensionnelles, propriétés associatives et distributives.)

« *Le parcellaire est un support géométrique dans le système d'association des unités de bâtis* »¹⁸

Cette phase a pour objectif de comprendre le système structurer par les voies avec la combinaison d'espace bâti et non bâti, afin d'en faire une lecture critique.

Etude du bâti de base

Rapport entre les différentes composantes urbaines de la Ville de Meftah

- ✓ Rapport entre parcelle /hiérarchisation des voies

L'étude du parcellaire par rapport à la hiérarchisation des voies nous révèle trois types de classification des parcelles

- Parcelles / voies primaires
La voie primaire contient des parcelles de petit front avec une grande profondeur, car, le découpage de la parcelle est plus important pour celle qui donne sur les voies primaires.
- Parcelles / voies secondaires
D'après l'étude on a remarqués que l'îlot qui se trouve au niveau des voies secondaires à moins de parcelles par rapport à l'îlot qui se trouve au niveau des voies primaires
- Parcelles /voies tertiaire
Le front est plus grand que la profondeur.

¹⁸ Claire et Michel Duplay, *Méthode illustrée de création architecturale*, Ed. Le Moniteur, Paris, p302.

Conclusion

Il y a une interrelation entre l'importance de la voie et la dimension de la parcelle car à chaque fois que la voie perd son importance le front de la parcelle devient plus important que sa profondeur.

✓ Rapporte entre le bâti /hiérarchisation des voies

D'après l'étude du rapport entre bâti et la hiérarchisation des voies dans la ville de Meftah, nous avons pu extraire trois rapports

- Bâti / voies primaires

Les activités commerciales et les équipements administratifs occupent une partie importante dans le découpage du bâti, L'aire de pertinence est importante les voies primaires que les voies secondaires et tertiaires.

- Bâti / voies secondaires

On trouve que la voie perd un peu son importance, avec quelques particularités.

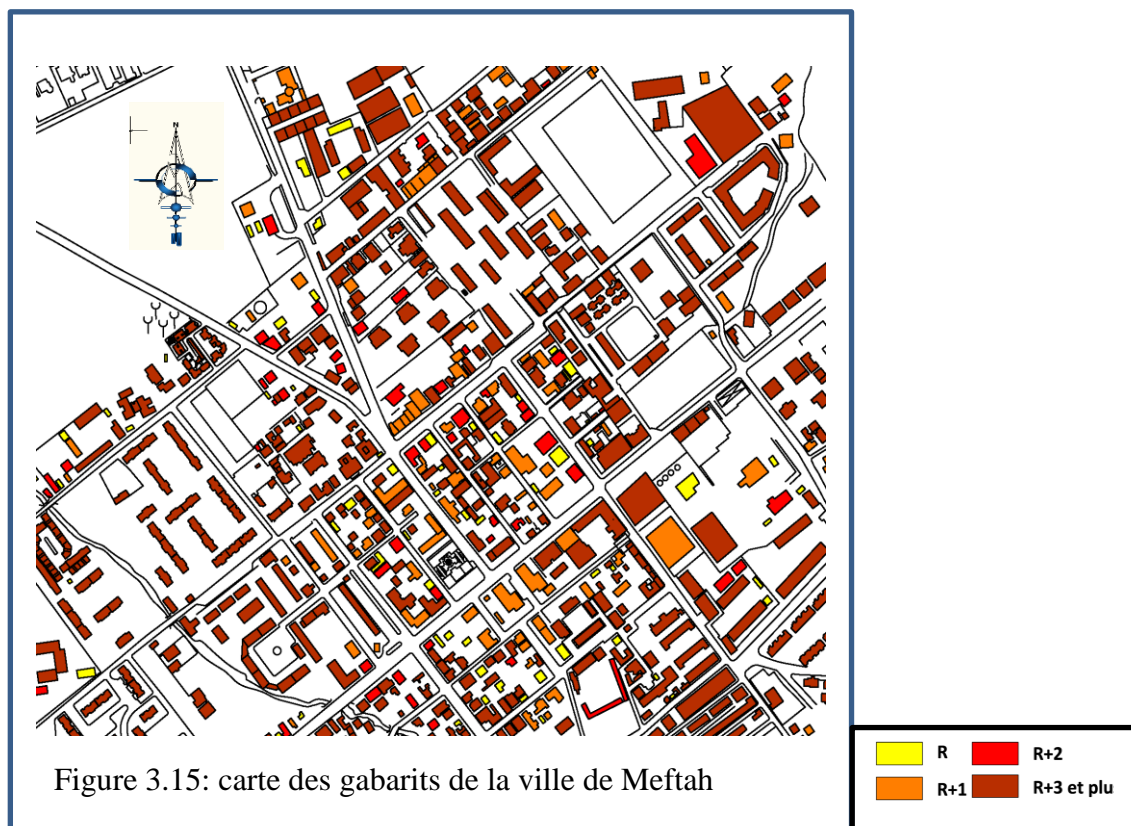
- Bâti / voies tertiaires

L'aire de pertinence diminue ce qui implique la perte d'importance de la voie tertiaire.

Conclusion

Sur les voies importantes, on trouve une aire de pertinence considérable, ce qui engendre l'occupation de toute la surface parcellaire et à chaque fois que la voie perd son importance, l'aire de pertinence diminue

Gabarit



Le gabarit dominant à de Meftah le R+3, sur les voies importantes on remarque que le gabarit est plus élevé par rapport au celle des voies secondaires, le gabarit dans la ville de

Meftah vari entre le R+0, R+1 et R+3 pour les différentes équipements de la ville et plus de R+3 pour les immeubles de l'habitat collectif.

L'aire de pertinence bâtie



Figure 3.16: carte de l'aire de pertinence

Tronçon 1

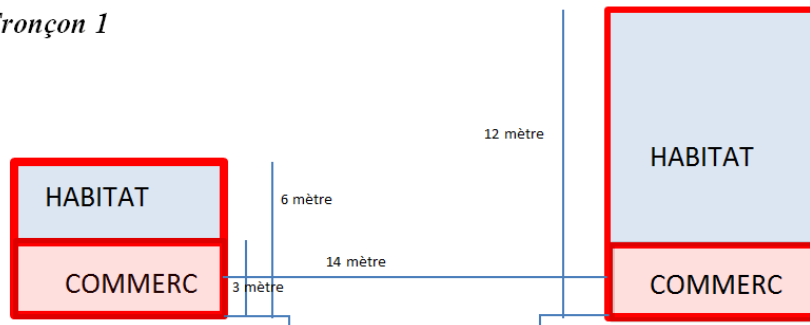


Figure 3.17: coupe tronçon 1

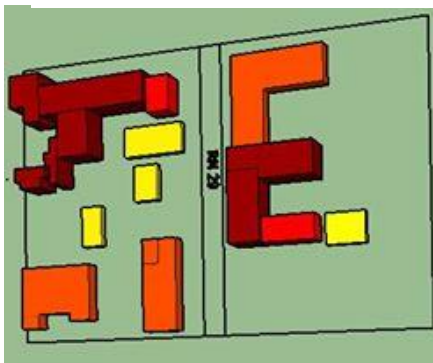


Figure 3.18: vue tronçon 1

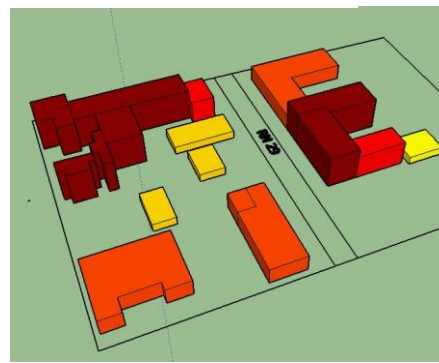


Figure 3.19: vue tronçon 1

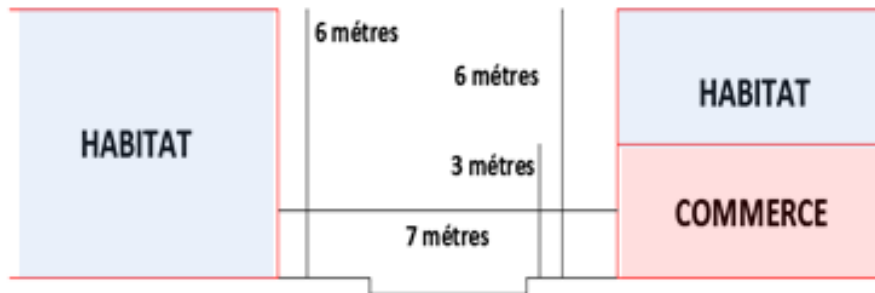


Figure 3.20: coupe tronçon 2

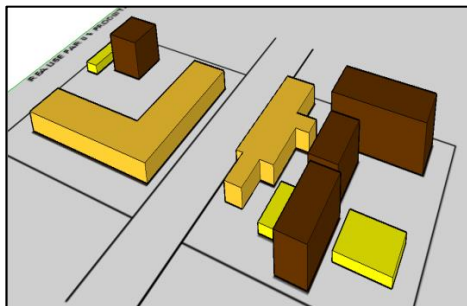


Figure 3.21: vue tronçon 2

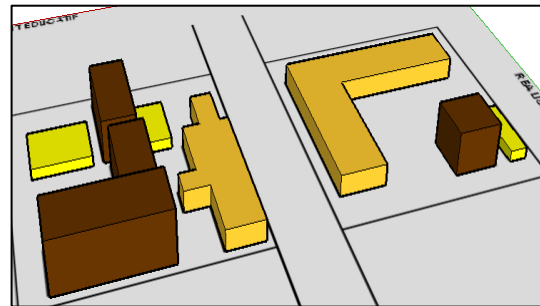


Figure 3.22: vue tronçon 2

4. Le plan de structure urbaine.

Pour la commune de Meftah on distingue trois zones distinctes l'une par rapport à l'autre on trouve la zones montagneuse, la zone urbaine et la zone de plaine ainsi que les autres surfaces confondues.

La zone montagneuse : La première partie de la commune est la zone montagneuse, elle couvre une superficie totale 1825 ha et se situe sur la partie sud territoire communal.

La zone de plaine : Dans la commune de Meftah, la zone de plaine représente une partie importante de la surface totale. Là où se localise la population des agglomérations (Souakria, M'hada, Ouled Hanache, El borg et Zayane) et celle de la zone éparse. Elle connaît une surface considérable constituée de terrains agricoles à haut rendement.

Les Oueds couvrent une surface importante dans tout leur parcours.

La zone urbaine : La zone urbaine couvre environ 17 % de la surface totale, elle est composée de plusieurs entités distinctes par leur caractère et les activités qu'elles comportent à savoir : le noyau ancien occupé principalement par de l'habitat individuel urbain de type colonial et les équipements nécessaires à la vie quotidienne de la population.

Les équipements, les services et commerces, sont localisés sur l'artère principale qui est la RN29. A ce noyau se sont greffé de nouveaux lotissements.

A l'Est et l'Ouest de la ville on trouve une occupation de type collectif avec quelques équipements d'accompagnements :

L'Est est occupé par des unités industrielles au Nord-Est.

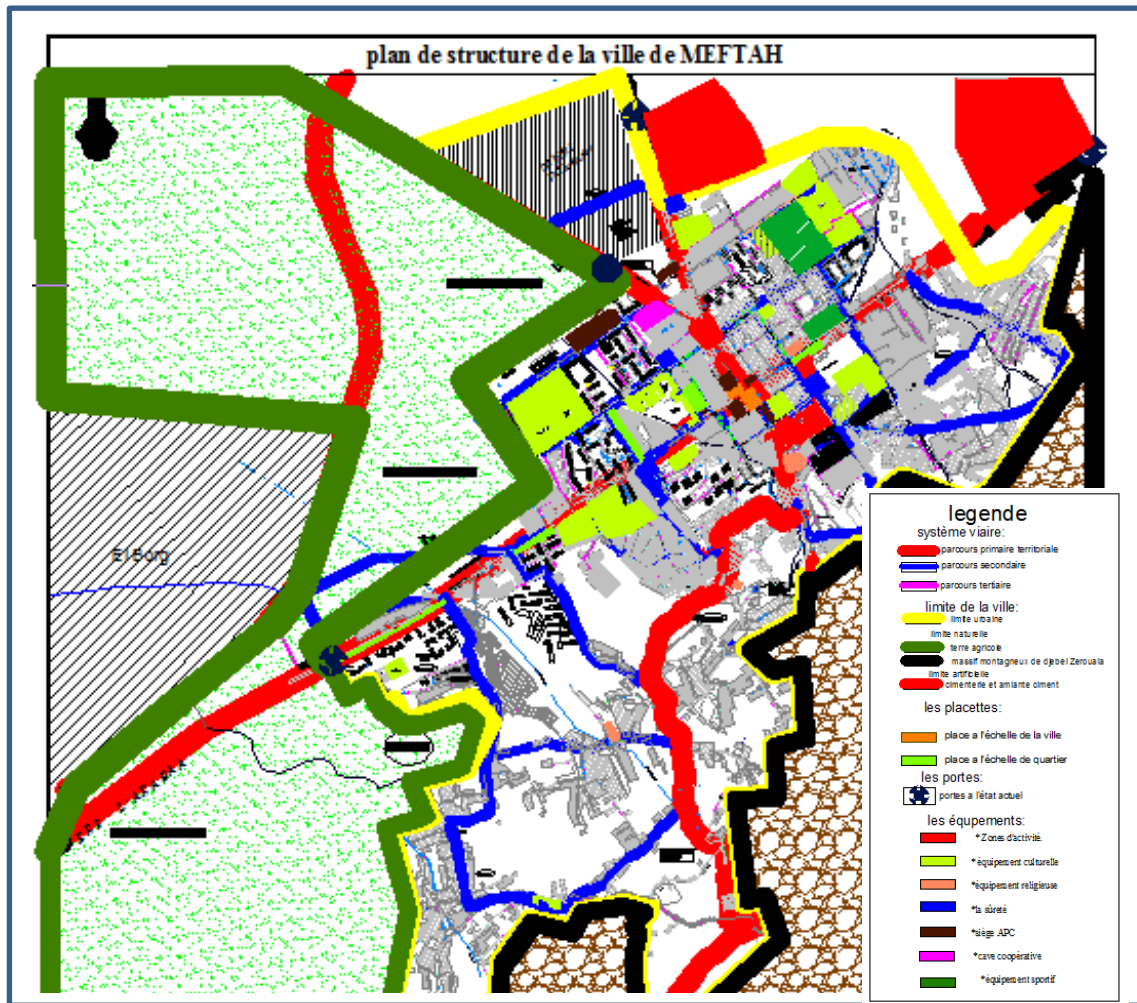


Figure 3.23: plan de structure

5. Bilan et diagnostic de l'analyse

1/On note l'existence de plusieurs problème.

2/Pas de définition claire des limites urbaine et les confondues avec les limites naturelles

3/Croissance incontrôlé /éclatement de la ville

4/Croissance urbaine discontinue

5/Absence de typologie d'habitation contextualisée c'est-à-dire répondant aux exigences de site

6/Plusieurs quartiers d'habitats individuels: tracé irrégulière ; Manque d'équipements
Éclatement de la ville

7/Quartier d'habitat collectifs ; grandes ensembles ne sont pas suivis la structure de la ville
Manque d'équipements d'accompagnement

8/Dégradation du cadre bâti au niveau du quartier arabe

6. Identification de l'aire d'intervention

Situation :

Notre site d'intervention se situe dans le sud-ouest de la ville de Meftah et appartient au POS U11 selon le dernier découpage du PDAU, avec une distance 1.6 KM par rapport au centre historique (place de la ville)

Superficie:

Le site est doté d'une superficie de 142090.44 m²



Figure 3.24: situation de site par rapport au noyau historique google earth

Le site d'intervention :



Figure 3.25: le site d'intervention



Figure 3.27: le site d'intervention google earth



Figure 3.28: le site d'intervention



Figure 3.26: le site d'intervention



Figure 3.29: le site d'intervention

Délimitations du site:

- Au Nord : cartier EL Borj et la déviation de la RN29
- Au Sud : la RN 29 et les terres agricoles.
- A l'Est: Domaines Ben Saleh Mohamed
- A l'Ouest station de service et les terres agricoles

Délimitation du PDAU

Le POS U11 est délimité par :

- Au Nord : terrain agricole
- Au Sud : Pos U7
- A l'Est : Pos U3
- A l'Ouest : terrain agricole

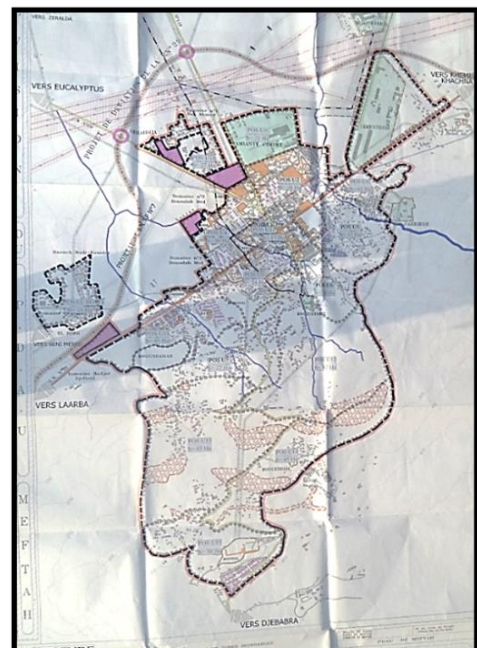


Figure 3.30: découpage des pos 2010

Les limites :



Cartier el Borg



La déviation de la RN 29



Station de services

Figure 3.33: station de service

Figure 3.31: déviation de la RN 29

Figure 3.32: déviation de la RN 29



Les terres agricoles

Figure 3.36: terre agricole



Figure 3.35: le site d'intervention google earth



Les terres agricoles

Figure 3.34: terre agricole



L'habitat collectif

Figure 3.37: habitat collectif



Figure 3.38: broussaille



Figure 3.39: broussaille

Accessibilité:

Le site est parcouru par des axes de circulation hiérarchisés

1/Réseau primaire: Notre zone d'étude est desservie par un axe de voirie important celui du RN29. C'est un axe qui structure la ville de Meftah, il permet sa liaison avec les wilayas de Blida et Boumerdes. Il longe la zone d'étude sur toute sa partie Sud et permet ainsi son accessibilité.

L'axe de déviation de la RN29 est en cours de réalisation, il ceinture notre zone d'étude dans sa partie Nord. L'axe de déviation de la RN29 est en cours de réalisation, il ceinture notre zone d'étude

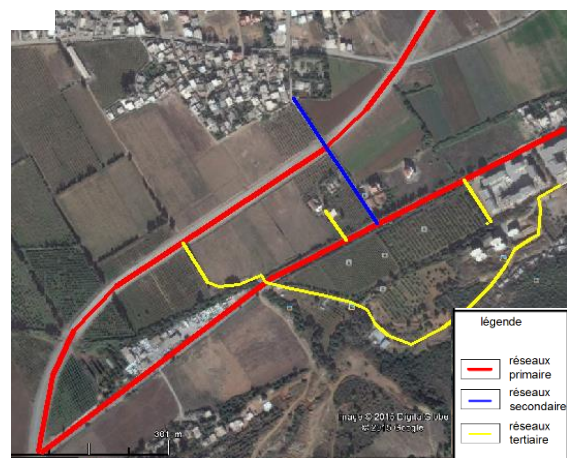


Figure 3.40: Accessibilité de site d'intervention

dans sa partie Nord.

2/Réseau secondaire : Le réseau secondaire est constitué principalement la voie qui dessert la zone d'étude : la voie qui relie la RN29 et la déviation de la RN29.

3/Réseau tertiaire: Chaque sous zone se caractérise par son propre réseau tertiaire, mais ce réseau tertiaire est constitué par les pistes et d'impasses, ce réseau vétuste, nécessite des travaux de rénovation.

Donnes climatique

Ensoleillement : orienté vers le Nord-Ouest : elle est bien orientée par rapport aux quatre points cardinaux

Les vents : Les vents dominants sont de direction

-Ouest en hiver

- Nord-est en été

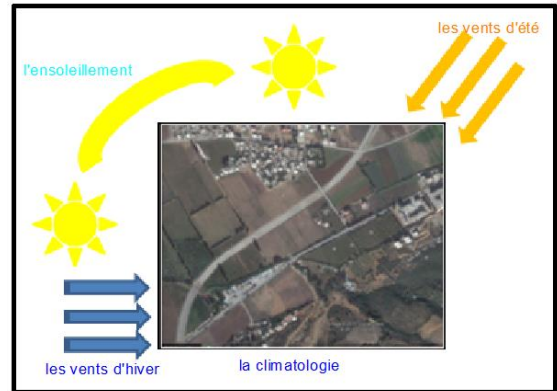


Figure 3.41: l'orientation des vents et orientation

Caractéristiques naturels:

-Morphologie de terrain : le terrain a une forme géométrique irrégulière,

-Séismicité : est localisée dans une zone où l'activité sismique est intense, elle est classée (Zone II b).

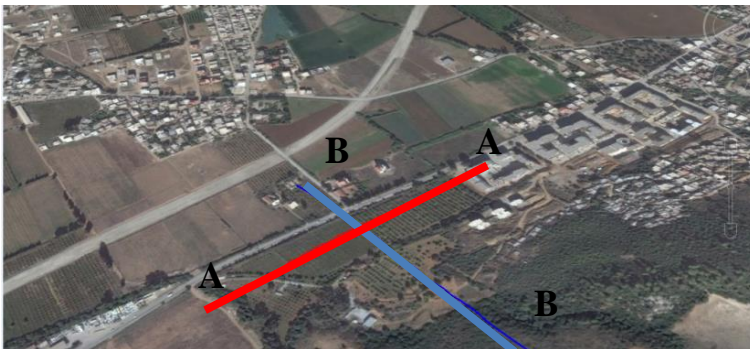


Figure 3.42: profile google earth



Figure 3.43: profile AA

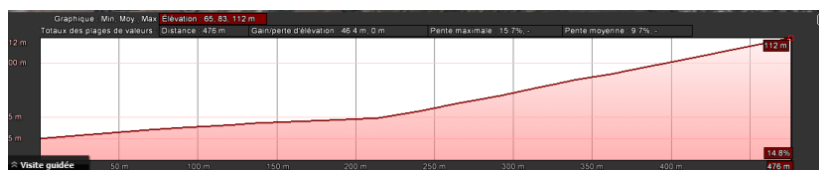


Figure 3.44: profile BB

Potentialité

Sa situation stratégique sur la RN29 et au sud de la déviation de la RN29 lui assure :

- *Une accessibilité facile
- *Une liaison forte de site avec la ville de l'Arabaa , Blida ...
- *Une croissance et extension de la ville vers l'Est
- *Renforcer la liaison entre le site d'intervention et le centre de la ville « noyau historique »
- *Le site est considéré comme une porte de la ville
- *Doter la zone d'étude d'une structure urbaine lui permettant d'assurer les fonctions d'un nouveau pôle urbain

Orientation du POS U11 (Prescriptions générales)

- Densification du tissu existant
- Eradication de l'habitat précaire
- Création des lieux publics tels que jardins et placettes
- renforcer l'activité de la ville par le renforcement de l'axe d'animation structurant la RN 29
- Injection des équipements d'accompagnement
- Un alignement obligatoire le long de la RN 29
- Aménagement des réseaux d'alimentation en eau potable et d'assainissement

Etat des lieux :

1/chantier d'habitat collectif

2/oued

3/déviations de la RN 29

4/station de service

5/terre agricole

6/broussaille

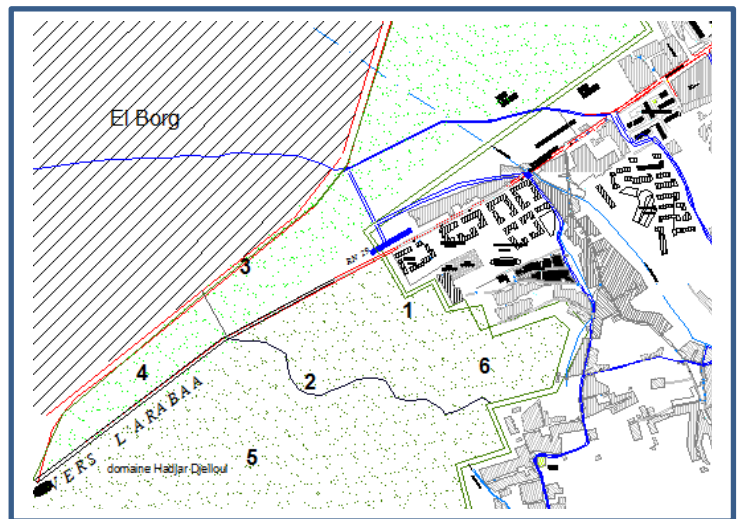


Figure 3.45: carte état des lieux

7. Schéma de structure

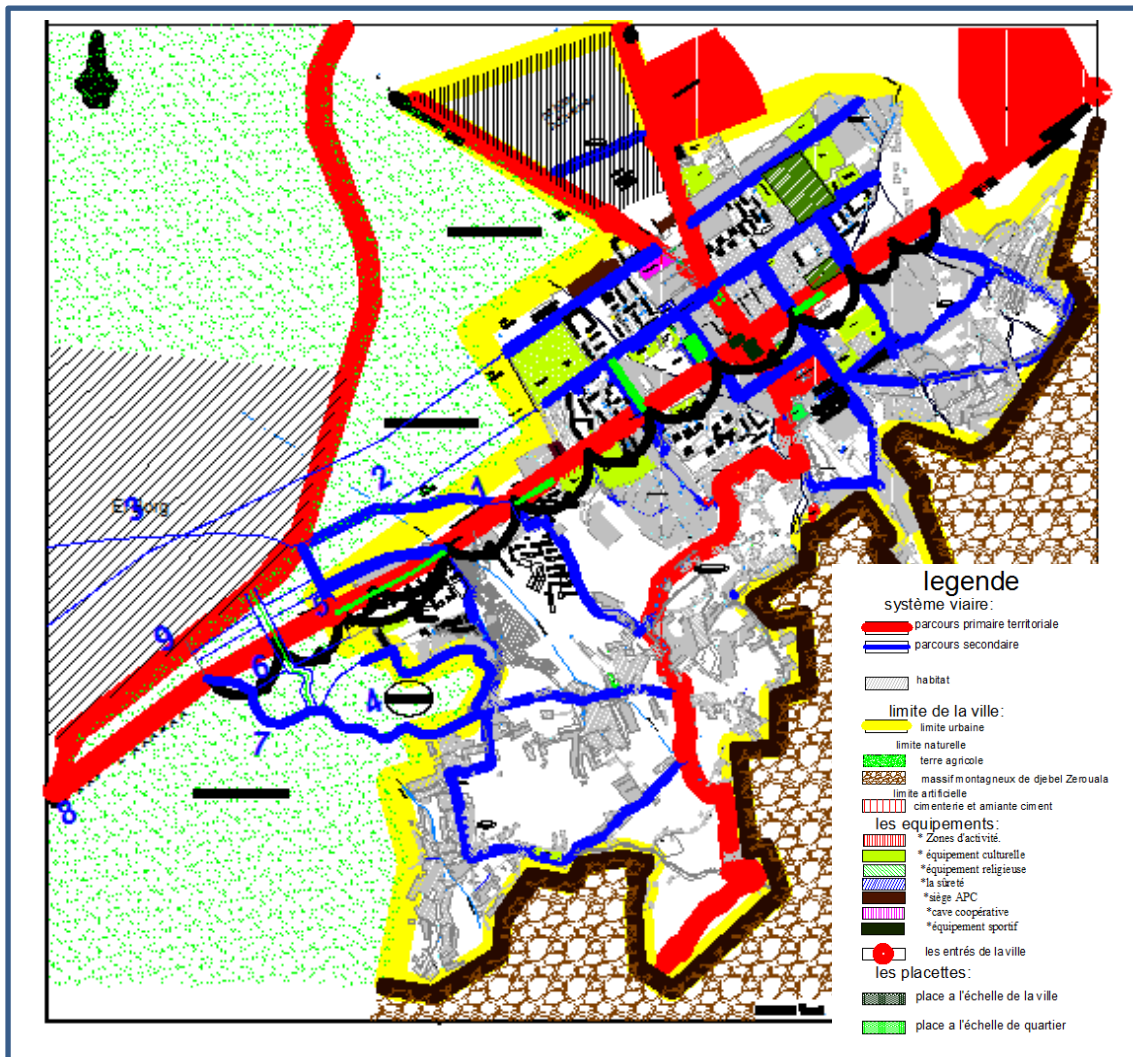


Figure 3.46: carte schéma de structure

8. Actions proposées

- 1/ Aménagement d'un ; agro quartier pour articuler l'urbanisation urbaine
- 2/ Projeté les axes de dédoublements jusqu' au site d'intervention (pour assurer l'homogénéité De la ville)
- 3/ Réglementé l'agglomération ; Programme de Logements et d'équipements ; Opération de restauration et de densification des tissus existants
- 4/ Aménagement d'un forêt à l'emplacement de Broussaille
- 5/ Renforcer la RN29
- 6/ Prolongement de la voie parallèle dans les deux sens
- 7/ redéfinir les limites urbaine et les confondues avec les limites naturelles
- 8/ Création d'un rondpoint pour marquer l'entrée de la ville
- 9/ création d'une voie parallèle

9. Option d'aménagement

D'après l'analyse établie, nous avons constaté que Meftah est une ville qui a su se préserver d'une part, d'autre part on constate une carence en matière de structures d'accueil, d'hébergement de loisirs et de sport, accentués par une demande en croissance constante dans toute la région, tant dans but préventif et dans le cadre d'un développement durable visant la protection de l'environnement.

Nous avons fait une alternative d'aménagement dans le cadre de développement durable (économie, social et environnement)

Notre site d'intervention est limité par :

- ✓ La déviation de la RN 29 au Nord
- ✓ La station de service et l'oued à l'Ouest
- ✓ La forêt au Sud
- ✓ les terres agricoles et l'habitat collectif à l'Est

Pour relier notre site d'intervention avec le noyau central, nous avons prolongé les axes de dédoublement, identifiés dans l'analyse urbaine.

Ceci, du noyau jusqu'au site en passant par les terres agricoles dans le but de créer une continuité dans le tracé au sol.

Pour articuler la forêt à l'urbain, nous avons projeté une allée verte qui se termine par un square rectangulaire(*). Celui-ci nous conduit à une placette qui aboutit à la déviation de la RN 29 et débouche sur une voie mécanique qui mène vers le quartier El Bordj (traversant longitudinalement notre site).

L'intersection de la RN 29 avec l'axe créé nous a donné quatre entités, tout en en gardant le module de dédoublement du noyau colonial. Nous avons subdivisé ces entités en plusieurs ilots de même taille

Pour l'aménagement de ce site, nous avons fait une mixité fonctionnelle :

- ❖ On a marqué l'entrée par la création de deux placettes parallèle sur les deux côtés de la RN 29 en guise de porte.
- ❖ Le centre commercial avec sa placette à l'entrée comme équipement d'accueil.
- ❖ Le tribunal et la mosquée au cœur du site (à l'intersection de deux axes principaux la RN29 et l'axe vert) du fait de leurs importance fonctionnel et culturelle.
- ❖ La zone des activités sportives a été localisée à la proximité de la forêt afin d'assurer l'articulation avec la nature.
- ❖ Le semi collectif constitue par des maisons en bandes permet l'utilisation maximale du terrain accidenté
- ❖ L'habitat collectif réparti dans tout le site pour assurer la mixité fonctionnelle en les dotant des équipements d'accompagnements (le centre culturel donne sur la placette à cause de son importance ; l'école primaire et le CEM ont été situés à proximité des quartiers résidentiels donnant sur une placette à l'échelle du quartier)

Ceci pour répondre à l'orientation du PDAU et du POS.

10. Le plan d'aménagement :

Notre intervention passe par la restructuration des éléments suivants :

- La définition des limites de notre site

Limite naturelle l'oued à l'ouest et la forêt au sud

Limite artificielle au nord la par la déviation de RN 29

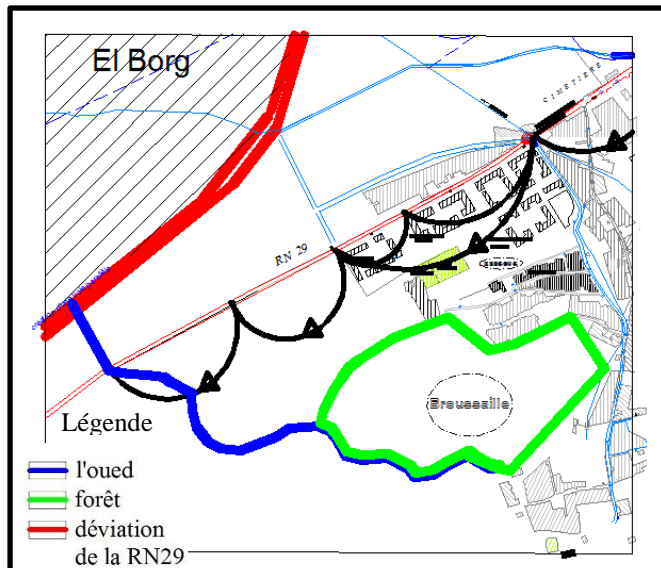


Figure 3.47: carte de délimitation de site

- Structuration de réseau viaire «S'intégrer dans la ville existante »

Installer un réseau viaire hiérarchisé avec des voies principales, secondaires, tertiaires, et les voies piétonnes... qui assurent une bonne perméabilité dans la zone et la continuité du système existant en passant par ces démarches:

- prolongement des trois voies venant de la ville pour la lier avec notre quartier
- projection d'une voie secondaire parallèle à la déviation de la RN29.
- redimensionner une partie de la RN29 au niveau de notre site pour assurer une bonne fluidité entre les voies principales.
- La projection des voies secondaires afin de structurer notre site et assurer la perméabilité vers les différentes parties du terrain.
- après l'utilisation de la trame, on est arrivé à créer des voies tertiaires liant les voies secondaires.
- exploitation d'un parcours piéton et cyclable suivant la RN 29 et la placette.

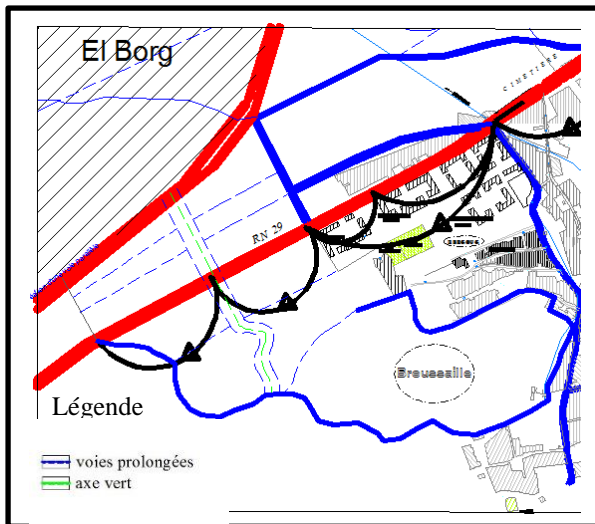


Figure 3.48: carte des grands axes qui structurent le site

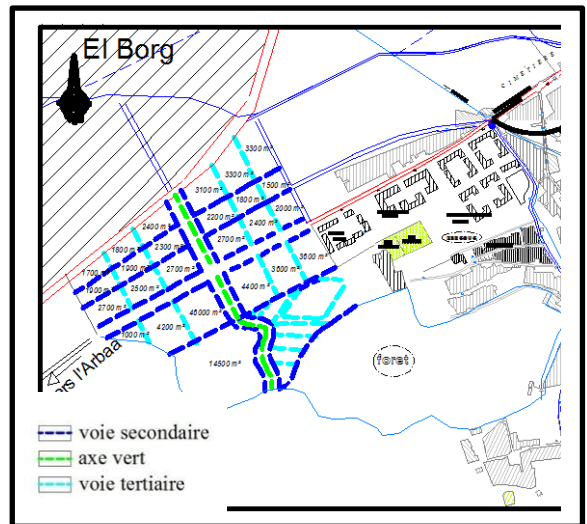


Figure 3.49: carte projection de réseau secondaire

- Structure des espaces public « L'espace public une composante fondamentale dans la ville » :

Pour donner un aspect écologique et une vision durable au quartier et offrir un ensemble d'espaces publico-collectifs sous forme d'espaces vert, commerces, activités sportif culturel, et loisir... afin de créer une certaine vivacité et liens entre les occupants de l'espace et cultiver une dynamique sociale on a procédé à faire:

- la création d'un axe vert (coulée verte, square, placette) qui commence par la forêt et mène vers une voie mécanique au niveau du quartier El Borg afin de marquer l'articulation entre la forêt et l'urbain
- la création de deux placettes a la porte de la ville pour marquer l'entrée
- la création des petites placettes à l'échelle du quartier au niveau de chaque groupement résidentiel (espace de rencontre et de communication sociale)
- la création d'une balade piétonne structuré la coulée verte
- piste cyclable structuré par la placette et la RN29

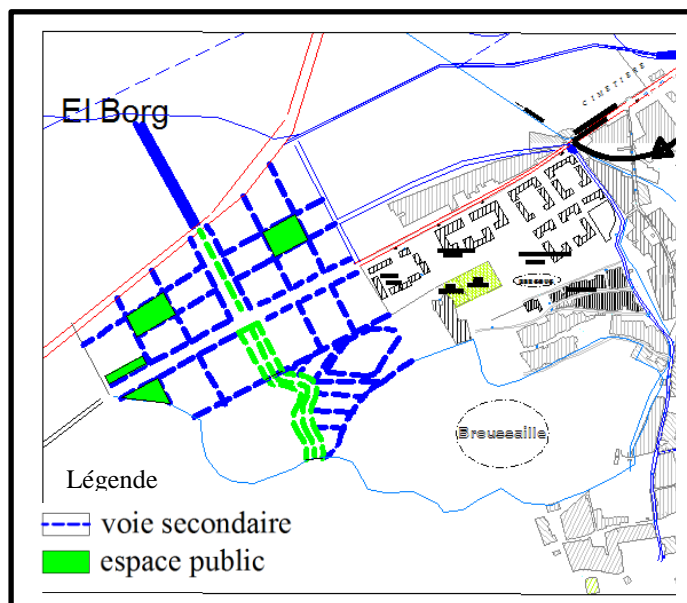


Figure 3.50: carte des espaces publics

➤ structuration fonctionnelle « Assurer la mixité fonctionnelle » :

Pour assurer une mixité fonctionnelle au niveau de notre quartier nous avons :

- marqué la notion de la porte de la ville par un équipement d'échange à l'entrée de la ville « centre commercial »
- Construite une mosquée sur la placette.
- implanter un tribunal au cœur du site à l'intersection de la RN29 et le square
- Construite des bâtiments collectifs mixtes avec commerces et services au rez-de-chaussée pour structurer et animer la RN 29.
- Construite des groupements d'habitat semi collectif (mode rural) près de forêt dans la partie accidentée du terrain, dans le but de profiter au maximum du terrain en créant des maisons en bande
- Construite des équipements d'accompagnement près des quartiers résidentiels (école primaire, CEM, centre culturel).
- La création d'une zone d'activité sportive pré de la forêt.

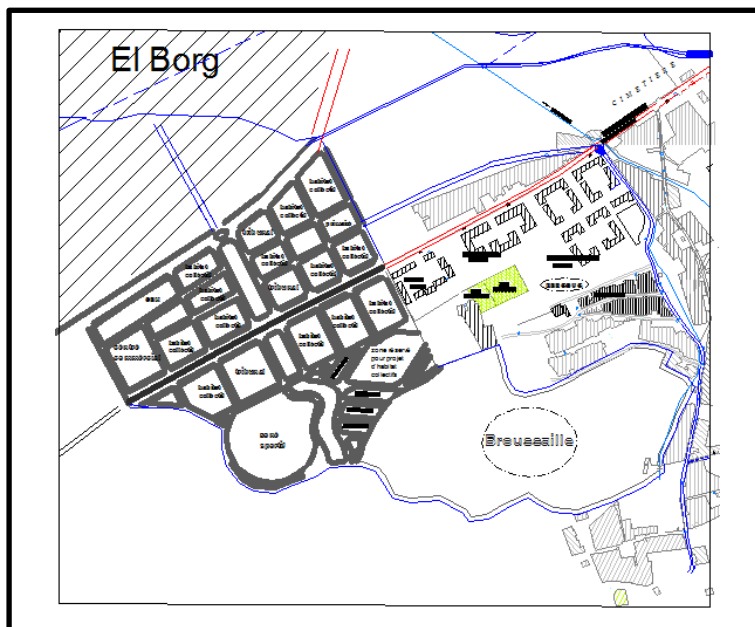


Figure 3.51: carte de programme projeté

➤ Dimension de développement durable utilisé dans le projet urbain :

1) La qualité paysagère :

- Création d'une coulée verte qui structure le projet.
- la forêt : ceinture verte comme élément de protection contre l'activité industrielle (ceinture verte poumon de la ville) et qui est à l'usage d'un parc de loisir.

2) Mixité et densité urbaine :

- S'assurer de la diversité de la population
- S'assurer de la diversité des fonctions (économiques et sociales)
- S'assurer de la diversité de l'offre des logements

3) Améliorer l'intégration :

- Améliorer l'attractivité du quartier en créant des espaces de vie et de rencontre.

4) Améliorer la circulation:

-Favoriser les modes de déplacement à faible impact environnemental, (circulation piétonne, transport en commun, vélo).

➤ Structure de l'emprise au sol

- Suivre l'alignement urbain
- L'emprise totale du sol sur la RN29 et la placette et le square par l'utilisation d'un socle comme commerce au RDC (centralité)
- L'animation de la RN29, la placette et le square par des galeries et du commerce au RDC
- L'utilisation du sous-sol comme parking
- La construction du cœur d'îlot comme espace communautaire et comme espace d'articulation entre le niveau urbain et le niveau résidentiel.

(*).Exemple d'articulation nature-ville (foret-ville-mer)

Ain Tagourait

Situation

Le territoire de la commune d'Aïn Tagourait est situé au nord-est de la wilaya de Tipaza, à environ 15 km à l'est de Tipaza.

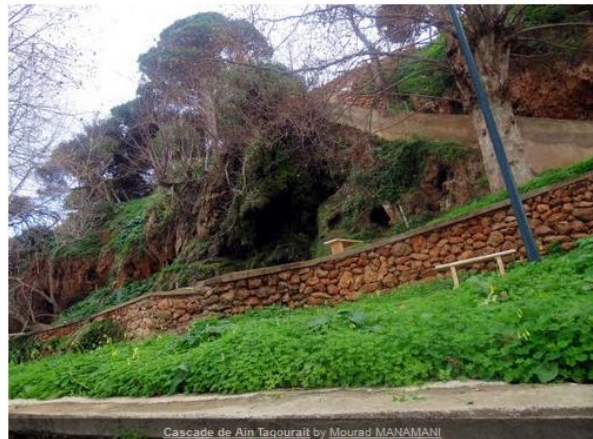


Figure 3.52: la cascade d'Aïn tagourait

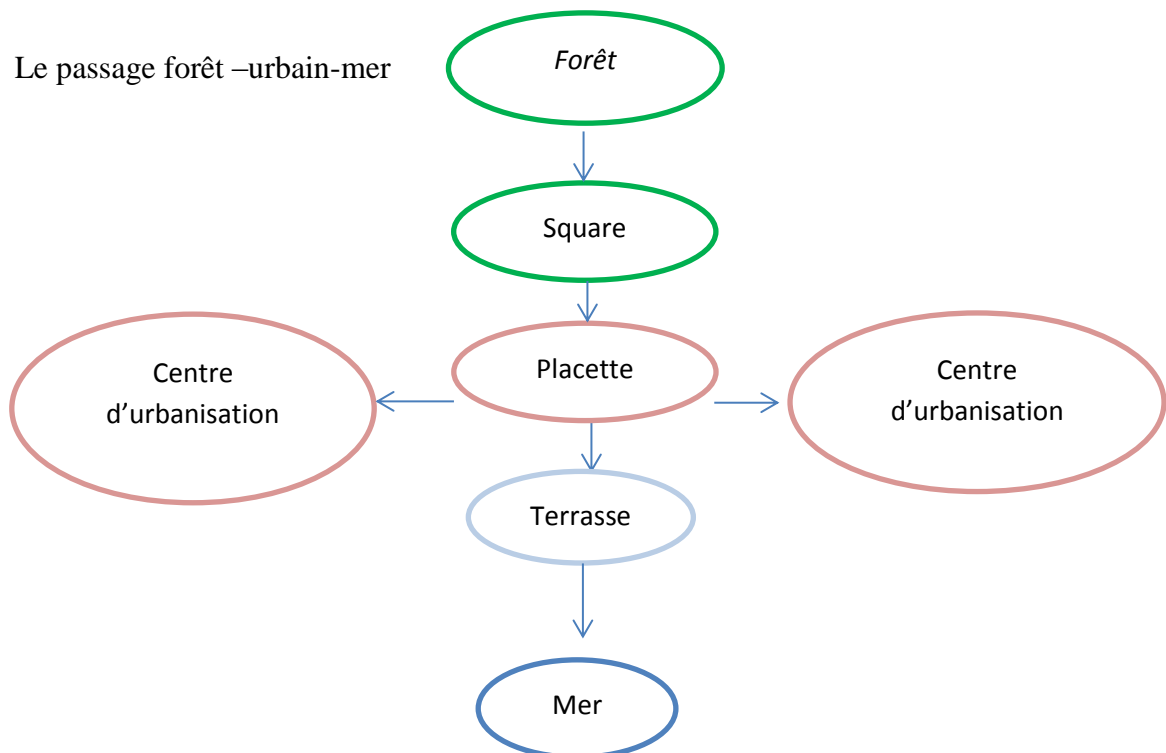
Relief et hydrographie

Ain Tagourait est composée d'une petite bande côtière de plus ou moins 150 mètres de large mais longue de 10 Km ainsi qu'une partie haute constituée de la plaine du Sahel. Elle possède un large massif forestier le long des ravins qui descendent vers la mer

L'articulation entre la forêt et la mer

Pour articuler entre la forêt et la mer, en assurant un passage l'architecte réalise une coulée verte qui se faufile avec la nature. Cette allée verte se termine par un square rectangulaire. Celui-ci nous conduit à une placette qui donne sur une terrasse au bord de la mer toute selon un axe qui travers longitudinalement la ville de Bérard

Le passage forêt –urbain-mer



Le passage foret- urbain-mer



Figure 3.53: la terrasse encours de realisation



Figure 3.54: la placette d'ain tagourait



Figure 3.57: square d'ain tagourait

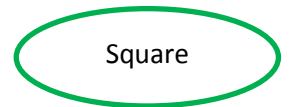


Figure 3.58: vu du foret

Figure 3.56: le passage foret- urbain-mer

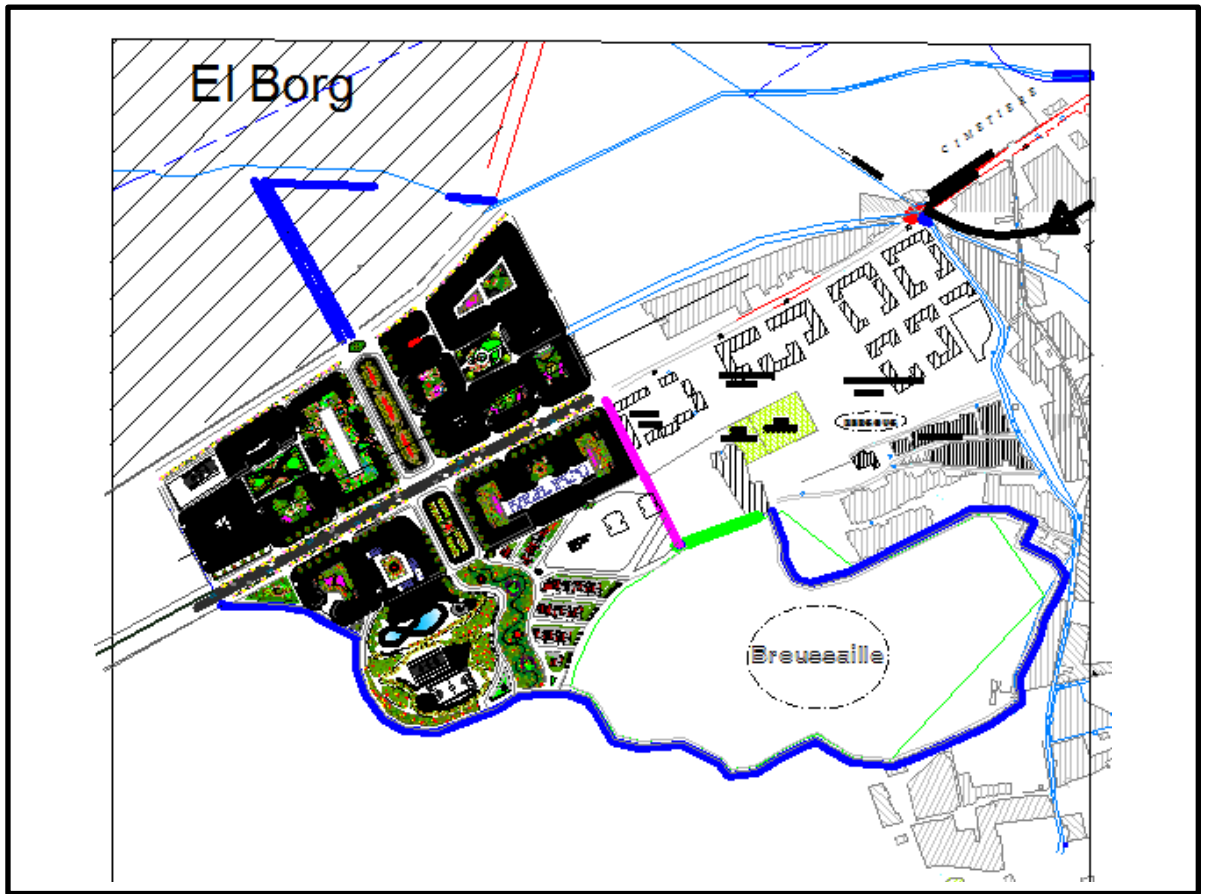


Figure 3.55: la foret d'Ain Tagourait



Figure 3.59: la foret d'Ain Tagourait

Plan d'aménagement



11. Projet architectural

Choix du projet

« L'architecture se thématise à partir de l'environnement dans lequel elle se place, une architecture sans rapport avec les conditions spatiales et spirituelles de l'environnement n'est qu'un geste vide de sens »¹⁹.

Nous avons choisi ce projet afin de répondre à notre thématique qui a pour but de stopper l'étalement urbain et de minimiser les impacts du bâtiment sur l'environnement en prenant en compte le confort et la santé de l'utilisateur

En plus, sa situation stratégique à l'intersection de la RN29 avec la placette qui lui assure une forte centralité.

Et en raison de l'importance du programme projeté : logement, commerce, service et parking. (Aspects social, économique et environnemental) notre projet est révélateur des existences contemporaine de l'habitat

01. D'un point de vue morphologique :

- Adaptation du site trapézoïdale et à la situation du site pour la forme et la disposition du projet
- Création d'une image reflétant l'intégration de la nature dans le projet
- Création d'un repérage dans la ville

02. Rentabilité

- Maximiser le nombre d'appartements
- Organisation systématique et scientifique des surfaces commerciales pour vitaliser l'ensemble du projet
- Avoir des accès Indépendants des bureaux et annexes avec une amélioration de l'environnement de travail et de loisir

03. Qualité du cadre de la vie

- Séparation des différentes fonctions (Appartement / Commerce / Bureau / parking)
- Création des espaces communs pour les habitants
- Une répartition rigoureuse des espaces de l'habitat

¹⁹ : Oswald Mathias Ungers, Architecture comme thème, Ed: Electra Moniteur. p25.

Analyse d'exemple

Immeuble mixte à Alger « siège de l'APC de HUSSIN DEY » «squatte»

Historique

Le 20 mai 1870, un décret impérial de Napoléon III donnait au quartier de Hussein-Dey le statut de commune autonome, séparé définitivement de Kouba. La mairie y fut installée le 15 octobre 1870.

Situation

Hussein Dey est située à environ 5 km à l'est du centre-ville d'Alger, au cœur de la baie d'Alger



Figure 3.74: situation de la ville



Figure 3.75: situation de l'immeuble

Démonstration :

Baladiya fi imara, (une mairie dans un bâtiment). Le siège de l'APC d'Hussein-Dey est situé au premier étage d'un immeuble située sur la rue Tripoli occupé également par des particuliers et des équipements publics (marché, agence commerciale, magasins au rez-de-chaussée).



Figure 3.76:vue sur l'immeuble

Cet immeuble est composé comme ce suit :

deux sous-sol comme parking

Un RDC a l'usage commercial (marché)

Le 1^{er} étage à l'usage administratif (siège de l'APC)

Du 2^{ème} au 5^{ème} étage logement



Figure 3.77:l'entrée de l'immeuble



Figure 3.78:parking sous-sol

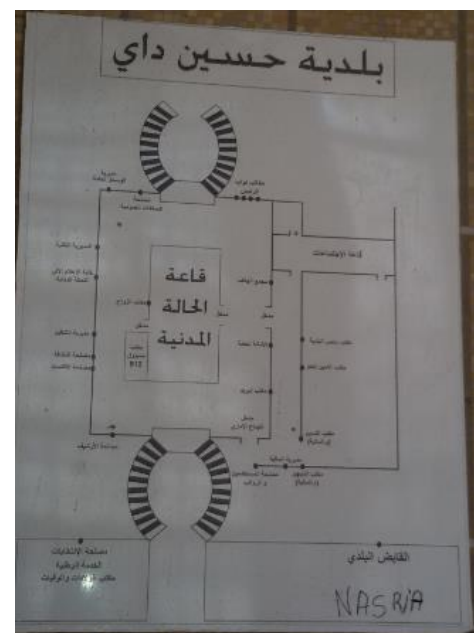


Figure 3.79:plan de l'APC Hussein Dey

La composition de bâtiment :

Le bâtiment proposé consiste en R+5 il est structuré en :

1. Sous-sol aménagé en parking collectif pour voiture.
2. RDC consiste en un socle qui abritera des locaux à usage commercial.
3. Le 1^{er} étage abritera des services à usage multiple.
4. Du 2^{em} jusqu'à 5^{em} étage seront utilisés en tant que logement haut standing

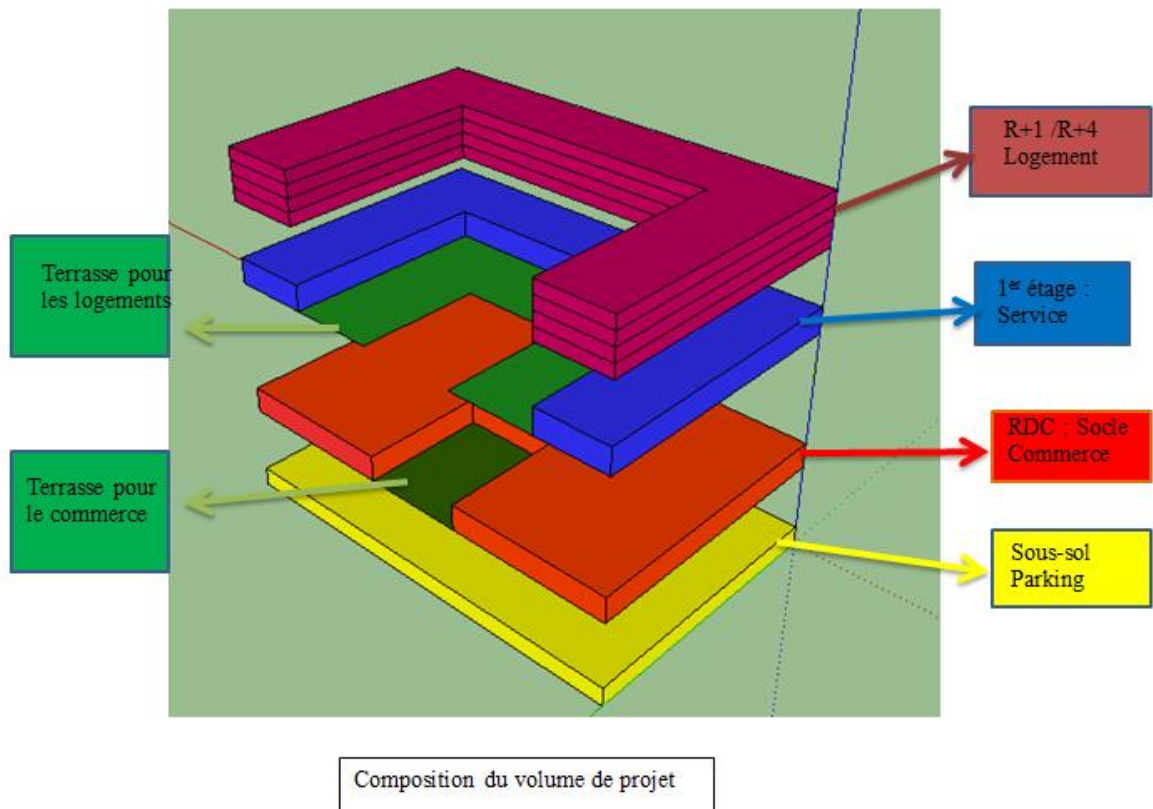


Figure 3.80:volume de composition

L'accès aux différents compartiments

L'organisation de la circulation vers et dans la structure a été hiérarchisée de la manière suivante :

- ✓ L'accès vers le site se fait par la RN 29 ; pour les voitures un accès parking situé en sous-sol a été aménagé, les piétons accèdent directement au RDC par 2 voies qui donnent directement sur l'espace commerces

Afin d'éviter l'encombrement de la RN 29, l'accès au parking se fera par une voie secondaire à faible flux située du côté Ouest du projet.

- ✓ La circulation à l'intérieur de la structure sera organisée de la manière suivante :

1. Pour les non-résidents qui désirent fréquenter l'espace commerces et service : l'accès en voiture se fera par un parking en sous-sol avec une

voie spécialement aménagée pour les visiteurs, l'accès au RDC se fera par des escaliers. Pour les piétons ils accéderont directement au niveau du RDC

2. Pour les résidents : l'accès en voiture se fera par le parking réservé en sous-sol, 2 cages d'escaliers aménagées au niveaux du sous-sols leur permettra d'accéder aux terrasses

3. La terrasse est considérée comme un espace commun (public), c'est un espace de distribution des flux des résidents et des visiteurs :

- Les visiteurs : ils peuvent accéder directement aux services.
- Les résidents : ils seront reorientés vers les cages d'escaliers de leurs logements

4. les commerces en fonction de leur localisation seront accessibles aux passagers, pour ceux situés sur les différentes façades. Les commerces situés à l'intérieur du socle seront accessibles par 2 entrées principales sur la RN 29

Organigramme

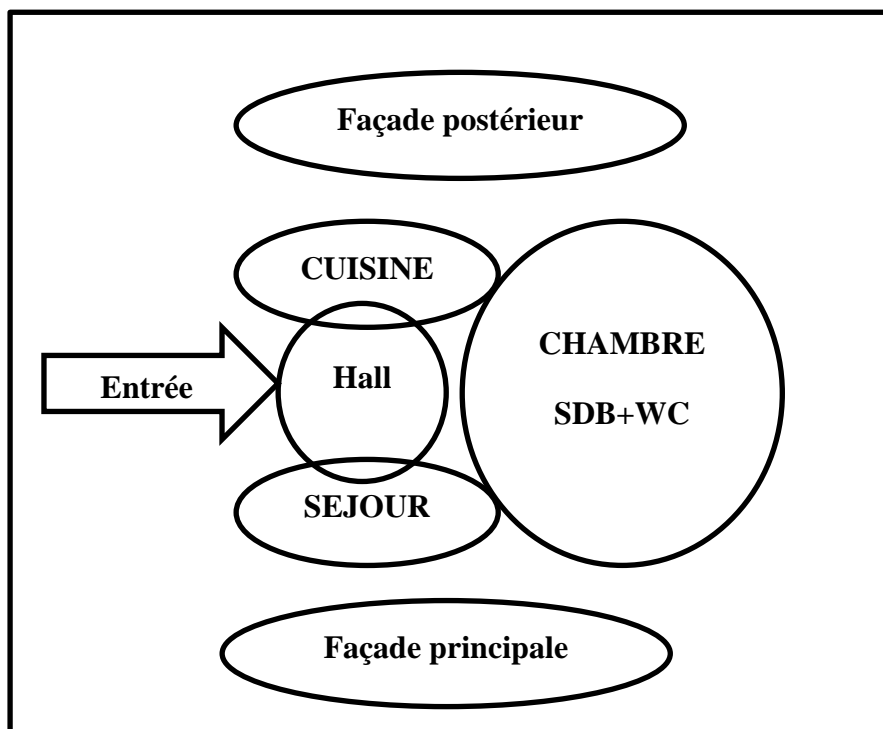


Figure 3.81:organigramme

Traitement des façades:

La façade en tant que composante majeure d'un édifice, joue le rôle d'interface avec le monde extérieure. Elle est d'après Alexander Albert Levy «l'enveloppe et l'encadrement d'une structure composé, elle est définie comme système composé, elle joue un rôle intermédiaire de médiateur entre le projet et l'observateur, c'est un héritage symbolique»²⁰.

Porteuse d'identité, elle traduit les valeurs patrimoniales des objets architecturaux, valeur esthétique, historique et architecturale), et participe à la composition du paysage urbain.

Dans la composition de la façade nous avons suivi les concepts du développement durable C'est dans ce sens que nous avons opté pour des forme organiques au lieu des forme géométrique (la nature) comme concept du développement durable notamment aux niveau des moucharabia .

Conclusion

Nous avons voulu à travers notre contribution données une nouvelle approche à la ville à travers un projet urbain en utilisant les différents aspects du développement durable en urbanisme et en architecture.

Ce projet se propose d'assurer une jonction contrôlée de la périphérie avec la ville tout en mettant en valeur la notion de la porte.

A cet effet, nous recommandons aux déférentes autorités de prendre en considération les propositions apportées.

Cette étude devrait être améliorée et détaillée avant son exécution

²⁰ Leila Chebaiki «La médiation environnementales des façades architecturales», mémoire de magister. EPAU 2004/2005.

DOSSIER GRAPHIQUE

Annexe

REFERENCES

Œuvre :

- STEINBERG (J.) : Le développement péri-urbain est-il inédit et spécifique ? in Villes en parallèle n° 15-16, 1990.- pp. 100-109

- PLAN CONSTRUCTION ET ARCHITECTURE : La ville émergente : la périphérie, les périphéries ; analyses préliminaires. Paris-La Défense, PCA / MELTT / PCA, 1996.- 12 p

- Strong, Maurice F. 1997. « Ranimer la flamme » in Écodécision; dossier Rio, cinq ans plus tard n°24, printemps, p.18-19.
Sachs, Ignacy. 1993. L'Écodéveloppement. Paris: éditions Syros.

- Rapport de recherche Regroupement national des Conseils Régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ)

- UICN, PNUE, FMN. 1980. La Stratégie mondiale de la conservation. Gland, Suisse: Union internationale pour la conservation de la nature.

- UICN, PNUE, FMN. 1980. La Stratégie mondiale de la conservation. Gland, Suisse: Union internationale pour la conservation de la nature.

- Rapport de recherche Regroupement national des Conseils, Régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ)

- J. P. Lacaze, Aménager sa ville, Ed. Le moniteur, Paris, P 13

- Ibid. 2, p283

- Dictionnaire de français Larousse

- Claire et Michel Duplay, *Méthode illustrée de création architecturale*, Ed. Le Moniteur, Paris, p302.

- Oswald Mathias Ungers, Architecture comme thème, Ed: Electra Moniteur. p25.

- Leila Chebaiki «La médiation environnementales des façades architecturales», mémoire de magister. EPAU 2004/2005.

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

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

-Intervention de Ch. Devillers en Mars 1979 au colloque intitulé Architecture : Recherche et Action au Palais des Congrès de Marseille

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

Site internet :

-<http://www.futurasciences.com/magazines/environnement/infos/dossiers/d/developpement-durable-historique->

[com/magazines/environnement/infos/dossiers/d/developpement-durable-historique-](http://www.futurasciences.com/magazines/environnement/infos/dossiers/d/developpement-durable-historique-)

-<http://www.lille.fr/cms/accueil/urbanisme-logement/transformations-urbaines/grand-projet-quartiers/grands-projets-quartiers-l>

-www.cnrtl.fr/lexicographie/limite

-www.cnrtl.fr/lexicographie/porte

LISTE DES SYMBOLES ET DES ABREVIATIONS

APC	: la mairie, maison commune ou bureau communal
BMPG	: équipement de police
CEM	: centre d'enseignement moyen
CW	: chemin de wilaya
DUCH	: direction d'urbanisme de la construction et de l'habitat
FMN	:(WWF) Fonds mondial pour la nature (World Wildlife Fund)
FAO	: Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture
Km	: kilomètre
m	: mètre
POS	: plan d'occupation de sol
PDAU	: plan directeur d'aménagement et d'urbanisme
PNUE	: Programme des Nations Unies pour l'environnement
RN	: route national
RDC	: rez-de-chaussée
SUCH	: service d'urbanisme de la construction et de l'habitat
UICN	: Union internationale pour la conservation de la nature et de ses ressources
UNESCO	: Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture
(SMC)	: Stratégie mondiale de la conservation

LISTE DES ILLUSTRATIONS, GRAPHIQUES ET TABLEAUX

- Figure 1.1 : ville et périphérie
- Figure 1.2 : les limites administratives de la wilaya de Blida
- Figure 1.3 : la ville de meftah Google earth
- Figure 1.4 : la ville de Meftah en contre bas de la montagne
- Figure 2.1 : ville et périphérie
- Figure 2.2 : développement durable
- Figure 2.3 : les concepts de développement durable
- Figure 2.4 : le développent durable au niveau international
- Figure 2.5 : situation de Lille sud
- Figure 2.6 : le secteur entre les deux portes images Google earth
- Figure 2.7 : Porte d'Arras
- Figure 2.8 : Porte des Postes
- Figure 2.9 : programme projeté
- Figure 2.10 : couverture verte de la périphérie
- Figure 2.11 : hall de glisse
- Figure 2.12 : hall de glisse
- Figure 2.13 : hôtel de police
- Figure 2.14 : hôtel de police
- Figure 2.15: Lillenum Logements
- Figure 2.16: Lillenum Logements
- Figure 2.17: la promenade piétonne
- Figure 2.18: jardin des cultures
- Figure 2.19: cité des métiers
- Figure 2.20: ESSENSOLE A LILLE SUD
- Figure 2.21: ESSENSOLE A LILLE SUD

Figure 3.1 : la ville de Meftah en contre bas de la montagne

Figure 3.2 : situation régionale de la ville de Meftah

Figure 3.3 : les reliefs de Meftah

Figure 3.4 : Le noyau historique en 1958

Figure 3.5 : Le noyau historique en 1958(détail)

Figure 3.6 : Meftah en 1856-1890

Figure 3.7 : Meftah en 1900 -1962

Figure 3.8: Meftah en 1962-1992

Figure 3.9: Meftah de 1992 jusqu'à nos jours

Figure 3.10: carte des limites de la ville de Meftah

Figure 3.11: carte des portes de la ville de Meftah

Figure 3.12: carte des portes de la ville de Meftah

Figure 3.13: carte des places de la ville de Meftah

Figure 3.14: carte des équipements de la ville de Meftah

Figure 3.15: carte des gabarits de la ville de Meftah

Figure 3.16: carte de l'aire de pertinence

Figure 3.17: coupe tronçon 1

Figure 3.18: vue tronçon 1

Figure 3.19: vue tronçon 1

Figure 3.20: coupe tronçon 2

Figure 3.21: vue tronçon 2

Figure 3.22: vue tronçon 2

Figure 3.23: plan de structure

Figure 3.24: situation de site par rapport au noyau historique google earth

Figure 3.25: le site d'intervention

Figure 3.26: le site d'intervention

Figure 3.27: le site d'intervention google earth

Figure 3.28: le site d'intervention

Figure 3.29: le site d'intervention

Figure 3.30: découpage des pos 2010

Figure 3.31: déviation de la RN 29

Figure 3.32: déviation de la RN 29

Figure 3.33: station de service

Figure 3.34: terre agricole

Figure 3.35: le site d'intervention google earth

Figure 3.36: terre agricole

Figure 3.37: habitat collectif

Figure 3.38: broussaille

Figure 3.39: broussaille

Figure 3.40: Accessibilité de site d'intervention

Figure 3.41: l'orientation des vents et orientation

Figure 3.42: profile google earth

Figure 3.43: profile AA

Figure 3.44: profile BB

Figure 3.45: carte état des lieux

Figure 3.46: carte schéma de structure

Figure 3.47: carte de délimitation de site

Figure 3.48: carte des grands axes qui structurent le site

Figure 3.49: carte projection de réseau secondaire

Figure 3.50: carte des espaces publics

Figure 3.51: carte de programme projeté

Figure 3.63: situation de la ville

Figure 3.63: situation de l'immeuble

Figure 3.65:vue sur l'immeuble

Figure 3.66:l'entrée de l'immeuble

Figure 3.67:parking sous-sol

Figure 3.68:plan de l'APC Hussein Dey

Figure 3.69:volume de composition

Figure 3.70:organigramme

Figure 3.52: la cascade d'Ain tagourait

Figure 3.53: la terrasse encours de realisation

Figure 3.54: la placette d'ain tagourait

Figure 3.55: la foret d'Ain Tagourait

Figure 3.56: le passage foret- urbain-mer

Figure 3.57: square d'Ain Tagourait

Figure 3.58: vu du foret

Figure 3.59: la foret d'Ain Tagourait

Figure 3.60: plan d'aménagement

Figure 3.61: façade urbaine

Figure 3.62: coupe profile

Figure 3.63: vue d'ensemble

Figure 3.64: vue sur chemin de balade

Figure 3.65: vue sur chemin de balade

Figure 3.66: vue sur placette a l'echelle de quartier

Figure 3.67: vue sur tribunal et square

Figure 3.70: vue sur square

Figure 3.71: vue sur la placette

Figure 3.72: vue sur mosquée

Figure 3.73: vue sur la voie parallèle

Figure 3.74: situation de la ville

Figure 3.75: situation de l'immeuble

Figure 3.76:vue sur l'immeuble

Figure 3.77:l'entrée de l'immeuble

Figure 3.78:parking sous-sol

Figure 3.79:plan de l'APC Hussein Dey

Figure 3.80:volume de composition

Figure 3.81:organigramme

Figure 3.82:plan de masse

Figure 3.83:plan de sous-sol

Figure 3.84:plan de RDC

Figure 3.85:plan de R+1

Figure 3.86:plan de R+2

Figure 3.87:facade principale

Figure 3.88:coupe AA

Figure 3.89: vue sur la RN29

Figure 3.90: vue d'intérieur

Figure 3.91: vue sur la RN29

Figure 3.92: vue sur placette

Figure 3.93: vue sur le passage couvert

Figure 3.94: vue traitement d'angle

Figure 3.95: vue sur terrasse

Figure 3.96: vue sur l'esplanade

Figure 3.97: vue sur la RN29 et la placette

Tableau 3.1: découpage des ilots POS U3 et U2

Tableau 3.2: tableau des surfaces de l'habitat

Tableau 3.3: tableau des surfaces de service

Tableau 3.4: tableau des surfaces de commerce

Tableau 3.5: tableau des surfaces de parking

Table des matières

Remercîment

Dédicaces

Table de matière

CHAPITRE 1 INTRODUCTIF

1. Introduction à la thématique générale du master	01
2. Présentation succincte de la thématique de l'intervention.....	04
3. Présentation succincte du cas d'étude	04
4. Problématique générale	05
5. Présentation de la Problématique spécifique.....	07
6. Présentation de la démarche méthodologique	07

CHAPITRE 2 ETAT DE L'ART OU DE LA CONNAISSANCE EN RELATION AVEC LA THEMATIQUE DEVELOPPEE

1. Ville et périphérie.....	08
2. Définition de la thématique	08
• Objectifs de l'aménagement urbain.....	09
• L'aménagement du territoire suit plusieurs orientations fortes	09
• Développement durable.....	10
• Historique	11
• Le concept de développement durable.....	13
3. Analyse d'un exemple :Le grand projet urbain de Lille Sud le secteur entre Les deux portes : Rue du Faubourg des Postes	
• Situation	13
• Les axes stratégiques	14
• Les deux portes : Rue du Faubourg des Postes	15
Conclusion	18

CHAPITRE 3

1. Genèse et évolution.....	19
• Situation territoriale.....	19
• Relief	20
• Confrontation avec le site des différentes situations historiques	20
2. Lecture morphologique	25
Morphologie	25

Elément morphologique de composition urbain.....	25
• Les limites	25
• Les portes	26
• Les parcours	28
• Les places, jardins, plantations et fontaines.....	29
• Les équipements	30
3. Lecture typologique du cadre bâti.....	31
• Logique de découpage des îlots	31
• Etude du bâti de base.....	32
• L'aire de pertinence bâtie.....	33
4. Le plan de structure urbaine.....	34
5. Bilan et diagnostique de l'analyse	36
6. Identification de l'aire d'intervention	36
• Situation	36
• Superficie.....	36
• Délimitations du site.....	37
• Limites	37
• Accessibilité.....	38
• Données climatique	38
• Caractéristiques naturels.....	38
• Potentialité.....	39
• Etat des lieux	39
7. Schéma de structure.....	40
8. Actions proposées.....	40
9. Option d'aménagement.....	41
10. Le plan d'aménagement	42
• Exemple d'articulation nature-ville (foret-ville-mer).....	46
• Plan d'aménagement.....	48
11. Projet architectural.....	51
• Choix du projet.....	51
• Analyse d'exemple	52
• Composition du bâtiment	53
• L'accès aux différents compartiments	53
• Organigramme.....	54
• Traitement de façade.....	56

- Conclusion.....56
- Dossier graphique57

Liste des lustrations graphiques et tableaux

Table des figures

Références