

République Algérienne Démocratique Et Populaire
Université de Blida
Institut d'Architecture et d'Urbanisme



Master 2

ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN

MEMOIRE DE FIN D'ETUDES

Thème :

- **Restructuration et requalification de la zone de la gare ferroviaire de Beni Mered**

Projet architectural :

- **Pôle d'échange multimodal**

Étudiantes : **Abdelsadek Meriem**
Ounteghar Karima

Encadreur : **Mr. D. BENOUARED**

Co-Encadreur : **Mr. D. SAFAR ZITOUN**

Mr. SASSANE

Responsable du master : **Dr. Arch. M. ZERARKA**

Octobre 2018

Résumé :

La zone de la gare ferroviaire s'impose comme un pôle essentiel du développement durable pour nos villes. Il s'agit généralement de territoire attractif situé aux portes de la ville.

Notre recherche portera donc sur les divers concepts en relation avec les aménagements ferroviaires en zone urbaine et la relation ville / gare, mais aussi avec la récupération et la requalification des friches par le biais du renouvellement urbain.

Le but de cette recherche sera de nous guider dans l'élaboration d'une analyse critique de l'instrument d'urbanisme en vigueur qu'est le pos ainsi qu'une contre-proposition à l'aménagement proposé qui nous a semblé omettre les besoins de la ville de Beni Mered et de sa population.

-Notre intervention se basera donc sur les principes du projet urbain afin de répondre aux problématiques dégagées lors à l'analyse urbaine ainsi que sur l'étude d'expériences étrangères dans des situations similaires. Nous avons essayé d'intégrer l'idée du pôle d'échange multimodal, et que la gare n'est pas seulement un lieu de transit mais également un lieu de vie, de détente et un point de convergence des différents moyens de transports.

Mots clés : projet urbain/instrument d'urbanisme/ la zone de la gare ferroviaire/ porte de la ville/ aménagement ferroviaire/ renouvellement urbain / requalification urbaine / friches/pôle d'échange multimodal /Beni Mered .

ملخص

تعتبر منطقة محطة القطار قطب اساسي للتنمية المستدامة في مدننا. إذ انها منطوق جذابة تقع عموما على أبواب المدينة. يرتكز بحثنا على المفاهيم المختلفة المتعلقة بتخطيطات السكك الحديدية في المناطق الحضرية والعلاقة بين المدينة / المحطة ، أيضا مع استعادة وإعادة تأهيل الأراضي البور من خلال التجديد الحضري الهدف من هذا البحث هو إرشادنا لتطوير تحليل نقدي لأداة التخطيط العمراني الحالية مخطط استخدام الأراضي مع اقتراح تخطيط مضاد للتخطيط المقترح حيث انه بدأ لنا حذف احتياجات مدينة بني مراد وسكانها.

ولذلك ، فإن تدخلنا يستند على مبادئ المشروع الحضري من أجل الإجابة عن الاشكاليات المطروحة التي تم تحديدها بناء على التحليل الحضري وكذلك على دراسة التجارب الأجنبية في الحالات المشابهة. حاولنا دمج فكرة قطب تبادل متعدد الوسائل وان المحطة ليست مكان للعبور فقط ولكن أيضا مكائا للحياة والاسترخاء ونقطة التقاء وسائل النقل المختلفة.

كلمات مفتاحية : المشروع الحضري/ أداة التخطيط العمراني/ منطقة محطة القطار/ أبواب المدينة/ تخطيطات السكك الحديدية/ التجديد الحضري/ التأهيل الحضري/ الأراضي البور/قطب تبادل متعدد الوسائل/بني مراد

REMERCIEMENTS

*Nous tenons particulièrement à remercier toute personne ayant aidé de près ou de loin à l'élaboration de ce modeste travail. Et ce à commencer par l'équipe pédagogique. Merci donc à M.ZERARKA qui dirige l'option "Architecture et Projet Urbain" d'une main de maître et dont le sérieux, nous-mêmes. Merci à **M.BENOUARED** à **M.SAFAR ZITOUN** et à **M.KHARROUBI** pour leurs précieux conseils, leur patience et l'amour du métier d'architecte qu'ils nous ont transmis. Merci enfin à toutes les rencontres que nous avons faites au cours de nos études, enseignants, camarades et amis qui ont tous, à leur manière contribué à notre succès et à faire de nous les jeunes architectes que nous sommes devenus au bout de ces cinq belles années.*

**CHAPITRE II :
ETAT DES
CONNAISSANCES**

CHAPITRE II : ETAT DES CONNAISSANCES :

Connaissances en relation avec la thématique.

Cette partie de l'étude consiste à présenter des exemples ayant trait à la thématique développée **Restructuration et requalification de la zone de la gare ferroviaire ; PA : Création d'un Pôle d'échange multimodale.**

Introduction :

Le transport est l'une des activités humaines les plus anciennes. Elle remonte aux origines de l'humanité. Et comme la nature est la première source d'inspiration de l'homme, celui-ci a commencé par « le plus naturel » en utilisant ses muscles pour déplacer des biens d'une part et en profitant de la force des courants d'eau d'autre part. Cette activité a connu des révolutions historiques favorisées par des inventions technologiques et des découvertes de nouvelles pratiques. Ainsi, le transport a changé plusieurs fois de visage après la domestication de certains animaux, en passant par l'invention de la roue et en arrivant aux derniers progrès concernant les moteurs à vapeur, diesel et électriques.

Il représente aussi l'une des plus importantes activités humaines. Il joue un rôle majeur dans la détermination et l'intensification des relations spatiales entre lieux géographiques. C'est un service qui intervient à plusieurs niveaux, touchant plusieurs aspects de la vie, il acquiert une grande importance qui touche plusieurs domaines (économiques, social, politique, environnemental, géographique, etc.).

Définition de quelques notions.

II.1. Le Projet Urbain

II.1.1. Essai de définition

Le Projet Urbain est un projet qui renvoie avant tout à une nouvelle gestion de la ville, rompant avec la gestion traditionnelle, bureaucratique, linéaire, sectorielle et peu soucieuse des contextes locaux. Il peut se définir également comme une nouvelle approche d'intervention spatiale, soucieuse d'intégrer les différentes dimensions de la planification et la ville, à savoir : la dimension urbanistique, sociale, économique, politique et culturelle.

Selon Dind (2011) : « le projet urbain est à la fois un processus concerté et un projet territoriale : il consiste à définir et mettre en œuvre des mesures d'aménagement sur un territoire urbain donné, en partenariat avec tous les partenaires civils et institutionnels concernés, intégrant les différentes échelles territoriales et le long terme, en vue d'un développement urbain durable »¹.

¹ Dind, La gestion du projet urbain, ed : Lausanne, janvier 2011

Patrizia INGALLINA, « Il s'agit d'un concept et d'une manière d'agir en formation qui marquent un moment de transition entre la manière traditionnelle de penser l'urbanisme et une nouvelle approche, moins figée et plus ouverte aux transformations et aux débats »²

Ch. DEVILLERS, "... Le projet urbain ne relève pas d'une profession, mais d'une compétence, il n'est pas une procédure mais une démarche"... "Il est une pensée de la reconnaissance de ce qui est là, des traces, du substrat, une reconnaissance du mouvement et du flux dans lequel on se situe, des fondations sur lesquelles on s'appuie pour établir des fondations pour d'autres qui viendront après "³

Ch. DEVILLERS, "... Le projet urbain ne relève pas d'une profession, mais d'une compétence, il n'est pas une procédure mais une démarche"... "Il est une pensée de la reconnaissance de ce qui est là, des traces, du substrat, une reconnaissance du mouvement et du flux dans lequel on se situe, des fondations sur lesquelles on s'appuie pour établir des fondations pour d'autres qui viendront après "⁴

II.1.2 Les enjeux du projet urbain :

- Améliore la qualité de vie.
- Intègre les concertations et la négociation.
- Offre des solutions concrètes et opérationnelles.

Selon Choay, F. et Merlin, P. dans leur Dictionnaire définissent trois ⁵

II.1.3 Acteurs du Projet Urbain :

Le PU étant interdisciplinaire et participatif, il intègre donc un éventail large d'acteurs, faisant ainsi du projet non plus la prérogative de l'architecte, mais un travail collectif.

On peut les résumer comme suit :

-Les acteurs mobilisés par le projet qui sont généralement : les décideurs, acteurs publics (collectivités locales) ; les professionnels au sens large (architectes, urbanistes, techniciens,) ; les agents économiques (qui vont contribuer à la mise en œuvre).

-Les acteurs mobilisés dans le projet à savoir : la société civile avec notamment les habitants ; les visiteurs ; les usagers ; les acteurs particuliers porteurs d'opinion (presse...)

² INGALLINA, P., « Le projet urbain ». (Il Progetto Urbanistico), Edit. 'Que sais-je ?', France, 2001, p.3.

³ MANGUIN D. & PANNERAI P., « Le projet urbain », Edit. Parenthèses, France, 2002

⁴ DEVILLERS Christian, Le projet urbain, édition. Un Pavillon de l'Arsenal, Paris, 1994, pages 12-13

⁵ Choay, F. et Merlin, P., 2010. Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, Paris, Presses universitaires de France. p. 963

Cette n'a cependant pas toujours été partagée par tous les architectes, certains refusant même cette appellation d'acteurs urbains, considérant ces derniers comme inaptes à faire de la forme urbaine, le projet serait de la responsabilité des architectes, ce serait leur affaire⁶

II.1.4 Dimensions du projet urbain :

C'est grâce à cette diversité d'acteurs, sa façon de transcender les échelles du territoire et son ancrage dans son contexte que le PU gagner en richesse et peut répondre à des enjeux multiples et divers, c'est sa poly-appréhension qui lui confère sa part multidimensionnelle :

- **La dimension politique :**

Le projet urbain fait souvent partie d'un programme politique, participant à véhiculer une vision et des principes mais aussi, grâce à des notions telles que l'urbanisme d'incitation, les opportunités urbaines où la participation efficace permet l'instauration d'une certaine osmose entre la communauté locale et les acteurs publics.

- **La dimension économique et financière :**

Cette dimension fait référence à la compétitivité entre les villes pour ce qui est d'attirer les visiteurs et les investisseurs en vue de l'épanouissement de l'économies locale. Cela passe par l'amélioration de l'image de la ville et la mise en exergue de ses potentialités qui nécessitent la prise en compte des relations entre local et global et une recherche de la performance économique et de la qualité urbaine.

- **La dimension urbaine et architecturale :**

La qualité des espaces urbains et des pratiques de la ville s'obtient à travers l'amélioration des liaisons fonctionnelles avec l'existant. Le projet urbain se fonde sur le contexte (dimensions historiques et territoriales citées plus haut) pour créer un nouvel espace, et restaure une médiation constructive entre techniques conventionnelles et idées novatrices.

- **La dimension socioculturelle :**

L'adoption de la concertation lors de la mise en œuvre des projets favorise l'implication active des citoyens favorisant ainsi leur participation civique et l'inculcation d'un sentiment fort de citoyenneté et d'appropriation de l'espace. Aussi, et toujours par son ancrage au contexte, le projet urbain exploite la valeur culturelle des lieux comme levier de démarcation pour la ville en créant une identité collective partagée par tous (charge symbolique).

II.1.5 Échelles du projet urbain :

⁶ (LAHLOU Amel, *Le projet urbain comme stratégie de modernisation de la ville de Constantine, mémoire de magistère, Université Hadj Lakhder Batna, 2012*)

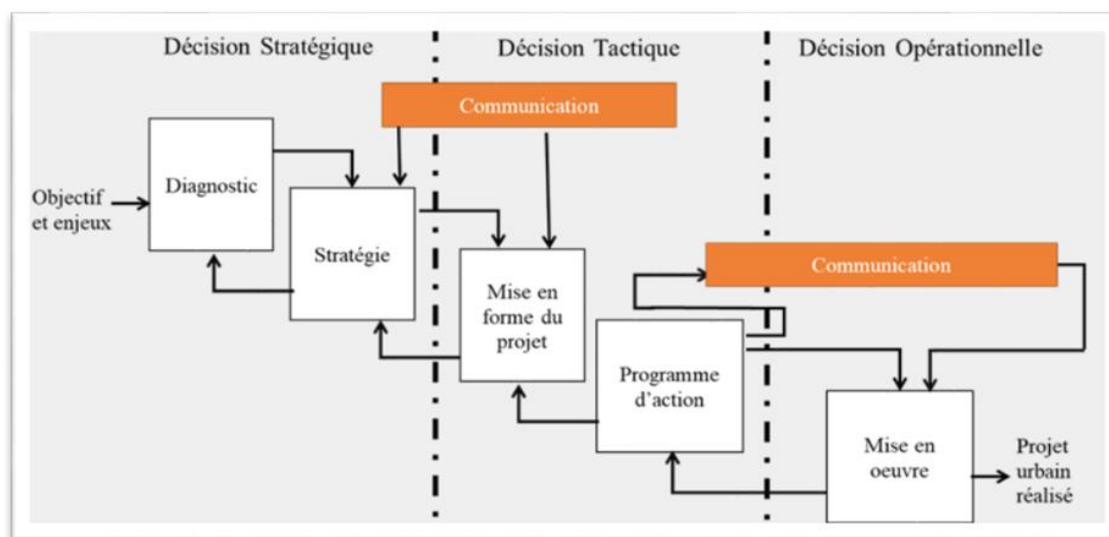
Le Projet Urbain est un procédé d'intervention spatiale envisagé contre la dégradation continue de la qualité et du cadre de vie. Il peut aller donc d'une réelle action de planification urbaine circonscrite dans le temps et l'espace à un simple projet ponctuel, passant par les différents niveaux et échelles de la planification

- Le projet urbain global (agglomération).
- Le projet urbain local (ville).
- Le projet urbain complexe (quartier).
- Le projet architectural (bâtiment).

II.1.6 Les objectifs du Projet Urbain :

« Le projet urbain doit devenir davantage une attitude qu'un savoir en soi. C'est une façon d'être ouvert sur le monde, de capter toutes les informations, d'être à l'affût de tout ce qui évolue dans la ville, dans le jeu des acteurs. Faire du projet urbain, c'est savoir prendre en considération cette évolution. »⁷

Le Projet Urbain est une réponse aux dysfonctionnements multiples des villes. Par sa stratégie il vise simultanément à un développement social, spatial et économique d'un site. Ce développement doit être durable dans le temps, efficace et pertinent.



II.1.7 Les étapes du Projet urbain :

⁷ Amina Sellali , “ Apprendre à projeter la ville, le territoire, le paysage ”, Transcription de la conférence du 19 mars 2002 organisée à l’IFA, Paris.

Figure 2.1 : Les étapes du PU, M.R. LAOUAR, C. TAHON, C. BOULEMIA, « Méthodologie de conception et de Mise en œuvre d'un système d'information urbain »pdf

Synthèse

Le projet urbain est une action globale et négociée pour créer un environnement de qualité, Articulant le passé au futur. Il correspond donc à une nouvelle manière de penser l'urbanisme.

II.2. Les friches urbaines :

II.2. 1. Définition :

La dénomination de friche désigne un certain nombre d'espaces urbains en situation d'abandon ou de sous-utilisation. Elle suggère une multitude de cas, de fonctions, et de compositions, mais revêt malgré tout un même caractère. Les friches urbaines sont les conséquences de phénomènes cumulatifs : fortes mutations économiques, effritement du tissu industriel, délocalisation d'industries du centre vers la périphérie, affaiblissement de la fonction logement dans les anciens quartiers industriels, faillite... Cette diversité de phénomènes engendre différents types de friches: **Industrielles** (les plus répandues en milieu urbain, caractérisées par des sites vacants ou bâtis ; contaminés ou non; situés en milieu urbain et faciles d'accès); **Portuaires** (spécifiques aux villes maritimes ou portuaires, causées par l'écroulement de l'industrie navale, occupant de larges espaces en plus de docks et d'entrepôts sur quais et parfois accompagnées de quartiers ouvriers); **Militaires** (conséquences de changements politiques et de la professionnalisation des armées, terrains nus non équipés pour l'urbanisation ou ponctués de bâtiments à l'état de ruine, assez difficiles à reconvertir); **Ferroviaires** (liées à une activité de dépôt et de services, utilisant de grands entrepôts de stockage; d'entreposage; de magasinage et d'entretien de locomotives); **Commerciales** (bâtiments; locaux ou bureaux situés en milieux urbains, abandonnés ou sous utilisés) ; **Résidentielles** (poches urbaines de taille relativement faible situées en milieu urbain dense; résultant de la démolition de bâtiments vétustes; de la résorption d'habitat précaire ou de catastrophes naturelles). ⁸

II.2. 2. Problématiques des friches industrielles :

La friche industrielle est fréquemment une coupure dans l'urbanisation favorisant la violence et l'insécurité. Elle détériore l'image de marque du quartier ou de la ville et contribue souvent à la dévalorisation du tissu urbain environnant. ⁹

⁸ DJELLATA Amel, « planification urbaine et stratégie de reconquête des friches », mémoire de magistère, EPAU, sept 2006.

⁹ GAUDRIAULT . C, « friches industrielles en Ile de France, définition, inventaire, expériences de réaffectation, région d'Ile de France et ministère de l'environnement et du cadre de vie – service technique de l'urbanisme », I.A.U.R.I.F,1979, p3

- **Impact environnemental :**

Les friches industrielles ont des conséquences dramatiques sur l'environnement. Les terrains sur lesquels étaient implantées des industries métallurgiques, chimiques ou encore militaires s'avèrent chargés en pollution. Pollution de sols, pollution de la nappe phréatique, de cours d'eau (fleuves, canaux, ports) et donc, altération des ressources naturelles, préjudices éventuels sur la santé publique, diminutions globales de bien-être liées à la pollution visuelle que constitue la friche sont a priori autant de dommages provenant de la formation et du maintien de friches industrielles. La dégradation des installations est également dangereuse pour la population vivant aux alentours, notamment les enfants qui ont pour habitude d'aller jouer sur ce genre de terrain. Les risques d'incendie sont par ailleurs multiples.

- **Impact économique :**

Les friches industrielles ont également un impact sur l'économie de la ville où elles se situent. Pour viabiliser, dépolluer et décontaminer ces terrains vagues, le coût est en effet exorbitant. Les friches industrielles donnent de surcroît une mauvaise image de la ville, induisant une moins-value industrielles sur les valeurs foncières et immobilières de proximité.¹⁰

II.2. 3. Opérations possibles sur les friches:

Réhabilitation	Reconversion	Réaménagement	Restructuration
Pratique architecturale destinée à améliorer le bâti dévalorisé et prolonger sa durée de vie pour le rétablir dans l'estime collective. Il s'agit à partir d'une reconnaissance de l'existant, d'apporter les compléments qui feront levier vers évolution positive.	Intégrant des transformations sur l'état physique ou fonctionnel de la friche, la reconversion s'applique donc à toute modification fonctionnelle introduite par rapport à l'affectation initiale du site et de ses bâtiments.	Cette action vise à aménager un terrain en friche pour le transformer en un nouveau lieu de plus grande valeur et utilité.	C'est l'aménagement d'une nouvelle structure, (comme la restructuration du centre d'une ville), en donnant une nouvelle organisation spatiale et fonctionnelle aux friches et aux constructions qui s'y trouvent.

Tableau 2.1: Opérations possibles sur les friches (par les auteurs)

II.3. Les instruments d'urbanisme :

II.3. 1. Définition des instruments d'urbanisme :

Les instruments d'urbanisme sont définis par des textes juridiques , ainsi « Les instruments d'aménagements et d'urbanisme fixent les orientations fondamentales d'aménagement des territoires intéressés et déterminent les prévisions et les règles d'urbanisme ,ils définissent plus particulièrement les conditions permettant d'une part de rationaliser l'utilisation de l'espace, de préserver les activités agricoles, de protéger les périmètres sensibles, les sites ,les

¹⁰ FUTURA PLANETE. (2017) *Quels sont les problèmes liés aux friches industrielles ?* [en ligne]. Disponible sur : < <http://www.futura-sciences.com> > [Consulté le 17 septembre 2017].

paysages, d'autre part de prévoir les terrains réservés aux activités économiques et d'intérêt général et aux constructions pour la satisfaction des besoins présents et futurs en matière d'équipements collectifs de services, d'activités et de logement, ils définissent également les conditions d'aménagement et de construction en prévention des risques naturels »¹¹.

II.3. 2. Historique des politiques urbaines en Algérie:

- **Période coloniale :**

A leur arrivée en Algérie, les colons français ont trouvé des villes régies par une loi urbaine communautaire, inspirée de la religion musulmane et des coutumes locales.

Ils ont donc entrepris diverses interventions afin de mieux assoir leur emprise (plan d'alignement et de réserves ; loi CORNUDET pour la planification urbaine en France et ses colonies ...) et ont instauré au fil du temps une tradition urbaine dont l'influence persiste jusqu'à nos jours.

- **Après l'indépendance :**

L'état s'est focalisée sur la recherche de solutions urgentes aux affaires politiques, sociales et économiques par l'application de lois d'urbanisme héritées de la période coloniale, ce qui a induit un gel des transactions foncières et donc une urbanisation modérée et une stagnation de la construction privée.

- **Vers la fin des années 1970 :**

Et après une succession d'instruments de planification purement décisionnels et bureaucratiques, devenus caduques, l'ALGERIE se dote de nouveaux instruments d'urbanisme, orientés vers la rationalisation de l'occupation des sols et non plus vers la programmation des investissements, ce sont les instruments que nous connaissons, des schémas d'aménagement globaux (SNAT, SRAT et PAW) aux instruments de détail qui nous intéressent particulièrement le PDAU et le POS

II.3. 3. PDAU :

A. Définition Du Plan Directeur D'aménagement Et D'urbanisme :

Le PDAU constitue l'instrument de planification urbaine à moyen et à long termes, il représente un document qui fixe les orientations fondamentales de l'aménagement du territoire d'une commune, d'une partie de commune ou d'un ensemble de communes, notamment en ce qui concerne l'extension de la ou des agglomérations intéressées¹².

Le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme PDAU est défini au sens de la loi 90-29 du 1er décembre 1990. il est aussi un instrument de planification spatiale et de gestion urbaine.

¹¹ La loi 90-29 du 1er décembre 1990 relative à l'aménagement et l'urbanisme. jo de la république algérienne N°52. article 11

¹² Jacquignon.L, 1978, Boury.P ,1980

« Le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme est un plan directeur au sens classique du terme il est à la fois un guide de gestion et de prévisions pour les décideurs locaux (communes), un programme d'équipements et d'infrastructures pour la ville ou l'agglomération et un zonage du territoire communal »¹³

B. Les objectifs du plan directeur d'aménagement et d'urbanisme :

Le Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme tient compte des plans de développement et définit les termes de références des plans d'occupation des sols. Il prend en charge les programmes de l'Etat, des collectivités locales et ceux de leurs établissements et services publics. Le PDAU doit permettre de :

- Maîtriser et contrôler l'urbanisation à travers l'évolution organisée de chaque commune ou d'un groupement de communes ayant de fortes relations socioéconomiques.
- Définitions et réalisation de l'intérêt général (équipement, services et d'infrastructures)
- Concrétiser une politique de préservation des espaces sensibles (forêt, littoral, patrimoine, environnement, etc.)
- Apprécier les incidences de l'aménagement sur le long terme.
- Il définit la programmation urbaine en équipement et en infrastructure.
- Il divise l'espace urbain en entités et secteurs qui doivent évoluer d'une façon différente.
- Fixer les orientations fondamentales de l'aménagement du territoire de la ou des communes concernées en tenant compte des schémas d'aménagement et plan de développement.¹⁴
- Détermine la destination générale des sols sur l'ensemble du territoire d'une ou d'un ensemble de communes par secteurs (SU, SAU, SUF, SNU).
- Il définit les termes de références du plan d'occupation des sols.
- Prendre en charges, les programmes de l'état, des collectivités territoriales et ceux de leurs établissement et services publics.
- Détermine les zones d'intervention sur les tissus urbains et les zones protéger.¹⁵

II.3.4. POS

A. Le plans d'occupation des sols POS :

Le POS est un document d'urbanisme établi conformément aux dispositions législatives et réglementaires visant la production, ou la transformation du sol urbain et du cadre bâti dans le respect des dispositions du PDAU.

Le POS est l'instrument d'urbanisme le plus proche des préoccupations de l'architecte et de l'urbain designer, par son échelle, mais aussi par sa nature. En effet, il définit les modalités d'occupation morphologique et fonctionnelle de la parcelle, les

¹³ 3 Saïdouni Maouia ,Eléments d'introduction à l'urbanisme. Edition casbah 2001.p.145

¹⁴ Loi 90-29 du 1er décembre 1990.opus. cit. Article 16

¹⁵ Loi 90-29 du 1er décembre 1990.opus.cit.article 18)

principales caractéristiques morphologiques du bâti, voire ,dans certains cas, des éléments de style urbain et architectural¹⁶

« Le plan d'occupation des sols (POS) est un document juridique qui fixe dans le cadre des orientations du PDAU lorsqu'il en existe, les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols. Il s'applique à un territoire donné, comme partie de commune, ou partie du territoire rurale ». ¹⁷

B. Les objectifs du pos

Le plan d'occupation des sols POS est établi suivant les directives du plan directeur d'aménagement et d'urbanisme. Il a pour but la production ou la transformation du sol urbain et du cadre bâti. Il assure et précise ¹⁸ :

- La qualité architecturale et urbaine.
- Une consommation rationnelle des terrains à bâtir
- Une protection maximum des terres agricoles
- La conservation des espaces naturels, sites historiques et paysages naturels
- L'aspect fonctionnel et formel de la ville.
- La forme urbaine et les droits de construction et d'usage des sols.
- La nature et l'importance de la construction.
- Les règles relatives à l'aspect extérieur des constructions.
- Les espaces publics, les installations d'intérêt général, les voiries et les réseaux divers.
- Les zones, sites et monuments historiques, à protéger.

II.4. La restructuration urbaine

C'est une action qui poursuit l'objet d'une transformation ou mutation radicale des trois aspects de l'espace urbain, à savoir la fonction, la forme et la structure. La restructuration urbaine traite les espaces urbains qui souffrent d'un manque flagrant dans l'homogénéité de la structure existante représentée par son tracé et son cadre bâti, cette dernière est appelée à prendre une nouvelle organisation compatible avec les nouvelles exigences. « La restructuration introduit une nouvelle configuration de l'entité, en la remodelant. Elle implique, de ce fait, le changement radical d'un espace urbain assez vaste, aussi bien au niveau de son tracé que de son cadre bâti » Elle s'applique à des entités qui présentent une déstructuration et un manque d'homogénéité évidentes au niveau de son tracé ou du cadre bâti.

¹⁶ Saidouni Maouia, Eléments d'introduction à l'urbanisme. Edition casbah 2001. P156

¹⁷ Idem 73. P155

¹⁸ La loi 90-29 du 1er d2cembre1990.opus.cit.article 31

Exemples :

- La recomposition d'entités périphériques dont le développement s'est fait anarchiquement et sans relation avec le reste de la ville
- Le remodelage d'entités qui répondaient autrefois à des fonctions particulières et qui doivent maintenant intégrer d'autres fonctions (entités industrielles ou de stockage désaffectées, emprises ferroviaires abandonnées...)
- La recomposition d'une entités afin de la rendre aptes à accueillir un aménagement ou un équipement ponctuelle de grande envergure.¹⁹

« La restructuration est l'ensemble des dispositions et des actions administratives, juridiques, financières et techniques, coordonnées et décidées par le responsable de la gestion urbaine. Ces dispositions et ces actions sont finalisées pour intervenir dans certaines partie d'une ville existante pour une transformation de l'espace urbain en lui donnant une organisation différente des fonctions urbaines préexistantes ou en les remplaçant partiellement ou totalement par des fonctions tout à fait nouvelles. Cette organisation se matérialise dans une nouvelle structure de distribution et d'agencement de ces composantes physiques et spatiales, ainsi qu'une morphologie et une expression architecturale conditionnées par le caractère socio – physique proposé. ».²⁰

II.5. Requalification :

Qualifier' du latin 'qualificare' est composé de 'qualis' : « quel » au sens de « apte », « fait pour » et de 'facere' : « faire », « rendre tel ».

Les objectifs affichés de la politique de la ville vise le maintien des populations actuelles et l'accueil de nouveaux ménages en rendant le quartier attractif.

La ville va reprendre en main pour donner à celui qui a : l'habitant et aux nouveaux ce qui n'est pas contradictoire puisqu'un grand nombre de logements sont vacants. Les problèmes se situent à un autre niveau ; est-ce que le Politique peut dire que désormais ces habitants vont vivre avec ces nouveaux habitants. Cela suppose un changement dans la sociologie du quartier qui ne sera pas forcément accepté. D'autant plus que – nous y reviendrons – la mixité actuelle est née d'une sédimentation de populations au travers l'histoire qui a fini par former une communauté homogène.

II.6. L'étalement urbain :

II.6. 1 Définition de l'étalement urbain :

PULLIAT²¹ caractérise l'étalement urbain comme étant « le phénomène de croissance de l'espace urbanisé de façon peu maîtrisée, produisant un tissu urbain très lâche, de plus en plus

¹⁹ SAIDOUNI. M., Eléments d'introduction à l'urbanisme, Ed Casbah, 2000, p 129-130.

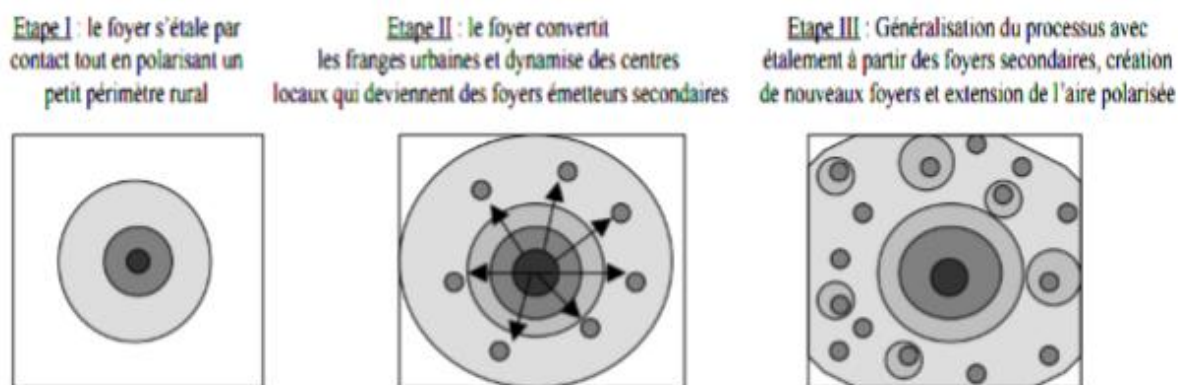
²⁰ Zuchelli. A., Introduction à l'urbanisme opérationnel et à la composition urbaine, Vol4 Ed OPU.Alger 1984 p 306

²¹ PULLIAT, G., « Etalement urbain et action publique », Mémoire de Master de Géographie, Septembre 2007, p 07.

éloigné du centre de l'aire urbaine dont il est dépendant. », dans ce sens il est à constater que l'étalement urbain se formule de manière relative qui dépend d'un pôle, d'un mécanisme résidentiel ou du développement de zones commerciales aux limites urbaines. Même si l'étalement urbain est reconnu autant que phénomène universel qui dépeuple les centres-villes au profit des périphéries de celle-ci, il a fait et fait encore l'objet de nombreux travaux et publications qui mettent en évidence la difficulté à le définir et à le mesurer²².

II.6. 2. Facteurs et impacts de l'étalement urbain

Facteurs et impacts de l'étalement urbain D'après Cyril ENAULT le processus de l'étalement



urbain peut se résumer en trois étapes successives, résumées sur la figure :

Figure2.2 : étapes de l'étalement urbain source : l'étalement urbain en France

Ce processus s'explique et se produit suite à l'effet de plusieurs facteurs accompagnés de contraintes spatiales, environnementales et mobiles. ROBERT LAUGIER²³ ; dans la synthèse documentaire effectuée sur l'étalement urbain en France, classe ces facteurs en groupes comme présentés sur le tableau 2.1. Les discours critiques sur l'étalement urbain soulignent notamment les divers impacts de ce phénomène. On citera alors l'impact vis-à-vis de :

- L'espace urbain, où même si ce dernier s'affiche avec une disponibilité infinie de terres il demeure la difficulté de gérer la proximité des diverses utilités du sol ;
- L'environnement, la nature cède au profit de l'artificialisation et la consommation énergétique plus élevée dans une ville éclatée que dans une ville compacte ;
- L'économique, dans une ville étalée il est indispensable de miser double pour répondre aux besoins de toutes ces aires urbaines ;
- Socioculturel, une ville dispersée radie le confort de vie, la mixité sociale et l'activité au sein des quartiers inciterait à encourager et développer des problèmes sociaux pouvant être majeurs.

²² AGUEJDAD, R., « Etalement urbain et évaluation de son impact sur la biodiversité, de la reconstitution des trajectoires à la modélisation prospective », thèse de doctorat, décembre 2009, p 20.

²³ LAUGIER, R., « l'étalement urbain en France », synthèse documentaire, Centre de Ressources Documentaires Aménagement Logement Nature, 2012, p.5.

<p>Facteurs macro économiques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Croissance économique • Mondialisation • Intégration européenne <p>Facteurs micro-économiques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Augmentation du niveau de vie • Coût du foncier • Disponibilité de terres agricoles bon marché • Compétition entre municipalités 	<p>Facteurs démographiques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Croissance démographique • Augmentation de la taille du ménage <p>Préférences résidentielles</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plus d'espace par personne • Préférences de logement <p>Transports</p> <ul style="list-style-type: none"> • Possession d'une automobile • Disponibilité des routes • Coût faible du carburant • Mauvaise qualité des transports 	<p>Problèmes urbains</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mauvaise qualité de l'air • Bruit • Appartements petits • Insécurité • Problèmes sociaux • Manque d'espaces verts • Mauvaise qualité des établissements scolaires <p>Cadre réglementaire</p> <ul style="list-style-type: none"> • Faible planification d'utilisation du sol • Faible mise en œuvre des plans • Manque de coordination verticale et horizontale
---	--	--

Tableau2.2 : facteurs de l'étalement urbain par Robert LAUGIER

Synthèse :

L'étalement urbain est un cercle vicieux touchant tant au domaine de l'aménagement du territoire (par la disposition et la construction des zones d'activités) qu'à celui de la mobilité (par le développement des infrastructures de transports et par les besoins créés par la localisation des fonctions urbaines).

II.7. Historique de développement de la gare :²⁴

En deux siècles d'existence, les gares et le système ferroviaire dans son ensemble ont connu des transformations extrêmement importantes, toujours en lien avec l'évolution des Technologies (remplacement du train à vapeur par la traction électrique, TGV). En incluant ces évolutions technologiques, les échanges se sont multipliés, Les attentes des usagers se font plus précises et par conséquent la forme de la gare a dû s'adapter. En fonction des théories urbanistiques et du rôle qu'on voulait lui confier, le Ferroviaire a connu des périodes d'intense développement mais aussi de déclin. Son Insertion dans les villes a changé. Nous allons ici tenter de dégager des périodes importantes Permettant de suivre ces évolutions et ainsi de mieux comprendre les enjeux actuels qui en Découlent.

II.7.1 La naissance de la gare dans les villes du début du XIXème siècle :

1. Caractère symbolique :

La construction des premières gares marque un tournant radical : c'est le passage du Cheval à la locomotive, voire l'expression physique du changement des rythmes de vie dû à La révolution industrielle. Les rails qui viennent couper des espaces ruraux amènent le bruit, La vitesse et séparent des espaces paisibles par cette infrastructure lourde qu'est le chemin

²⁴ Thomas Bruyas. De la complexité des projets de gares. Du traitement d'un objet urbain à la conduite de projet. Sciences de l'Homme et Société. 2015

De fer.

De 1830 à 1840, la gare n'a donc pas encore de symbolique forte. Tout le débat est cristallisé sur l'image du train, de la locomotive à vapeur. En effet, cette dernière apporte des changements profonds des rythmes de vie, d'échanges, de travail, et de mobilité. Les valeurs transmises par cette infrastructure s'opposent aux modes de vie du monde rural. Il est principalement utilisé pour transporter des marchandises, relier des sites de production. Dès 1832 avec la création de la ligne entre Saint Etienne et Lyon, on transporte même des personnes.



Figure 2.3 : Chemin de fer de Saint Etienne à Lyon, Engelmann, 1839.

2. L'insertion dans la ville :

Les premières gares ferroviaires sont situées loin des quartiers d'habitation.

Destinées principalement au transport des marchandises, elles sont donc construites à proximité des nouvelles zones

Industrielles.

-Pendant le premier tiers Du XIX^{ème} siècle, l'implantation des Gares ne prend Pas en compte

Croissance suburbaine des villes : On n'imaginait pas encore le potentiel de Déplacement des

personnes par le train. Ce manque de lien avec la ville conduit à la Fermeture de certaines gares comme celle de Houilles sur la ligne de Saint Germain en 1843 qui souffre d'un manque de rentabilité.

3. Typologies

L'architecture des premiers bâtiments destinés à l'accueil des voyageurs sera guidée Par la nécessité d'instaurer de la sûreté et de la sécurité. Il s'agit d'imposer un ordre strict Face à une technicité que l'on maîtrise mal : les flux sont canalisés, les arrivées et les départs

Séparés. Rapidement, 3 typologies de gares apparaissent. Ce qui les distingue est leur Implantation par rapport aux voies de chemin de fer.

-Ces premières gares sont construites comme de simples Bâtiments à usage d'habitation, auxquels s'ajoute une grande halle en bois recouvrant les voies. Le bâtiment contient simplement une salle pour les voyageurs et à l'étage des bureaux et le logement du

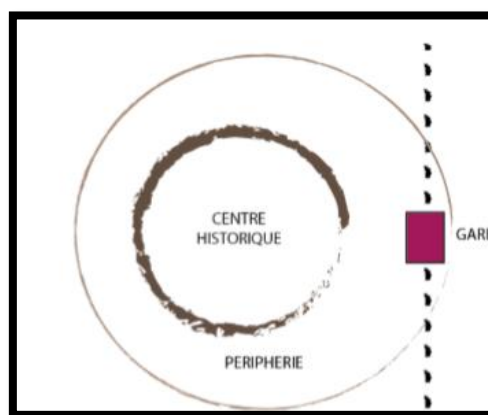


Figure 2.4 : Insertion urbaine des premières gares

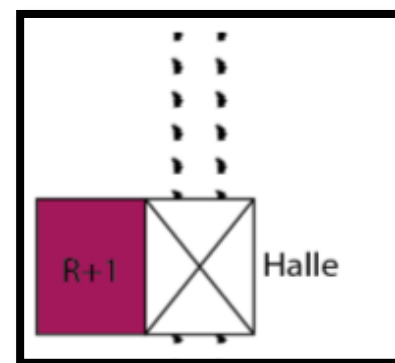
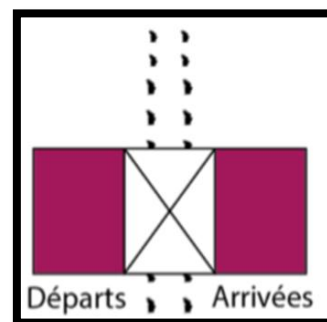


Figure 2.5 : Gare simple : bâtiment et halle

chef de gare. Il s'agit de la forme la plus simple et qui a inspiré tous les autres édifices. Les gares peuvent être « de tête » lorsqu'elles se situent en bout de ligne ou « de passage » lorsqu'elles se situent le long des voies comme sur le Schéma ci-contre.

Les secondes permettent de mieux gérer la séparation entre les flux entrants et sortants de l'édifice : elles sont constituées de deux bâtiments en brique ou en pierre, parallèles aux voies et reliés par une halle en bois. Ils sont souvent parfaitement symétriques.



Les troisièmes émergent en Italie dès 1840, lorsque Milan expérimente une nouvelle forme de gare en séparant le bâtiment voyageur de la halle. Ainsi, ce dernier n'est pas contraint au niveau architectural et peut s'élever sur plusieurs niveaux en reprenant les codes des constructions publiques plus classiques. Une autre particularité de la gare de Milan est que sa halle reprend les codes hypostyles, ce que l'on retrouvera plus tard lors de la monumentalisation de ce support du transport de passagers dans la seconde moitié du XIX^{ème} siècle.

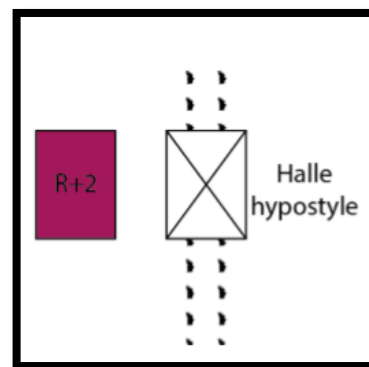


Figure 2.7 : Gare Italienne du début du XIX^{ème} : bâtiment voyageur et halle hypostyle

II.7.2. La gare comme porte de ville monumentale, 1850 – 1940 :

1. Caractère symbolique :

Entre 1840 et la fin du XIX^{ème} siècle, on observe un changement dans la pensée de l'immeuble support du transport ferroviaire : d'une halte, il devient un édifice. Il ne s'agit plus de réaliser une simple construction technique, mais de construire un édifice ayant un sens, une valeur. La petite construction devient un objet autonome. Dans la littérature avec Victor Hugo ou encore Emile Zola, on se rend bien compte que l'immensité de ces lieux entraîne une forme de « fascination » : La gare n'est pas seulement le support de la mobilité, mais symbolise le travail et une organisation qui s'inspire de l'usine, voire du logement. On parle même d'un lieu de culte lié au progrès, à l'industrialisation. On compare l'architecture impressionnante des grandes gares, avec leurs voutes de fer, à l'architecture des cathédrales. Parce qu'elle est un symbole de la modernité, les romantiques les combattent alors que les progressistes, à l'image des saint-simoniens, les idolâtrèrent et poussent à leur développement.

2. L'insertion dans la ville :

Bien que les gares restent bien souvent dans les quartiers extérieurs au centre-ville historiques, la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle voit les gares se rapprocher du centre et

Sortir des périphéries : on parle de gares intra-muros à l'image des gares de Londres, Paris ou Munich. Seulement la contrainte du passage des rails dans la ville impose la forme des gares. De « tête » qui devient majoritaire dans les grandes villes.

Mais plus que cela, la construction d'une gare devient l'occasion de créer un nouveau Quartier, c'est un nouveau pôle de développement de la ville et non plus seulement un Bâtiment technique à l'extérieur de cette dernière. La monumentalisation de ces édifices Dont nous traiterons les détails ci-après donne lieu à des aménagements urbains ambitieux. La place devant la gare, que nous nommons parvis s'impose, et l'accès à la gare se fait Généralement par de grandes et riches avenues

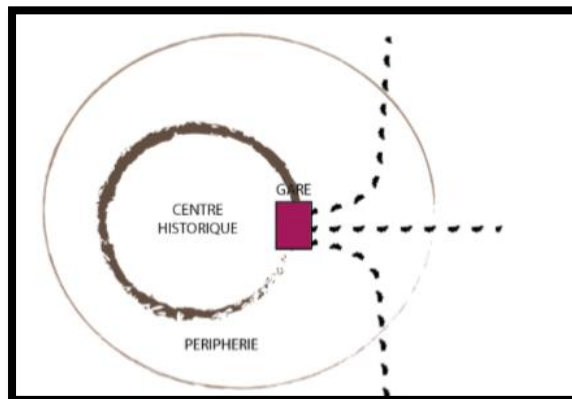


Figure 2.8 : Insertion urbaine des gares, 1850 - 1940

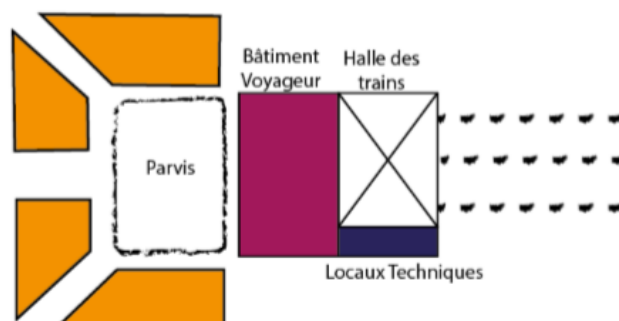


Figure 2.9 : : Monumentalisation des gares et développement des parvis

Ce parvis devient un lieu important de la transition entre la ville et la gare et permet D'accueillir les moyens de transports urbains, reflet des premières traces de l'intermodalité.

3. Typologies :

Cette période (1850-1940) marque une plus grande diversité dans les formes des gares. Si les haltes et gares locales conservent les organisations simples de la première moitié du XIX^{ème} siècle, les grandes villes voient ces monuments évoluer. Comme nous l'avons vu, les architectes et les ingénieurs s'associent afin de créer un bâtiment monumental qui assure l'interface entre la ville et l'univers technique du chemin de fer. Ainsi, il émerge une organisation de la gare dans la ville qui reste majoritaire avec un parvis, un bâtiment voyageur et une halle monumentale. Mais l'organisation interne à l'édifice gare fait l'objet de nombreuses innovations qui multiplient les formes donc les typologies. Nous allons ici en faire émerger les principales. Pour se faire, nous allons tenter de représenter ces typologies

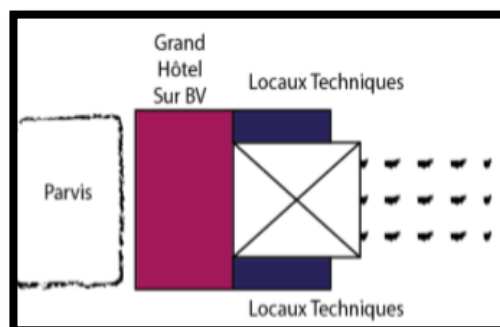


Figure 2.10 : Gares au Royaume-Uni, 1850 – 1940

selon la classification de Cristiana Mazzoni qui parle de « quatre traditions nationales ». De façon générale d'abord, l'édifice doit contenir au minimum une halle pour les voyageurs, la billetterie, le dépôt à bagages, les salles d'attente des différentes classes, et le logement des activités internes à la gare.

-Au Royaume-Uni d'abord, une forme de gare devient très vite dominante : le bâtiment voyageur, devant un espace public identifié, est dominé par un grand hôtel, souvent luxueux. Les locaux techniques se séparent du reste de la gare et s'installent dans les ailes latérales.

-En Allemagne, on observe une organisation complexe. Chaque corps de bâtiment est séparé des autres, et fait face à un espace public. On arrive rapidement à des organisations peu lisibles rendant l'exploitation de la gare lourde et peu efficace. On peut notamment noter que les halls d'entrée et de sortie se multiplient ce qui peut perdre le voyageur. Le fait que chaque façade soit traitée comme si elle était la principale peut ajouter à la confusion.

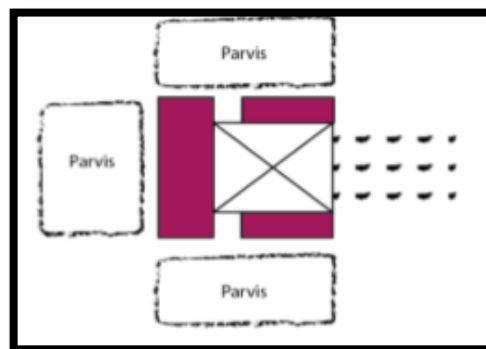


Figure 2.11 : Gares Allemandes, 1850 - 1940

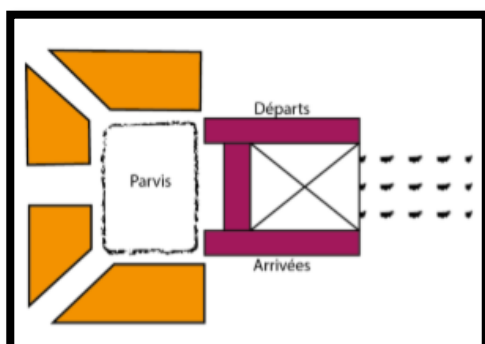


Figure 2.12 : Gares Italiennes, 1850 - 1940

-En Italie ensuite, les gares se retrouvent dans des quartiers « haussmanniens », face à de grandes avenues qui les relient aux centres des villes. La transition entre la gare et l'urbain se fait encore une fois via un parvis. Les départs restent séparés des arrivées. Si la façade se veut imposante en reprenant l'architecture des hôtels de ville, les deux corps latéraux sont les composantes les plus importantes

de
l'ensemble.

Destinés aux départs ou aux arrivées des voyageurs, ils contiennent aussi des services publics et des salons luxueux. Mais durant cette période, les plus grandes innovations se trouvent en France. Les exploitants et les pouvoirs publics tentent de trouver la forme la plus efficace en fonction de la taille et de la fréquentation de la gare. Les compagnies ferroviaires se groupent avec des bureaux d'architecture et des ingénieurs afin de faire émerger des « programmes fonctionnels » qui doivent permettre d'atteindre la meilleure organisation possible en fonction des types de gares. On arrive alors à des organisations différentes comme on peut le voir dans les schémas suivants.

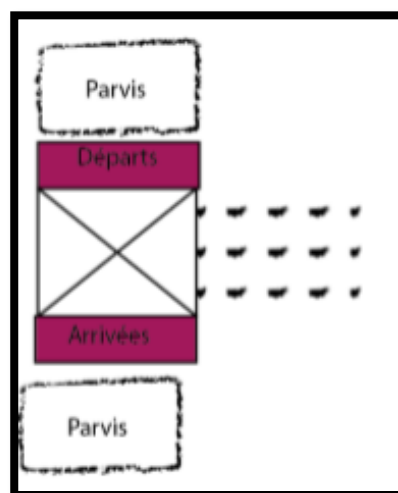


Figure 2.13 : Exemple de Gare française, 1850 - 1940

Aussi, le traitement architectural, les techniques utilisés et la distribution des voyageurs dans la gare sont de mieux en mieux réfléchis par chacun. On considère d'ailleurs que la vision de la gare comme bâtiment symbolique et reconnaissable date de cette période de

Grandes innovations. Auguste Perdonnet déclarera que « les gares ferroviaires ont-elles aussi leur architecture particulière ». C'est donc en France que le tryptique espace Urbain/technique/architecture est le mieux géré et à même de répondre aux besoins des usagers et des exploitants.

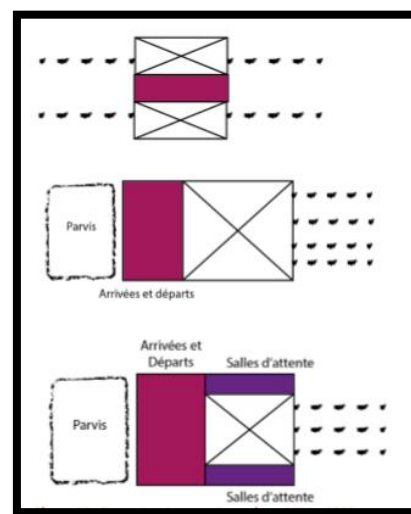


Figure 2.14 : Exemples de gares françaises, 1850 - 1940

II.7.3 La gare Moderne, nœud d'échange détaché de la ville :

1. Caractère symbolique :

Si la première moitié du XXème siècle était l'âge d'or du transport ferroviaire et des gares, la seconde guerre mondiale a changé radicalement l'image de ce mode de transport. Le lieu de départ des trains n'est plus un lieu public spécifique avec ses règles et ses références passées. C'est un lieu à traverser avec hâte ou l'attente devient une contrainte. Un lieu anonyme qui perd ses fonctions d'espace public collectif. La gare doit être fonctionnelle, efficace. Son insertion dans la ville d'ailleurs montre bien cette volonté de la cacher, et c'est ce que nous verrons par la suite. De plus, l'entre-deux-guerres voit aussi une nouvelle révolution dans les modes de déplacement : c'est l'avènement de la voiture, nouveau symbole de la modernité. Dès lors, l'Etat n'investit plus dans le chemin de fer. Les faillites des compagnies privées de chemin de fer en 1936 entraînent d'ailleurs la création de la Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF) dès 1937. Ainsi les gares sont-elles classées selon leur importance, leur trafic et leur situation Géographique par rapport à la capitale. Cette organisation se retrouve encore aujourd'hui Avec la classification des lieux d'attente du train en « gare nationale », « gare régionale » ou «

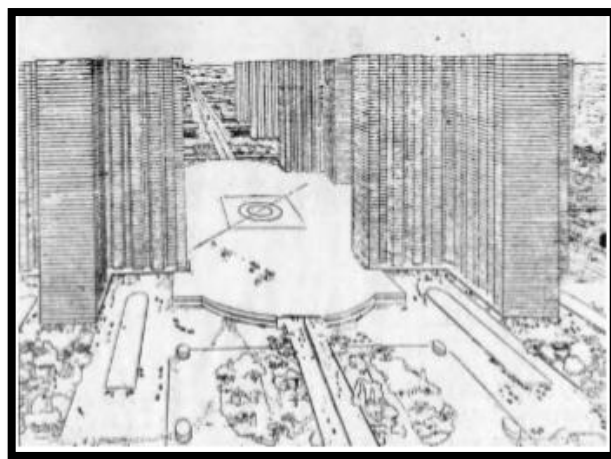


Figure 2.15 : Le Corbusier, projet pour une gare centrale, 1922.

Halte ferroviaire ». C'est enfin l'arrivée du mouvement Moderne qui change la perception que l'on peut avoir de ces lieux : les architectes les dessinent peu et tentent d'en effacer les effets sur leurs aménagements. Les écrits de grands architectes comme Le Corbusier (moderne) ou encore Tony Garnier (rationaliste) permettent de bien comprendre cette évolution.

2. L'insertion dans la ville :

L'invention de la traction électrique pour remplacer la machine à vapeur à la fin du XIX^{ème} siècle permet de repenser l'aménagement intérieur des gares. L'infrastructure doit donc répondre aux Exigences de la « ville moderne ». De fait, l'insertion dans l'urbain n'est plus un enjeu prioritaire. Le parvis, autrefois vu comme une transition entre la ville et le monde technique du ferroviaire perd de son caractère spécifique. La gare devient une simple infrastructure de transport sans lien avec son territoire. Ainsi, pour Le Corbusier, l'édifice doit être enterré avec plusieurs niveaux alignés verticalement, entourée de 4 buildings et dont la toiture sert d'accès pour les « taxis aériens »

3. Typologies :

Cette dernière remarque sur le caractère central de la gare dans les nouvelles mobilités liées aux transports en commun nous permet d'aborder la typologie de ces « gares modernes ». Pour que cette « machine » fonctionne, tout doit être optimisé. La conception des gares, chez les modernes comme les rationalistes, devient alors techniciste avec une stratification verticale des moyens de transport. La fluidité des espaces et des déplacements devient le critère premier. Chacun doit ressentir une fluidité du parcours, s'orienter facilement et avoir accès à une offre multiple en termes de modes de déplacement. L'architecture concentre donc des principes géométriques fonctionnels, avec des formes épurées qui mettent en avant la transparence (utilisation du verre) et l'absence de mensonge dans le dessin (fin des références classiques ou baroques). Les matériaux utilisés en effet changent, puisque les structures en béton sont privilégiées, notamment pour la construction des marquises qui remplaceront les grandes halles de fer et de verre. L'idéal de ce type de gare pourrait être représenté suivant la coupe schématique suivante :

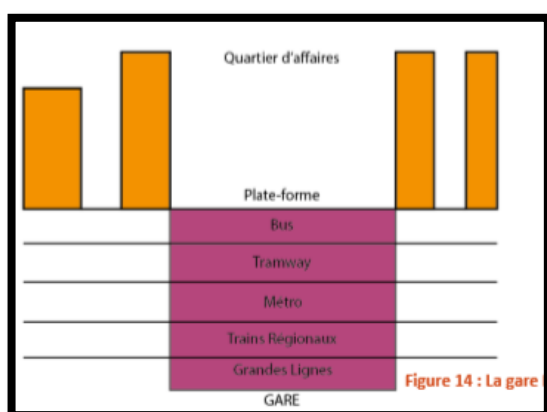


Figure 2.16 : La gare Moderne fonctions.

Perte de sens, fonctionnalisme, technicisme, architecture épurée : La gare devient un bâtiment administratif anonyme, uniquement tourné vers les déplacements. En tournant le dos à son caractère d'équipement public, l'édifice devient un « grand magasin pour prestations liées au transport ». Cette vision dure jusque dans les années 1980-90 où l'on parlera de la « renaissance des gares ». Il en découle la conception contemporaine de ces bâtiments destinés à l'accueil des voyageurs qui se veut un compromis entre fonctionnalité, échanges entre usagers et multiplication des

Toutes les photos de cette partie viennent de la même référence (Thomas Bruyas. De la complexité des projets de gares. Du traitement d'un objet urbain à la conduite de projet. Sciences de l'Homme et Société. 2015)

II.8. Le Pôle d'Echanges Multimodal :

II.8. 1. Définition d'un Pôle d'Echanges Multimodal :

Etudié depuis une trentaine d'années et sujet à de multiples appellations (complexe d'échanges, hub territoriaux, point de transfert, etc.), le terme de PEM est finalement apparu au Journal Officiel du 12 février 2006 rendant son utilisation officielle et commune à tous. Concrètement, il correspond à un lieu d'interconnexion et d'articulation des différents réseaux de transport, mais aussi à un point de rabattement des personnes vers les transports en commun. Il joue ainsi le rôle d'une interface de communication entre la ville et les réseaux de circulation. L'aménagement de cet espace urbain, ancré sur un territoire et en relation avec son environnement proche, permet la multi modalité : que l'on peut définir comme l'association de différents modes de transport (fer, route...), et vise à faciliter l'intermodalité : le passage d'un mode de transport à un autre au cours d'un même trajet. C'est aussi là que l'on trouve l'ensemble des services nécessaires aux voyageurs (systèmes d'information, trafic en temps réel, plans, achat de titres, etc.) Véritable lieu de vie et de mise en relation des individus, il est souvent accompagné en son sein ou à proximité de commerces et d'équipements (boulangerie, restaurants, tabac-presse, hôtellerie, toilettes...) Pour une attractivité et un fonctionnement optimal, les auteurs s'accordent sur la nécessité des PEM de combiner 3 fonction

II.8. 2. Une notion riche et complexe :

Un pôle d'échanges peut être défini comme un espace d'organisation des réseaux qui vise à faciliter les pratiques intermodales entre différents modes de transport et qui assure, par son insertion urbaine, une interface entre la ville et le réseau de transport. Au-delà de la rupture de charge qu'entraîne le changement de modes, les pôles d'échanges, lieu de l'intermodalité, bénéficient surtout d'une accessibilité démultipliée et d'une situation privilégiée, entre le nœud (de réseau) et le pôle (urbain) (Sander, 1991)²⁵

II.8. 3. Terminologie des pôles d'échanges :

Nous entamons cette étude terminologique par une carte postale du début du XXème siècle qui montre la gare de Château creux à Saint-Etienne. La photographie permet de constater, d'une part, que le rapprochement des modes de transports et l'intermodalité n'est pas une pratique nouvelle. Les gares ont toujours attiré tous types de véhicules, mais l'organisation et l'ampleur du regroupement des réseaux n'ont rien de comparable avec les dynamiques actuelles. D'autre part, le terme de « tête de ligne des communications » est employé pour désigner la qualité des relations possibles à partir de ce nœud dans le réseau ferré de l'époque. L'idée de « pôle d'échanges » est déjà suggérée.

²⁵ Sander A. (1991), « Les points de réseaux transport : une bibliographie », GDR Réseaux, RATP Unité Prospective, 23 p. + 169 fiches.



Figure 2.17 : Carte postale Saint-Etienne - La Gare de Châteaureux -France.

Source :cartes_postales-CPA/carte-postale-SAINTE-TIENNE-SAINTE-TIENNE-LA-GARE-DE-CHATEAUREUX-133.html

II.8. 4. Les fonctions des pôles d'échanges :

Dans un rapport sur « l'enjeu-station » en 1987²⁶, Isaac Joseph considère déjà que « la station s'est rapprochée de la ville et s'est éloignée du réseau ». L'auteur parle de commerce et de services comme si « la rue s'est engouffrée dans le métro ». Ces travaux montrent l'émergence de trois fonctions constitutives des lieux d'échanges : la fonction transport par l'articulation des réseaux, la fonction urbaine par l'intégration urbaine et la fonction service par l'association de commerces et d'informations au déplacement du voyageur.

- 1) Une fonction transport : parallèlement à la restructuration du réseau, les points-clés sont aménagés pour organiser et faciliter les correspondances entre lignes d'autobus. Ils doivent améliorer l'accès au réseau en devenant un point d'entrée privilégié pour l'utilisateur.
- 2) Une fonction urbaine : les points-clés sont des lieux dans la ville qui s'adaptent à leur milieu par la qualité architecturale du site et par le mobilier urbain qui prend en compte l'environnement dans lequel il s'insère.
- 3) Une fonction service : l'opération prévoit également d'améliorer la qualité de l'information et le confort des voyageurs, tout en développant l'action commerciale et l'intégration à l'animation urbaine au niveau local.²⁷

Cependant, la notion de points clés a progressivement perdu de sa richesse fonctionnelle initiale : « face à la diversité des fonctions attribuées originellement aux points-clés, le processus de mise en œuvre a fait le tri » (Offner, Sander, 1990), procédant au rejet des déterminations urbaines²⁸.

²⁶ Joseph I. (1987), « L'enjeu-Station, la station de métro comme espace public », réseau 2000, RATP, 48 p.

²⁷ Cette recherche propose une représentation par un « triangle d'équilibre » des rapports de force entre fonction transport, fonction service et fonction urbaine. Voir : Lefebvre M., Le Corre B. (1998), Méthodologie de création d'un pôle d'échanges multimodal en site urbain, Agence d'urbanisme de l'agglomération nantaise, rapport PREDIT.

²⁸ « Les points clés ont été implantés sur de vastes surfaces inoccupées (à l'exception de Clamart-Marché), loin des lieux de la centralité » (Offner, Sander, 1990). Ces aménagements facilitent le marquage de l'espace, la concentration des lignes mais limitent l'insertion urbaine de ces points remarquables.

L'opération, malgré ses intentions initiales, a éprouvé de grandes difficultés à maintenir dans une proportion équivalente ces trois fonctions.

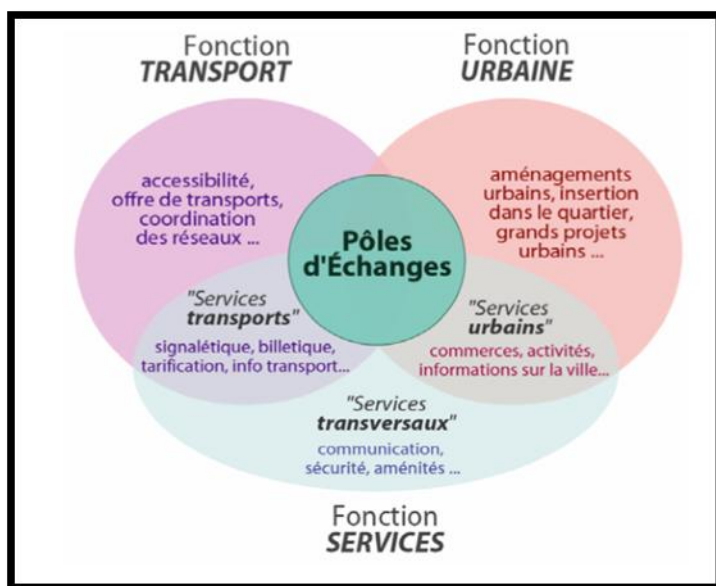


Fig2.18 Trinôme fonctionnel des pôles d'échanges Réalisation : Richer, 2006

II.9. Analyse thématique :

Critères de choix des exemples :

Les exemples thématiques choisis portent sur les trois critères suivants :

-**L'échelle** : la taille des projets urbains

-**La pertinence** (problématique) : les exemples abordent des problématiques urbaines semblables à la problématique de notre aire d'intervention.

-**La crédibilité** : Les trois exemples sont de "bons projets" évidents, des modèles qui répondent aux principes du PROJET URBAIN DURABLE

Conclusion du chapitre II :

Par le biais de ce chapitre nous avons essayé d'appréhender la notion de projet urbain en elle-même ainsi que divers axes et aspects qui peuvent lui être associés et qui sont en relation avec notre problématique à savoir la restructuration et requalification de la zone de la gare ferroviaire.

Nous avons d'abord, à travers les définitions et caractéristiques du projet urbain ainsi que sa relation avec les instruments d'urbanisme (PDAU-POS), acquis une base de connaissances qui nous permettra de faire une analyse critique sur les pos au niveau de notre zone d'étude et d'en déduire le degré de pertinence en tant que solution à une problématique urbaine et alternative aux dits instruments.

A travers son histoire, notre cas d'étude souffre de l'étalement urbain dont il faudrait comprendre la notion et les principales causes.

Enfin, nous avons tenté d'appréhender l'évolution de la gare ferroviaire et l'émergence des pôles d'échange multimodale, qui ont induit à la détermination de la relation entre la ville et sa gare ferroviaire.

Notre objectif sera donc de requalifier la zone de la gare ferroviaire en renforçant la relation ville-gare, par un nouveau plan d'aménagement qui va améliorer l'image de la ville.

**CHAPITRE II :
ETAT DES
CONNAISSANCES**

CHAPITRE II : ETAT DES CONNAISSANCES :

Connaissances en relation avec la thématique.

Cette partie de l'étude consiste à présenter des exemples ayant trait à la thématique développée **Restructuration et requalification de la zone de la gare ferroviaire ; PA : Création d'un Pôle d'échange multimodale.**

Introduction :

Le transport est l'une des activités humaines les plus anciennes. Elle remonte aux origines de l'humanité. Et comme la nature est la première source d'inspiration de l'homme, celui-ci a commencé par « le plus naturel » en utilisant ses muscles pour déplacer des biens d'une part et en profitant de la force des courants d'eau d'autre part. Cette activité a connu des révolutions historiques favorisées par des inventions technologiques et des découvertes de nouvelles pratiques. Ainsi, le transport a changé plusieurs fois de visage après la domestication de certains animaux, en passant par l'invention de la roue et en arrivant aux derniers progrès concernant les moteurs à vapeur, diesel et électriques.

Il représente aussi l'une des plus importantes activités humaines. Il joue un rôle majeur dans la détermination et l'intensification des relations spatiales entre lieux géographiques. C'est un service qui intervient à plusieurs niveaux, touchant plusieurs aspects de la vie, il acquiert une grande importance qui touche plusieurs domaines (économiques, social, politique, environnemental, géographique, etc.).

Définition de quelques notions.

II.1. Le Projet Urbain

II.1.1. Essai de définition

Le Projet Urbain est un projet qui renvoie avant tout à une nouvelle gestion de la ville, rompant avec la gestion traditionnelle, bureaucratique, linéaire, sectorielle et peu soucieuse des contextes locaux. Il peut se définir également comme une nouvelle approche d'intervention spatiale, soucieuse d'intégrer les différentes dimensions de la planification et la ville, à savoir : la dimension urbanistique, sociale, économique, politique et culturelle.

Selon Dind (2011) : « le projet urbain est à la fois un processus concerté et un projet territoriale : il consiste à définir et mettre en œuvre des mesures d'aménagement sur un territoire urbain donné, en partenariat avec tous les partenaires civils et institutionnels concernés, intégrant les différentes échelles territoriales et le long terme, en vue d'un développement urbain durable »¹.

¹ Dind, La gestion du projet urbain, ed : Lausanne, janvier 2011

Patrizia INGALLINA, « Il s'agit d'un concept et d'une manière d'agir en formation qui marquent un moment de transition entre la manière traditionnelle de penser l'urbanisme et une nouvelle approche, moins figée et plus ouverte aux transformations et aux débats »²

Ch. DEVILLERS, "... Le projet urbain ne relève pas d'une profession, mais d'une compétence, il n'est pas une procédure mais une démarche"... "Il est une pensée de la reconnaissance de ce qui est là, des traces, du substrat, une reconnaissance du mouvement et du flux dans lequel on se situe, des fondations sur lesquelles on s'appuie pour établir des fondations pour d'autres qui viendront après "³

Ch. DEVILLERS, "... Le projet urbain ne relève pas d'une profession, mais d'une compétence, il n'est pas une procédure mais une démarche"... "Il est une pensée de la reconnaissance de ce qui est là, des traces, du substrat, une reconnaissance du mouvement et du flux dans lequel on se situe, des fondations sur lesquelles on s'appuie pour établir des fondations pour d'autres qui viendront après "⁴

II.1.2 Les enjeux du projet urbain :

- Améliore la qualité de vie.
- Intègre les concertations et la négociation.
- Offre des solutions concrètes et opérationnelles.

Selon Choay, F. et Merlin, P. dans leur Dictionnaire définissent trois ⁵

II.1.3 Acteurs du Projet Urbain :

Le PU étant interdisciplinaire et participatif, il intègre donc un éventail large d'acteurs, faisant ainsi du projet non plus la prérogative de l'architecte, mais un travail collectif.

On peut les résumer comme suit :

-Les acteurs mobilisés par le projet qui sont généralement : les décideurs, acteurs publics (collectivités locales) ; les professionnels au sens large (architectes, urbanistes, techniciens,) ; les agents économiques (qui vont contribuer à la mise en œuvre).

-Les acteurs mobilisés dans le projet à savoir : la société civile avec notamment les habitants ; les visiteurs ; les usagers ; les acteurs particuliers porteurs d'opinion (presse...)

² INGALLINA, P., « Le projet urbain ». (Il Progetto Urbanistico), Edit. 'Que sais-je ?', France, 2001, p.3.

³ MANGUIN D. & PANNERAI P., « Le projet urbain », Edit. Parenthèses, France, 2002

⁴ DEVILLERS Christian, Le projet urbain, édition. Un Pavillon de l'Arsenal, Paris, 1994, pages 12-13

⁵ Choay, F. et Merlin, P., 2010. Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, Paris, Presses universitaires de France. p. 963

Cette n'a cependant pas toujours été partagée par tous les architectes, certains refusant même cette appellation d'acteurs urbains, considérant ces derniers comme inaptes à faire de la forme urbaine, le projet serait de la responsabilité des architectes, ce serait leur affaire⁶

II.1.4 Dimensions du projet urbain :

C'est grâce à cette diversité d'acteurs, sa façon de transcender les échelles du territoire et son ancrage dans son contexte que le PU gagner en richesse et peut répondre à des enjeux multiples et divers, c'est sa poly-appréhension qui lui confère sa part multidimensionnelle :

- **La dimension politique :**

Le projet urbain fait souvent partie d'un programme politique, participant à véhiculer une vision et des principes mais aussi, grâce à des notions telles que l'urbanisme d'incitation, les opportunités urbaines où la participation efficace permet l'instauration d'une certaine osmose entre la communauté locale et les acteurs publics.

- **La dimension économique et financière :**

Cette dimension fait référence à la compétitivité entre les villes pour ce qui est d'attirer les visiteurs et les investisseurs en vue de l'épanouissement de l'économies locale. Cela passe par l'amélioration de l'image de la ville et la mise en exergue de ses potentialités qui nécessitent la prise en compte des relations entre local et global et une recherche de la performance économique et de la qualité urbaine.

- **La dimension urbaine et architecturale :**

La qualité des espaces urbains et des pratiques de la ville s'obtient à travers l'amélioration des liaisons fonctionnelles avec l'existant. Le projet urbain se fonde sur le contexte (dimensions historiques et territoriales citées plus haut) pour créer un nouvel espace, et restaure une médiation constructive entre techniques conventionnelles et idées novatrices.

- **La dimension socioculturelle :**

L'adoption de la concertation lors de la mise en œuvre des projets favorise l'implication active des citoyens favorisant ainsi leur participation civique et l'inculcation d'un sentiment fort de citoyenneté et d'appropriation de l'espace. Aussi, et toujours par son ancrage au contexte, le projet urbain exploite la valeur culturelle des lieux comme levier de démarcation pour la ville en créant une identité collective partagée par tous (charge symbolique).

II.1.5 Échelles du projet urbain :

⁶ (LAHLOU Amel, *Le projet urbain comme stratégie de modernisation de la ville de Constantine, mémoire de magistère, Université Hadj Lakhder Batna, 2012*)

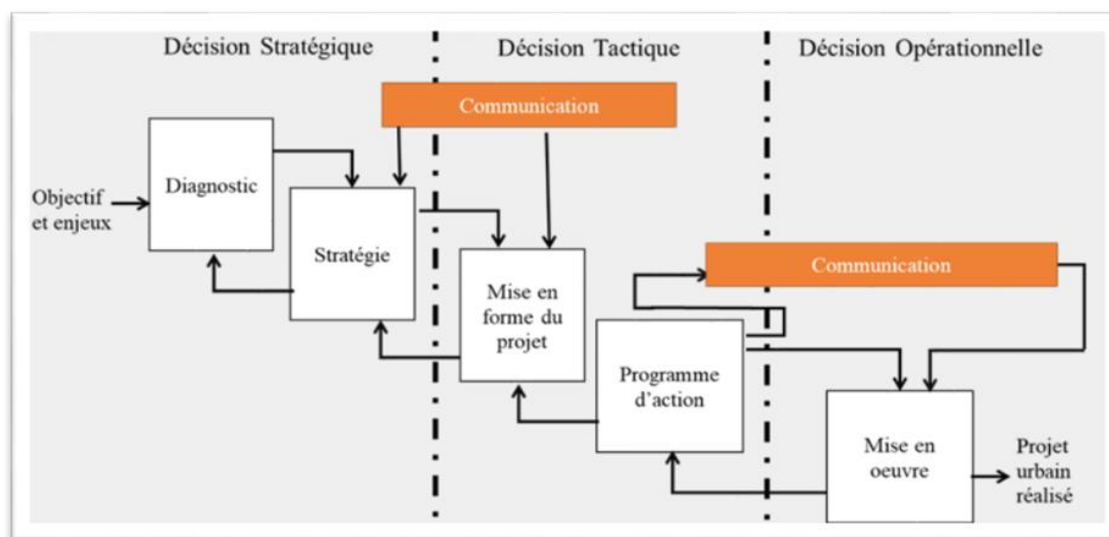
Le Projet Urbain est un procédé d'intervention spatiale envisagé contre la dégradation continue de la qualité et du cadre de vie. Il peut aller donc d'une réelle action de planification urbaine circonscrite dans le temps et l'espace à un simple projet ponctuel, passant par les différents niveaux et échelles de la planification

- Le projet urbain global (agglomération).
- Le projet urbain local (ville).
- Le projet urbain complexe (quartier).
- Le projet architectural (bâtiment).

II.1.6 Les objectifs du Projet Urbain :

« Le projet urbain doit devenir davantage une attitude qu'un savoir en soi. C'est une façon d'être ouvert sur le monde, de capter toutes les informations, d'être à l'affût de tout ce qui évolue dans la ville, dans le jeu des acteurs. Faire du projet urbain, c'est savoir prendre en considération cette évolution. »⁷

Le Projet Urbain est une réponse aux dysfonctionnements multiples des villes. Par sa stratégie il vise simultanément à un développement social, spatial et économique d'un site. Ce développement doit être durable dans le temps, efficace et pertinent.



II.1.7 Les étapes du Projet urbain :

⁷ Amina Sellali , “ Apprendre à projeter la ville, le territoire, le paysage ”, Transcription de la conférence du 19 mars 2002 organisée à l’IFA, Paris.

Figure 2.1 : Les étapes du PU, M.R. LAOUAR, C. TAHON, C. BOULEMIA, « Méthodologie de conception et de Mise en œuvre d'un système d'information urbain »pdf

Synthèse

Le projet urbain est une action globale et négociée pour créer un environnement de qualité, Articulant le passé au futur. Il correspond donc à une nouvelle manière de penser l'urbanisme.

II.2. Les friches urbaines :

II.2. 1. Définition :

La dénomination de friche désigne un certain nombre d'espaces urbains en situation d'abandon ou de sous-utilisation. Elle suggère une multitude de cas, de fonctions, et de compositions, mais revêt malgré tout un même caractère. Les friches urbaines sont les conséquences de phénomènes cumulatifs : fortes mutations économiques, effritement du tissu industriel, délocalisation d'industries du centre vers la périphérie, affaiblissement de la fonction logement dans les anciens quartiers industriels, faillite... Cette diversité de phénomènes engendre différents types de friches: **Industrielles** (les plus répandues en milieu urbain, caractérisées par des sites vacants ou bâtis ; contaminés ou non; situés en milieu urbain et faciles d'accès); **Portuaires** (spécifiques aux villes maritimes ou portuaires, causées par l'écroulement de l'industrie navale, occupant de larges espaces en plus de docks et d'entrepôts sur quais et parfois accompagnées de quartiers ouvriers); **Militaires** (conséquences de changements politiques et de la professionnalisation des armées, terrains nus non équipés pour l'urbanisation ou ponctués de bâtiments à l'état de ruine, assez difficiles à reconvertir); **Ferroviaires** (liées à une activité de dépôt et de services, utilisant de grands entrepôts de stockage; d'entreposage; de magasinage et d'entretien de locomotives); **Commerciales** (bâtiments; locaux ou bureaux situés en milieux urbains, abandonnés ou sous utilisés) ; **Résidentielles** (poches urbaines de taille relativement faible situées en milieu urbain dense; résultant de la démolition de bâtiments vétustes; de la résorption d'habitat précaire ou de catastrophes naturelles).⁸

II.2. 2. Problématiques des friches industrielles :

La friche industrielle est fréquemment une coupure dans l'urbanisation favorisant la violence et l'insécurité. Elle détériore l'image de marque du quartier ou de la ville et contribue souvent à la dévalorisation du tissu urbain environnant.⁹

⁸ DJELLATA Amel, « planification urbaine et stratégie de reconquête des friches », mémoire de magistère, EPAU, sept 2006.

⁹ GAUDRIault . C, « friches industrielles en Ile de France, définition, inventaire, expériences de réaffectation, région d'Ile de France et ministère de l'environnement et du cadre de vie – service technique de l'urbanisme », I.A.U.R.I.F,1979, p3

- **Impact environnemental :**

Les friches industrielles ont des conséquences dramatiques sur l'environnement. Les terrains sur lesquels étaient implantées des industries métallurgiques, chimiques ou encore militaires s'avèrent chargés en pollution. Pollution de sols, pollution de la nappe phréatique, de cours d'eau (fleuves, canaux, ports) et donc, altération des ressources naturelles, préjudices éventuels sur la santé publique, diminutions globales de bien-être liées à la pollution visuelle que constitue la friche sont a priori autant de dommages provenant de la formation et du maintien de friches industrielles. La dégradation des installations est également dangereuse pour la population vivant aux alentours, notamment les enfants qui ont pour habitude d'aller jouer sur ce genre de terrain. Les risques d'incendie sont par ailleurs multiples.

- **Impact économique :**

Les friches industrielles ont également un impact sur l'économie de la ville où elles se situent. Pour viabiliser, dépolluer et décontaminer ces terrains vagues, le coût est en effet exorbitant. Les friches industrielles donnent de surcroît une mauvaise image de la ville, induisant une moins-value industrielles sur les valeurs foncières et immobilières de proximité.¹⁰

II.2. 3. Opérations possibles sur les friches:

Réhabilitation	Reconversion	Réaménagement	Restructuration
Pratique architecturale destinée à améliorer le bâti dévalorisé et prolonger sa durée de vie pour le rétablir dans l'estime collective. Il s'agit à partir d'une reconnaissance de l'existant, d'apporter les compléments qui feront levier vers évolution positive.	Intégrant des transformations sur l'état physique ou fonctionnel de la friche, la reconversion s'applique donc à toute modification fonctionnelle introduite par rapport à l'affectation initiale du site et de ses bâtiments.	Cette action vise à aménager un terrain en friche pour le transformer en un nouveau lieu de plus grande valeur et utilité.	C'est l'aménagement d'une nouvelle structure, (comme la restructuration du centre d'une ville), en donnant une nouvelle organisation spatiale et fonctionnelle aux friches et aux constructions qui s'y trouvent.

Tableau 2.1: Opérations possibles sur les friches (par les auteurs)

II.3. Les instruments d'urbanisme :

II.3. 1. Définition des instruments d'urbanisme :

Les instruments d'urbanisme sont définis par des textes juridiques, ainsi « Les instruments d'aménagements et d'urbanisme fixent les orientations fondamentales d'aménagement des territoires intéressés et déterminent les prévisions et les règles d'urbanisme, ils définissent plus particulièrement les conditions permettant d'une part de rationaliser l'utilisation de l'espace, de préserver les activités agricoles, de protéger les périmètres sensibles, les sites, les

¹⁰ FUTURA PLANETE. (2017) *Quels sont les problèmes liés aux friches industrielles ?* [en ligne]. Disponible sur : < <http://www.futura-sciences.com> > [Consulté le 17 septembre 2017].

paysages, d'autre part de prévoir les terrains réservés aux activités économiques et d'intérêt général et aux constructions pour la satisfaction des besoins présents et futurs en matière d'équipements collectifs de services, d'activités et de logement, ils définissent également les conditions d'aménagement et de construction en prévention des risques naturels »¹¹.

II.3. 2. Historique des politiques urbaines en Algérie:

- **Période coloniale :**

A leur arrivée en Algérie, les colons français ont trouvé des villes régies par une loi urbaine communautaire, inspirée de la religion musulmane et des coutumes locales.

Ils ont donc entrepris diverses interventions afin de mieux asseoir leur emprise (plan d'alignement et de réserves ; loi CORNUDET pour la planification urbaine en France et ses colonies ...) et ont instauré au fil du temps une tradition urbaine dont l'influence persiste jusqu'à nos jours.

- **Après l'indépendance :**

L'état s'est focalisée sur la recherche de solutions urgentes aux affaires politiques, sociales et économiques par l'application de lois d'urbanisme héritées de la période coloniale, ce qui a induit un gel des transactions foncières et donc une urbanisation modérée et une stagnation de la construction privée.

- **Vers la fin des années 1970 :**

Et après une succession d'instruments de planification purement décisionnels et bureaucratiques, devenus caduques, l'ALGERIE se dote de nouveaux instruments d'urbanisme, orientés vers la rationalisation de l'occupation des sols et non plus vers la programmation des investissements, ce sont les instruments que nous connaissons, des schémas d'aménagement globaux (SNAT, SRAT et PAW) aux instruments de détail qui nous intéressent particulièrement le PDAU et le POS

II.3. 3. PDAU :

A. Définition Du Plan Directeur D'aménagement Et D'urbanisme :

Le PDAU constitue l'instrument de planification urbaine à moyen et à long termes, il représente un document qui fixe les orientations fondamentales de l'aménagement du territoire d'une commune, d'une partie de commune ou d'un ensemble de communes, notamment en ce qui concerne l'extension de la ou des agglomérations intéressées¹².

Le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme PDAU est défini au sens de la loi 90-29 du 1er décembre 1990. il est aussi un instrument de planification spatiale et de gestion urbaine.

¹¹ La loi 90-29 du 1er décembre 1990 relative à l'aménagement et l'urbanisme. jo de la république algérienne N°52. article 11

¹² Jacquignon.L, 1978, Boury.P, 1980

« Le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme est un plan directeur au sens classique du terme il est à la fois un guide de gestion et de prévisions pour les décideurs locaux (communes), un programme d'équipements et d'infrastructures pour la ville ou l'agglomération et un zonage du territoire communal »¹³

B. Les objectifs du plan directeur d'aménagement et d'urbanisme :

Le Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme tient compte des plans de développement et définit les termes de références des plans d'occupation des sols. Il prend en charge les programmes de l'Etat, des collectivités locales et ceux de leurs établissements et services publics. Le PDAU doit permettre de :

- Maîtriser et contrôler l'urbanisation à travers l'évolution organisée de chaque commune ou d'un groupement de communes ayant de fortes relations socioéconomiques.
- Définitions et réalisation de l'intérêt général (équipement, services et d'infrastructures)
- Concrétiser une politique de préservation des espaces sensibles (forêt, littoral, patrimoine, environnement, etc.)
- Apprécier les incidences de l'aménagement sur le long terme.
- Il définit la programmation urbaine en équipement et en infrastructure.
- Il divise l'espace urbain en entités et secteurs qui doivent évoluer d'une façon différente.
- Fixer les orientations fondamentales de l'aménagement du territoire de la ou des communes concernées en tenant compte des schémas d'aménagement et plan de développement.¹⁴
- Détermine la destination générale des sols sur l'ensemble du territoire d'une ou d'un ensemble de communes par secteurs (SU, SAU, SUF, SNU).
- Il définit les termes de références du plan d'occupation des sols.
- Prendre en charges, les programmes de l'état, des collectivités territoriales et ceux de leurs établissement et services publics.
- Détermine les zones d'intervention sur les tissus urbains et les zones protéger.¹⁵

II.3.4. POS

A. Le plans d'occupation des sols POS :

Le POS est un document d'urbanisme établi conformément aux dispositions législatives et réglementaires visant la production, ou la transformation du sol urbain et du cadre bâti dans le respect des dispositions du PDAU.

Le POS est l'instrument d'urbanisme le plus proche des préoccupations de l'architecte et de l'urbain designer, par son échelle, mais aussi par sa nature. En effet, il définit les modalités d'occupation morphologique et fonctionnelle de la parcelle, les

¹³ 3 Saïdouni Maouia ,Eléments d'introduction à l'urbanisme. Edition casbah 2001.p.145

¹⁴ Loi 90-29 du 1er décembre 1990.opus. cit. Article 16

¹⁵ Loi 90-29 du 1er décembre 1990.opus.cit.article 18)

principales caractéristiques morphologiques du bâti, voire ,dans certains cas, des éléments de style urbain et architectural¹⁶

« Le plan d'occupation des sols (POS) est un document juridique qui fixe dans le cadre des orientations du PDAU lorsqu'il en existe, les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols. Il s'applique à un territoire donné, comme partie de commune, ou partie du territoire rurale ». ¹⁷

B. Les objectifs du pos

Le plan d'occupation des sols POS est établi suivant les directives du plan directeur d'aménagement et d'urbanisme. Il a pour but la production ou la transformation du sol urbain et du cadre bâti. Il assure et précise ¹⁸ :

- La qualité architecturale et urbaine.
- Une consommation rationnelle des terrains à bâtir
- Une protection maximum des terres agricoles
- La conservation des espaces naturels, sites historiques et paysages naturels
- L'aspect fonctionnel et formel de la ville.
- La forme urbaine et les droits de construction et d'usage des sols.
- La nature et l'importance de la construction.
- Les règles relatives à l'aspect extérieur des constructions.
- Les espaces publics, les installations d'intérêt général, les voiries et les réseaux divers.
- Les zones, sites et monuments historiques, à protéger.

II.4. La restructuration urbaine

C'est une action qui poursuit l'objet d'une transformation ou mutation radicale des trois aspects de l'espace urbain, à savoir la fonction, la forme et la structure. La restructuration urbaine traite les espaces urbains qui souffrent d'un manque flagrant dans l'homogénéité de la structure existante représentée par son tracé et son cadre bâti, cette dernière est appelée à prendre une nouvelle organisation compatible avec les nouvelles exigences. « La restructuration introduit une nouvelle configuration de l'entité, en la remodelant. Elle implique, de ce fait, le changement radical d'un espace urbain assez vaste, aussi bien au niveau de son tracé que de son cadre bâti » Elle s'applique à des entités qui présentent une déstructuration et un manque d'homogénéité évidentes au niveau de son tracé ou du cadre bâti.

¹⁶ Saidouni Maouia, Eléments d'introduction à l'urbanisme. Edition casbah 2001. P156

¹⁷ Idem 73. P155

¹⁸ La loi 90-29 du 1er d2cembre1990.opus.cit.article 31

Exemples :

- La recomposition d'entités périphériques dont le développement s'est fait anarchiquement et sans relation avec le reste de la ville
- Le remodelage d'entités qui répondaient autrefois à des fonctions particulières et qui doivent maintenant intégrer d'autres fonctions (entités industrielles ou de stockage désaffectées, emprises ferroviaires abandonnées...)
- La recomposition d'une entités afin de la rendre aptes à accueillir un aménagement ou un équipement ponctuelle de grande envergure.¹⁹

« La restructuration est l'ensemble des dispositions et des actions administratives, juridiques, financières et techniques, coordonnées et décidées par le responsable de la gestion urbaine. Ces dispositions et ces actions sont finalisées pour intervenir dans certaines partie d'une ville existante pour une transformation de l'espace urbain en lui donnant une organisation différente des fonctions urbaines préexistantes ou en les remplaçant partiellement ou totalement par des fonctions tout à fait nouvelles. Cette organisation se matérialise dans une nouvelle structure de distribution et d'agencement de ces composantes physiques et spatiales, ainsi qu'une morphologie et une expression architecturale conditionnées par le caractère socio – physique proposé. ».²⁰

II.5. Requalification :

Qualifier' du latin 'qualificare' est composé de 'qualis' : « quel » au sens de « apte », « fait pour » et de 'facere' : « faire », « rendre tel ».

Les objectifs affichés de la politique de la ville vise le maintien des populations actuelles et l'accueil de nouveaux ménages en rendant le quartier attractif.

La ville va reprendre en main pour donner à celui qui a : l'habitant et aux nouveaux ce qui n'est pas contradictoire puisqu'un grand nombre de logements sont vacants. Les problèmes se situent à un autre niveau ; est-ce que le Politique peut dire que désormais ces habitants vont vivre avec ces nouveaux habitants. Cela suppose un changement dans la sociologie du quartier qui ne sera pas forcément accepté. D'autant plus que – nous y reviendrons – la mixité actuelle est née d'une sédimentation de populations au travers l'histoire qui a fini par former une communauté homogène.

II.6. L'étalement urbain :

II.6. 1 Définition de l'étalement urbain :

PULLIAT²¹ caractérise l'étalement urbain comme étant « le phénomène de croissance de l'espace urbanisé de façon peu maîtrisée, produisant un tissu urbain très lâche, de plus en plus

¹⁹ SAIDOUNI. M., Eléments d'introduction à l'urbanisme, Ed Casbah, 2000, p 129-130.

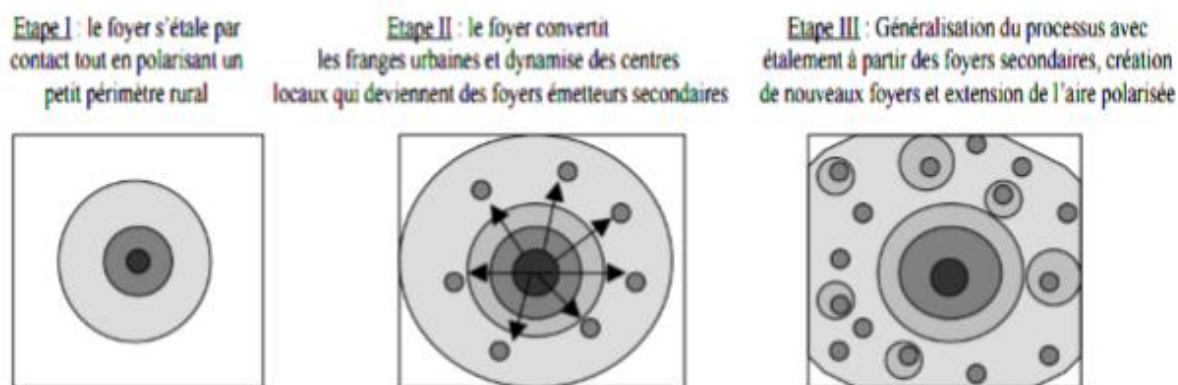
²⁰ Zuchelli. A., Introduction à l'urbanisme opérationnel et à la composition urbaine, Vol4 Ed OPU.Alger 1984 p 306

²¹ PULLIAT, G., « Etalement urbain et action publique », Mémoire de Master de Géographie, Septembre 2007, p 07.

éloigné du centre de l'aire urbaine dont il est dépendant. », dans ce sens il est à constater que l'étalement urbain se formule de manière relative qui dépend d'un pôle, d'un mécanisme résidentiel ou du développement de zones commerciales aux limites urbaines. Même si l'étalement urbain est reconnu autant que phénomène universel qui dépeuple les centres-villes au profit des périphéries de celle-ci, il a fait et fait encore l'objet de nombreux travaux et publications qui mettent en évidence la difficulté à le définir et à le mesurer²².

II.6. 2. Facteurs et impacts de l'étalement urbain

Facteurs et impacts de l'étalement urbain D'après Cyril ENAULT le processus de l'étalement



urbain peut se résumer en trois étapes successives, résumées sur la figure :

Figure 2.2 : étapes de l'étalement urbain source : l'étalement urbain en France

Ce processus s'explique et se produit suite à l'effet de plusieurs facteurs accompagnés de contraintes spatiales, environnementales et mobiles. ROBERT LAUGIER²³ ; dans la synthèse documentaire effectuée sur l'étalement urbain en France, classe ces facteurs en groupes comme présentés sur le tableau 2.1. Les discours critiques sur l'étalement urbain soulignent notamment les divers impacts de ce phénomène. On citera alors l'impact vis-à-vis de :

- L'espace urbain, où même si ce dernier s'affiche avec une disponibilité infinie de terres il demeure la difficulté de gérer la proximité des diverses utilités du sol ;
- L'environnement, la nature cède au profit de l'artificialisation et la consommation énergétique plus élevée dans une ville éclatée que dans une ville compacte ;
- L'économique, dans une ville étalée il est indispensable de miser double pour répondre aux besoins de toutes ces aires urbaines ;
- Socioculturel, une ville dispersée radie le confort de vie, la mixité sociale et l'activité au sein des quartiers inciterait à encourager et développer des problèmes sociaux pouvant être majeurs.

²² AGUEJDAD, R., « Etalement urbain et évaluation de son impact sur la biodiversité, de la reconstitution des trajectoires à la modélisation prospective », thèse de doctorat, décembre 2009, p 20.

²³ LAUGIER, R., « l'étalement urbain en France », synthèse documentaire, Centre de Ressources Documentaires Aménagement Logement Nature, 2012, p.5.

<p>Facteurs macro économiques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Croissance économique • Mondialisation • Intégration européenne <p>Facteurs micro-économiques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Augmentation du niveau de vie • Coût du foncier • Disponibilité de terres agricoles bon marché • Compétition entre municipalités 	<p>Facteurs démographiques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Croissance démographique • Augmentation de la taille du ménage <p>Préférences résidentielles</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plus d'espace par personne • Préférences de logement <p>Transports</p> <ul style="list-style-type: none"> • Possession d'une automobile • Disponibilité des routes • Coût faible du carburant • Mauvaise qualité des transports 	<p>Problèmes urbains</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mauvaise qualité de l'air • Bruit • Appartements petits • Insécurité • Problèmes sociaux • Manque d'espaces verts • Mauvaise qualité des établissements scolaires <p>Cadre réglementaire</p> <ul style="list-style-type: none"> • Faible planification d'utilisation du sol • Faible mise en œuvre des plans • Manque de coordination verticale et horizontale
---	--	--

Tableau2.2 : facteurs de l'étalement urbain par Robert LAUGIER

Synthèse :

L'étalement urbain est un cercle vicieux touchant tant au domaine de l'aménagement du territoire (par la disposition et la construction des zones d'activités) qu'à celui de la mobilité (par le développement des infrastructures de transports et par les besoins créés par la localisation des fonctions urbaines).

II.7. Historique de développement de la gare :²⁴

En deux siècles d'existence, les gares et le système ferroviaire dans son ensemble ont connu des transformations extrêmement importantes, toujours en lien avec l'évolution des Technologies (remplacement du train à vapeur par la traction électrique, TGV). En incluant ces évolutions technologiques, les échanges se sont multipliés, Les attentes des usagers se font plus précises et par conséquent la forme de la gare a dû s'adapter. En fonction des théories urbanistiques et du rôle qu'on voulait lui confier, le Ferroviaire a connu des périodes d'intense développement mais aussi de déclin. Son Insertion dans les villes a changé. Nous allons ici tenter de dégager des périodes importantes Permettant de suivre ces évolutions et ainsi de mieux comprendre les enjeux actuels qui en Découlent.

II.7.1 La naissance de la gare dans les villes du début du XIXème siècle :

1. Caractère symbolique :

La construction des premières gares marque un tournant radical : c'est le passage du Cheval à la locomotive, voire l'expression physique du changement des rythmes de vie dû à La révolution industrielle. Les rails qui viennent couper des espaces ruraux amènent le bruit, La vitesse et séparent des espaces paisibles par cette infrastructure lourde qu'est le chemin

²⁴ Thomas Bruyas. De la complexité des projets de gares. Du traitement d'un objet urbain à la conduite de projet. Sciences de l'Homme et Société. 2015

De fer.

De 1830 à 1840, la gare n'a donc pas encore de symbolique forte. Tout le débat est cristallisé sur l'image du train, de la locomotive à vapeur. En effet, cette dernière apporte des changements profonds des rythmes de vie, d'échanges, de travail, et de mobilité. Les valeurs transmises par cette infrastructure s'opposent aux modes de vie du monde rural. Il est principalement utilisé pour transporter des marchandises, relier des sites de production. Dès 1832 avec la création de la ligne entre Saint Etienne et Lyon, on transporte même des personnes.



Figure 2.3 : Chemin de fer de Saint Etienne à Lyon, Engelmann, 1839.

2. L'insertion dans la ville :

Les premières gares ferroviaires sont situées loin des quartiers d'habitation.

Destinées principalement au transport des marchandises, elles sont donc construites à proximité des nouvelles zones

Industrielles.

-Pendant le premier tiers Du XIXème siècle, l'implantation des Gares ne prend Pas en compte

Croissance suburbaine des villes : On n'imaginait pas encore le potentiel de Déplacement des

personnes par le train. Ce manque de lien avec la ville conduit à la Fermeture de certaines gares comme celle de Houilles sur la ligne de Saint Germain en 1843 qui souffre d'un manque de rentabilité.

3. Typologies

L'architecture des premiers bâtiments destinés à l'accueil des voyageurs sera guidée Par la nécessité d'instaurer de la sûreté et de la sécurité. Il s'agit d'imposer un ordre strict Face à une technicité que l'on maîtrise mal : les flux sont canalisés, les arrivées et les départs

Séparés. Rapidement, 3 typologies de gares apparaissent. Ce qui les distingue est leur Implantation par rapport aux voies de chemin de fer.

-Ces premières gares sont construites comme de simples Bâtiments à usage d'habitation, auxquels s'ajoute une grande halle en bois recouvrant les voies. Le bâtiment contient simplement une salle pour les voyageurs et à l'étage des bureaux et le logement du

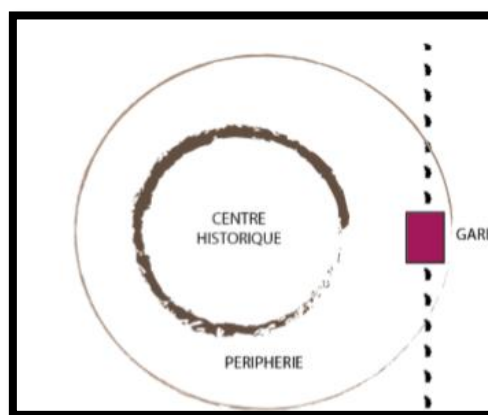


Figure 2.4 : Insertion urbaine des premières gares

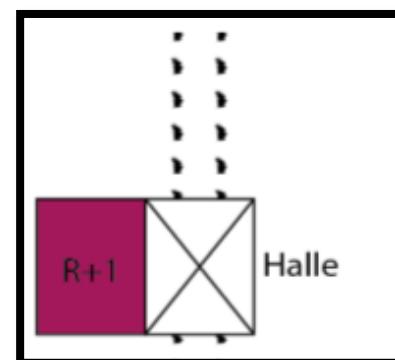
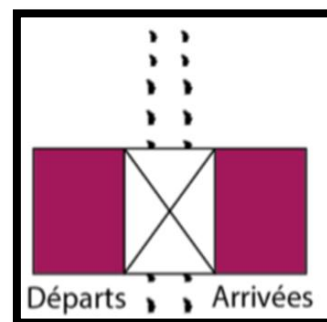


Figure 2.5 : Gare simple : bâtiment et halle

chef de gare. Il s'agit de la forme la plus simple et qui a inspiré tous les autres édifices. Les gares peuvent être « de tête » lorsqu'elles se situent en bout de ligne ou « de passage » lorsqu'elles se situent le long des voies comme sur le Schéma ci-contre.

Les secondes permettent de mieux gérer la séparation entre les flux entrants et sortants de l'édifice : elles sont constituées de deux bâtiments en brique ou en pierre, parallèles aux voies et reliés par une halle en bois. Ils sont souvent parfaitement symétriques.



Les troisièmes émergent en Italie dès 1840, lorsque Milan expérimente une nouvelle forme de gare en séparant le bâtiment voyageur de la halle. Ainsi, ce dernier n'est pas contraint au niveau architectural et peut s'élever sur plusieurs niveaux en reprenant les codes des constructions publiques plus classiques. Une autre particularité de la gare de Milan est que sa halle reprend les codes hypostyles, ce que l'on retrouvera plus tard lors de la monumentalisation de ce support du transport de passagers dans la seconde moitié du XIX^{ème} siècle.

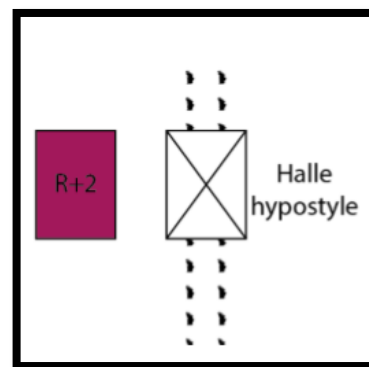


Figure 2.7 : Gare Italienne du début du XIX^{ème} : bâtiment voyageur et halle hypostyle

II.7.2. La gare comme porte de ville monumentale, 1850 – 1940 :

1. Caractère symbolique :

Entre 1840 et la fin du XIX^{ème} siècle, on observe un changement dans la pensée de l'immeuble support du transport ferroviaire : d'une halte, il devient un édifice. Il ne s'agit plus de réaliser une simple construction technique, mais de construire un édifice ayant un sens, une valeur. La petite construction devient un objet autonome. Dans la littérature avec Victor Hugo ou encore Emile Zola, on se rend bien compte que l'immensité de ces lieux entraîne une forme de « fascination » : La gare n'est pas seulement le support de la mobilité, mais symbolise le travail et une organisation qui s'inspire de l'usine, voire du logement. On parle même d'un lieu de culte lié au progrès, à l'industrialisation. On compare l'architecture impressionnante des grandes gares, avec leurs voutes de fer, à l'architecture des cathédrales. Parce qu'elle est un symbole de la modernité, les romantiques les combattent alors que les progressistes, à l'image des saint-simoniens, les idolâtrèrent et poussent à leur développement.

2. L'insertion dans la ville :

Bien que les gares restent bien souvent dans les quartiers extérieurs au centre-ville historiques, la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle voit les gares se rapprocher du centre et

Sortir des périphéries : on parle de gares intra-muros à l'image des gares de Londres, Paris ou Munich. Seulement la contrainte du passage des rails dans la ville impose la forme des gares. De « tête » qui devient majoritaire dans les grandes villes.

Mais plus que cela, la construction d'une gare devient l'occasion de créer un nouveau Quartier, c'est un nouveau pôle de développement de la ville et non plus seulement un Bâtiment technique à l'extérieur de cette dernière. La monumentalisation de ces édifices Dont nous traiterons les détails ci-après donne lieu à des aménagements urbains ambitieux. La place devant la gare, que nous nommons parvis s'impose, et l'accès à la gare se fait Généralement par de grandes et riches avenues

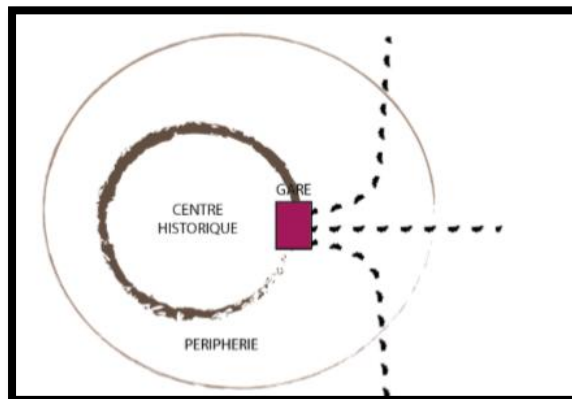


Figure 2.8 : Insertion urbaine des gares, 1850 - 1940

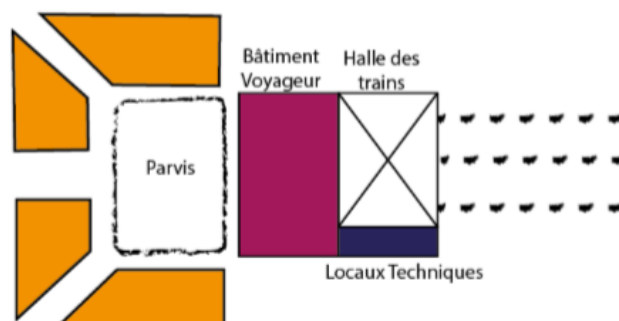


Figure 2.9 : : Monumentalisation des gares et développement des parvis

Ce parvis devient un lieu important de la transition entre la ville et la gare et permet D'accueillir les moyens de transports urbains, reflet des premières traces de l'intermodalité.

3. Typologies :

Cette période (1850-1940) marque une plus grande diversité dans les formes des gares. Si les haltes et gares locales conservent les organisations simples de la première moitié du XIXème siècle, les grandes villes voient ces monuments évoluer. Comme nous l'avons vu, les architectes et les ingénieurs s'associent afin de créer un bâtiment monumental qui assure l'interface entre la ville et l'univers technique du chemin de fer. Ainsi, il émerge une organisation de la gare dans la ville qui reste majoritaire avec un parvis, un bâtiment voyageur et une halle monumentale. Mais l'organisation interne à l'édifice gare fait l'objet de nombreuses innovations qui multiplient les formes donc les typologies. Nous allons ici en faire émerger les principales. Pour se faire, nous allons tenter de représenter ces typologies

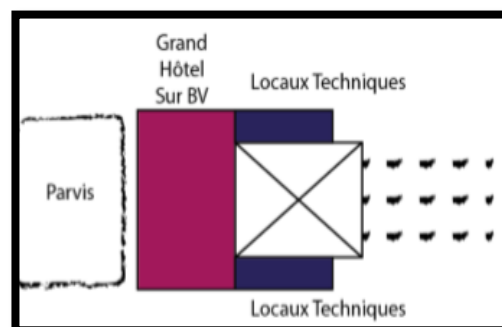


Figure 2.10 : Gares au Royaume-Uni, 1850 – 1940

selon la classification de Cristiana Mazzoni qui parle de « quatre traditions nationales ». De façon générale d'abord, l'édifice doit contenir au minimum une halle pour les voyageurs, la billetterie, le dépôt à bagages, les salles d'attente des différentes classes, et le logement des activités internes à la gare.

-Au Royaume-Uni d'abord, une forme de gare devient très vite dominante : le bâtiment voyageur, devant un espace public identifié, est dominé par un grand hôtel, souvent luxueux. Les locaux techniques se séparent du reste de la gare et s'installent dans les ailes latérales.

-En Allemagne, on observe une organisation complexe. Chaque corps de bâtiment est séparé des autres, et fait face à un espace public. On arrive rapidement à des organisations peu lisibles rendant l'exploitation de la gare lourde et peu efficace. On peut notamment noter que les halls d'entrée et de sortie se multiplient ce qui peut perdre le voyageur. Le fait que chaque façade soit traitée comme si elle était la principale peut ajouter à la confusion.

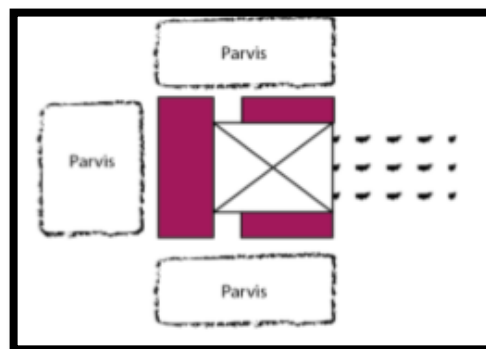


Figure 2.11 : Gares Allemandes, 1850 - 1940

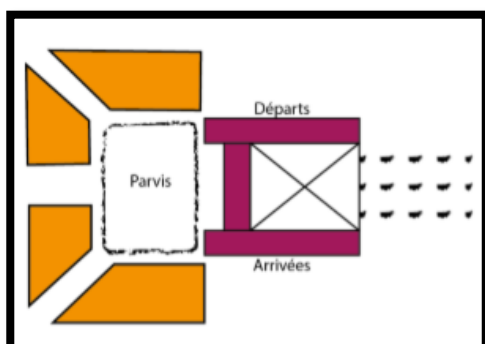


Figure 2.12 : Gares Italiennes, 1850 - 1940

-En Italie ensuite, les gares se retrouvent dans des quartiers « haussmanniens », face à de grandes avenues qui les relient aux centres des villes. La transition entre la gare et l'urbain se fait encore une fois via un parvis. Les départs restent séparés des arrivées. Si la façade se veut imposante en reprenant l'architecture des hôtels de ville, les deux corps latéraux sont les composantes les plus importantes

de
l'ensemble.

Destinés aux départs ou aux arrivées des voyageurs, ils contiennent aussi des services publics et des salons luxueux. Mais durant cette période, les plus grandes innovations se trouvent en France. Les exploitants et les pouvoirs publics tentent de trouver la forme la plus efficace en fonction de la taille et de la fréquentation de la gare. Les compagnies ferroviaires se groupent avec des bureaux d'architecture et des ingénieurs afin de faire émerger des « programmes fonctionnels » qui doivent permettre d'atteindre la meilleure organisation possible en fonction des types de gares. On arrive alors à des organisations différentes comme on peut le voir dans les schémas suivants.

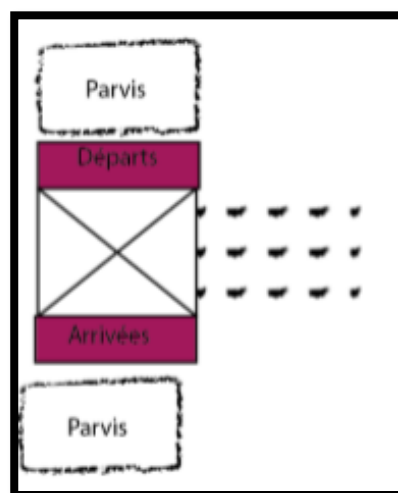


Figure 2.13 : Exemple de Gare française, 1850 - 1940

Aussi, le traitement architectural, les techniques utilisés et la distribution des voyageurs dans la gare sont de mieux en mieux réfléchis par chacun. On considère d'ailleurs que la vision de la gare comme bâtiment symbolique et reconnaissable date de cette période de

Grandes innovations. Auguste Perdonnet déclarera que « les gares ferroviaires ont-elles aussi leur architecture particulière ». C'est donc en France que le tryptique espace Urbain/technique/architecture est le mieux géré et à même de répondre aux besoins des usagers et des exploitants.

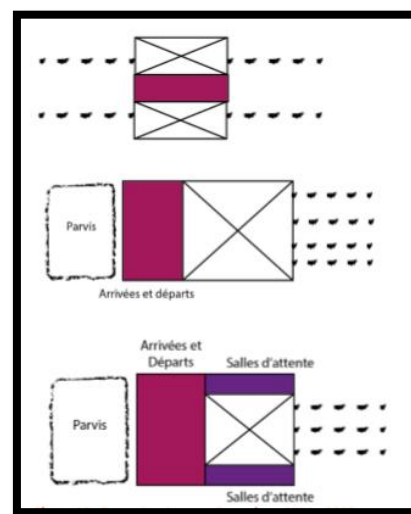


Figure 2.14 : Exemples de gares françaises, 1850 - 1940

II.7.3 La gare Moderne, nœud d'échange détaché de la ville :

1. Caractère symbolique :

Si la première moitié du XX^{ème} siècle était l'âge d'or du transport ferroviaire et des gares, la seconde guerre mondiale a changé radicalement l'image de ce mode de transport. Le lieu de départ des trains n'est plus un lieu public spécifique avec ses règles et ses références passées. C'est un lieu à traverser avec hâte ou l'attente devient une contrainte. Un lieu anonyme qui perd ses fonctions d'espace public collectif. La gare doit être fonctionnelle, efficace. Son insertion dans la ville d'ailleurs montre bien cette volonté de la cacher, et c'est ce que nous verrons par la suite. De plus, l'entre-deux-guerres voit aussi une nouvelle révolution dans les modes de déplacement : c'est l'avènement de la voiture, nouveau symbole de la modernité. Dès lors, l'Etat n'investit plus dans le chemin de fer. Les faillites des compagnies privées de chemin de fer en 1936 entraînent d'ailleurs la création de la Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF) dès 1937. Ainsi les gares sont-elles classées selon leur importance, leur trafic et leur situation Géographique par rapport à la capitale. Cette organisation se retrouve encore aujourd'hui Avec la classification des lieux d'attente du train en « gare nationale », « gare régionale » ou «

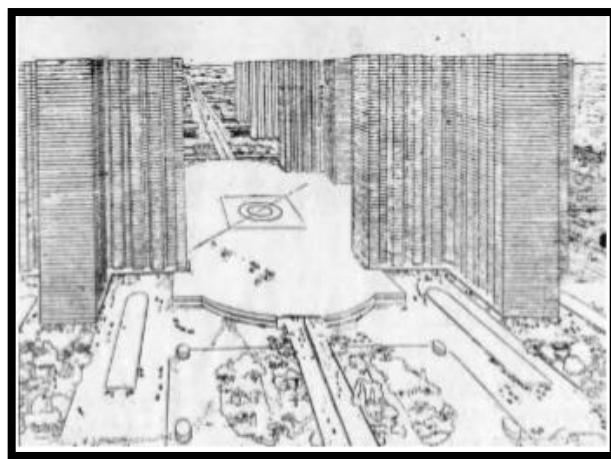


Figure 2.15 : Le Corbusier, projet pour une gare centrale, 1922.

Halte ferroviaire ». C'est enfin l'arrivée du mouvement Moderne qui change la perception que l'on peut avoir de ces lieux : les architectes les dessinent peu et tentent d'en effacer les effets sur leurs aménagements. Les écrits de grands architectes comme Le Corbusier (moderne) ou encore Tony Garnier (rationaliste) permettent de bien comprendre cette évolution.

2. L'insertion dans la ville :

L'invention de la traction électrique pour remplacer la machine à vapeur à la fin du XIX^{ème} siècle permet de repenser l'aménagement intérieur des gares. L'infrastructure doit donc répondre aux Exigences de la « ville moderne ». De fait, l'insertion dans l'urbain n'est plus un enjeu prioritaire. Le parvis, autrefois vu comme une transition entre la ville et le monde technique du ferroviaire perd de son caractère spécifique. La gare devient une simple infrastructure de transport sans lien avec son territoire. Ainsi, pour Le Corbusier, l'édifice doit être enterré avec plusieurs niveaux alignés verticalement, entourée de 4 buildings et dont la toiture sert d'accès pour les « taxis aériens »

3. Typologies :

Cette dernière remarque sur le caractère central de la gare dans les nouvelles mobilités liées aux transports en commun nous permet d'aborder la typologie de ces « gares modernes ». Pour que cette « machine » fonctionne, tout doit être optimisé. La conception des gares, chez les modernes comme les rationalistes, devient alors techniciste avec une stratification verticale des moyens de transport. La fluidité des espaces et des déplacements devient le critère premier. Chacun doit ressentir une fluidité du parcours, s'orienter facilement et avoir accès à une offre multiple en termes de modes de déplacement. L'architecture concentre donc des principes géométriques fonctionnels, avec des formes épurées qui mettent en avant la transparence (utilisation du verre) et l'absence de mensonge dans le dessin (fin des références classiques ou baroques). Les matériaux utilisés en effet changent, puisque les structures en béton sont privilégiées, notamment pour la construction des marquises qui remplaceront les grandes halles de fer et de verre. L'idéal de ce type de gare pourrait être représenté suivant la coupe schématique suivante :

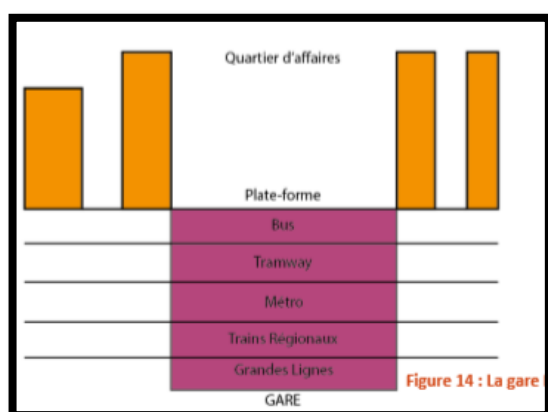


Figure 2.16 : La gare Moderne fonctions.

Perte de sens, fonctionnalisme, technicisme, architecture épurée : La gare devient un bâtiment administratif anonyme, uniquement tourné vers les déplacements. En tournant le dos à son caractère d'équipement public, l'édifice devient un « grand magasin pour prestations liées au transport ». Cette vision dure jusque dans les années 1980-90 où l'on parlera de la « renaissance des gares ». Il en découle la conception contemporaine de ces bâtiments destinés à l'accueil des voyageurs qui se veut un compromis entre fonctionnalité, échanges entre usagers et multiplication des

Toutes les photos de cette partie viennent de la même référence (Thomas Bruyas. De la complexité des projets de gares. Du traitement d'un objet urbain à la conduite de projet. Sciences de l'Homme et Société. 2015)

II.8. Le Pôle d'Echanges Multimodal :

II.8. 1. Définition d'un Pôle d'Echanges Multimodal :

Etudié depuis une trentaine d'années et sujet à de multiples appellations (complexe d'échanges, hub territoriaux, point de transfert, etc.), le terme de PEM est finalement apparu au Journal Officiel du 12 février 2006 rendant son utilisation officielle et commune à tous. Concrètement, il correspond à un lieu d'interconnexion et d'articulation des différents réseaux de transport, mais aussi à un point de rabattement des personnes vers les transports en commun. Il joue ainsi le rôle d'une interface de communication entre la ville et les réseaux de circulation. L'aménagement de cet espace urbain, ancré sur un territoire et en relation avec son environnement proche, permet la multi modalité : que l'on peut définir comme l'association de différents modes de transport (fer, route...), et vise à faciliter l'intermodalité : le passage d'un mode de transport à un autre au cours d'un même trajet. C'est aussi là que l'on trouve l'ensemble des services nécessaires aux voyageurs (systèmes d'information, trafic en temps réel, plans, achat de titres, etc.) Véritable lieu de vie et de mise en relation des individus, il est souvent accompagné en son sein ou à proximité de commerces et d'équipements (boulangerie, restaurants, tabac-presse, hôtellerie, toilettes...) Pour une attractivité et un fonctionnement optimal, les auteurs s'accordent sur la nécessité des PEM de combiner 3 fonction

II.8. 2. Une notion riche et complexe :

Un pôle d'échanges peut être défini comme un espace d'organisation des réseaux qui vise à faciliter les pratiques intermodales entre différents modes de transport et qui assure, par son insertion urbaine, une interface entre la ville et le réseau de transport. Au-delà de la rupture de charge qu'entraîne le changement de modes, les pôles d'échanges, lieu de l'intermodalité, bénéficient surtout d'une accessibilité démultipliée et d'une situation privilégiée, entre le nœud (de réseau) et le pôle (urbain) (Sander, 1991)²⁵

II.8. 3. Terminologie des pôles d'échanges :

Nous entamons cette étude terminologique par une carte postale du début du XXème siècle qui montre la gare de Château creux à Saint-Etienne. La photographie permet de constater, d'une part, que le rapprochement des modes de transports et l'intermodalité n'est pas une pratique nouvelle. Les gares ont toujours attiré tous types de véhicules, mais l'organisation et l'ampleur du regroupement des réseaux n'ont rien de comparable avec les dynamiques actuelles. D'autre part, le terme de « tête de ligne des communications » est employé pour désigner la qualité des relations possibles à partir de ce nœud dans le réseau ferré de l'époque. L'idée de « pôle d'échanges » est déjà suggérée.

²⁵ Sander A. (1991), « Les points de réseaux transport : une bibliographie », GDR Réseaux, RATP Unité Prospective, 23 p. + 169 fiches.



Figure 2.17 : Carte postale Saint-Etienne - La Gare de Châteaureux -France.

Source :cartes_postales-CPA/carte-postale-SAINTEtienne-SAINTEtienne-LA-GARE-DE-CHATEAUREUX-133.html

II.8. 4. Les fonctions des pôles d'échanges :

Dans un rapport sur « l'enjeu-station » en 1987²⁶, Isaac Joseph considère déjà que « la station s'est rapprochée de la ville et s'est éloignée du réseau ». L'auteur parle de commerce et de services comme si « la rue s'est engouffrée dans le métro ». Ces travaux montrent l'émergence de trois fonctions constitutives des lieux d'échanges : la fonction transport par l'articulation des réseaux, la fonction urbaine par l'intégration urbaine et la fonction service par l'association de commerces et d'informations au déplacement du voyageur.

- 1) Une fonction transport : parallèlement à la restructuration du réseau, les points-clés sont aménagés pour organiser et faciliter les correspondances entre lignes d'autobus. Ils doivent améliorer l'accès au réseau en devenant un point d'entrée privilégié pour l'utilisateur.
- 2) Une fonction urbaine : les points-clés sont des lieux dans la ville qui s'adaptent à leur milieu par la qualité architecturale du site et par le mobilier urbain qui prend en compte l'environnement dans lequel il s'insère.
- 3) Une fonction service : l'opération prévoit également d'améliorer la qualité de l'information et le confort des voyageurs, tout en développant l'action commerciale et l'intégration à l'animation urbaine au niveau local.²⁷

Cependant, la notion de points clés a progressivement perdu de sa richesse fonctionnelle initiale : « face à la diversité des fonctions attribuées originellement aux points-clés, le processus de mise en œuvre a fait le tri » (Offner, Sander, 1990), procédant au rejet des déterminations urbaines²⁸.

²⁶ Joseph I. (1987), « L'enjeu-Station, la station de métro comme espace public », réseau 2000, RATP, 48 p.

²⁷ Cette recherche propose une représentation par un « triangle d'équilibre » des rapports de force entre fonction transport, fonction service et fonction urbaine. Voir : Lefebvre M., Le Corre B. (1998), Méthodologie de création d'un pôle d'échanges multimodal en site urbain, Agence d'urbanisme de l'agglomération nantaise, rapport PREDIT.

²⁸ « Les points clés ont été implantés sur de vastes surfaces inoccupées (à l'exception de Clamart-Marché), loin des lieux de la centralité » (Offner, Sander, 1990). Ces aménagements facilitent le marquage de l'espace, la concentration des lignes mais limitent l'insertion urbaine de ces points remarquables.

L'opération, malgré ses intentions initiales, a éprouvé de grandes difficultés à maintenir dans une proportion équivalente ces trois fonctions.

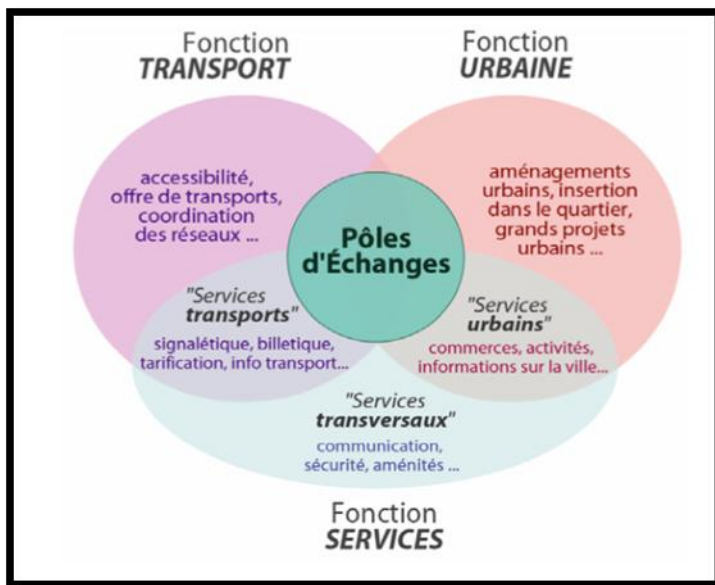


Fig2.18 Trinôme fonctionnel des pôles d'échanges Réalisation : Richer, 2006

II.9. Analyse thématique :

Critères de choix des exemples :

Les exemples thématiques choisis portent sur les trois critères suivants :

-**L'échelle** : la taille des projets urbains

-**La pertinence** (problématique) : les exemples abordent des problématiques urbaines semblables à la problématique de notre aire d'intervention.

-**La crédibilité** : Les trois exemples sont de "bons projets" évidents, des modèles qui répondent aux principes du PROJET URBAIN DURABLE

Conclusion du chapitre II :

Par le biais de ce chapitre nous avons essayé d'appréhender la notion de projet urbain en elle-même ainsi que divers axes et aspects qui peuvent lui être associés et qui sont en relation avec notre problématique à savoir la restructuration et requalification de la zone de la gare ferroviaire.

Nous avons d'abord, à travers les définitions et caractéristiques du projet urbain ainsi que sa relation avec les instruments d'urbanisme (PDAU-POS), acquis une base de connaissances qui nous permettra de faire une analyse critique sur les pos au niveau de notre zone d'étude et d'en déduire le degré de pertinence en tant que solution à une problématique urbaine et alternative aux dits instruments.

A travers son histoire, notre cas d'étude souffre de l'étalement urbain dont il faudrait comprendre la notion et les principales causes.

Enfin, nous avons tenté d'appréhender l'évolution de la gare ferroviaire et l'émergence des pôles d'échange multimodale, qui ont induit à la détermination de la relation entre la ville et sa gare ferroviaire.

Notre objectif sera donc de requalifier la zone de la gare ferroviaire en renforçant la relation ville-gare, par un nouveau plan d'aménagement qui va améliorer l'image de la ville.

CHAPITRE III :

Cas d'étude

III .1 Analyse urbaine de la ville de Beni Mered :

III .1 .1 situation géographique :

A. Situation nationale :

La ville de Beni Mered appartient à la wilaya de Blida qui se situe au nord de l'Algérie, sur la bande littorale, et sur la plaine de la Mitidja

B. Situation régionale :

Une proximité par rapport aux agglomérations importantes : Alger, Tipaza, Médea, Un réseau routier important ("RN01, RN29, AutoRoute est ouest, chemin de fer), Une plaine agricole importante : La plaine de la Mitidja.

C. Situation intercommunale :

La commune de Beni-Mered est située au Nord-est de la wilaya de Blida environ 5 km. Elle est limitée :

- A 8 km au Nord-Est par Boufarik
- A 3 km à L'Est par Guerouaou
- A 13.8 Km au Nord par Benkhilil
- A 6.6 km à L'Ouest par Beni tamou
- A 3.8 Km au sud par Ouled Aïch.

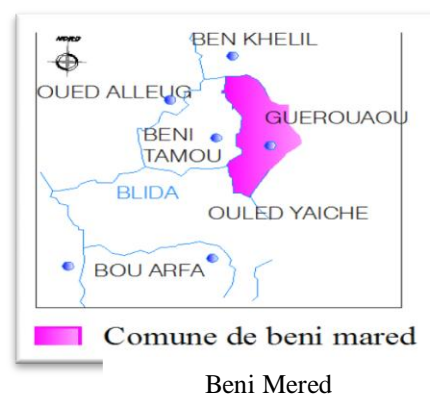


Figure 3.1 : situation intercommunale de Beni Mered.

Source : <http://www.google.com/imgre> imgurl=http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons

Dispersion	RGPH 87	RGPH 98	TAAM	RGPH 2008	TAAM
ACL BENI MERED	5707	18778	11.31%	31586	5.33%
AS KHEZROUNA	3162	(Fusionnée avec ACL)	-	-	-
AS HAI KRITLI	-	1332	-	1620	1.97%
Zone Eparsé	1777	1346	-2.46%	1654	2.08%
Total commune	10646	21456	6.51%	34860	4.97%

III .1 .2. Aperçu sur l'évolution de la population de la commune de Beni Mered

³⁵Tableau 3.1 : l'évolution de la population de la commune

Source : les RGPH 87-98-2008.

D'après l'analyse de ce tableau on remarque que la population de BENI MERED est caractérisée par un taux élevé de 6.51% soit un accroissement en valeur absolu de 10810 habitants entre (1987 – 1998), cette évolution est dû à la réalisation d'un parc logement important qui a attiré une population de l'ancienne commune mère et même de l'extérieure de la wilaya.

-entre 1998- 2008 : la population de la commune a enregistré une évolution de 21456 à 34860 habitants, soit un taux d'accroissement de 4.97%.

III .1 .3. Evolution historique de la ville de beni mered :

« La forme urbaine est un processus continue (...) et s'il est possible de la décrire, ou de la caractériser à une période précise, on ne peut négliger pour la comprendre, l'étude des périodes qui ont conditionné son développement et l'ont littéralement formée »³⁵

- **La création de Beni Mered:**

La ville de Béni Mered a été créée par un parcours projeté après l'apparition des camps militaires (Joint ville, Mont Penssier, Dalmatie).

- **Beni Mered en 1842 :**

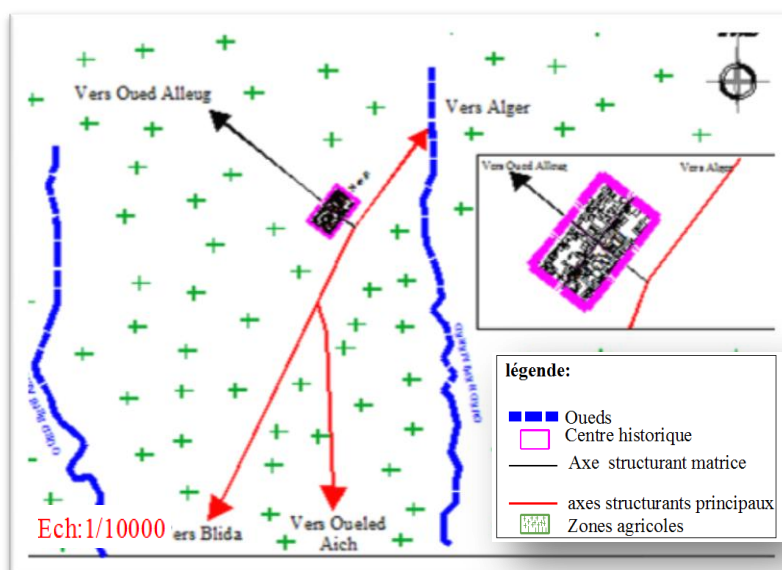


Figure3.2. : Beni Mered en 1842 / source : support URBAB modifié par les auteurs

La ville de Béni Mered a été fondée en 1842 par le Marechal Bugeaud, Le plan d'urbanisation de la ville fut tracé selon le schéma proposé à toutes les cités de la colonisation

³⁵ La DUAC Blida

³⁶ Carlo Aymonino, Mario redolf, Luovico Quaroni/l'ensemble INA-casa/1949-1959.

à savoir deux axes en croix avec des rues se coupant à angle droit ceci permettant une défense facile.

- **Beni Mered entre 1845-1887 :**

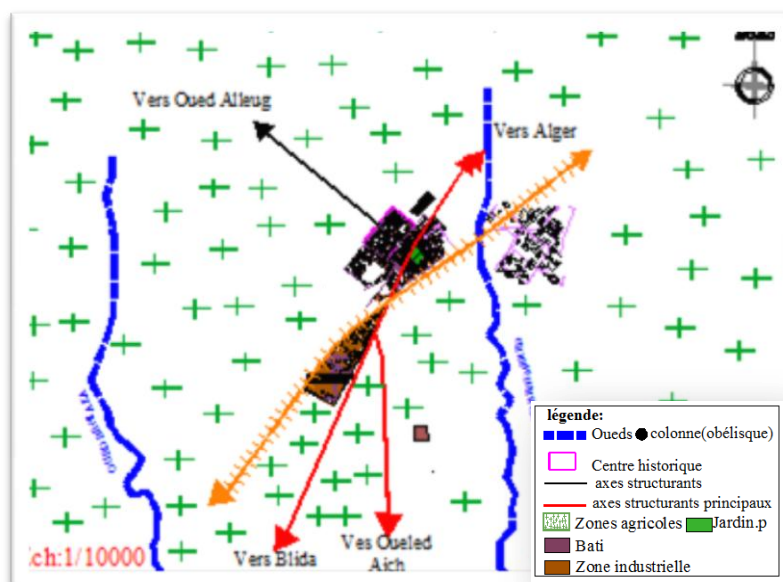


Figure3.3. : Beni Mered 1845-1887 / source: support URBAB modifié par les auteurs

En 1887 une colonne en pierre sciée de 17m fût le premier ouvrage édifié dans la ville. Ce dernier était le centre de liaison Alger-Blida constituant un rond-point.

- **Beni Mered entre 1890-1962 :**

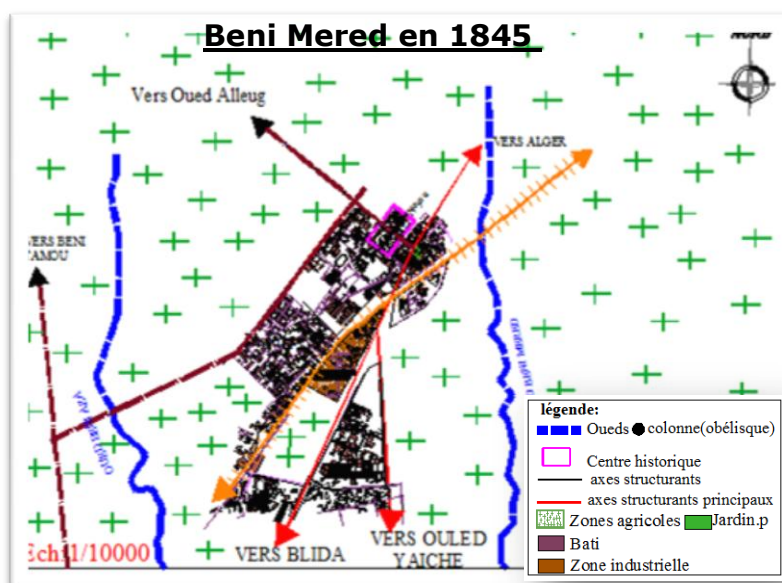


Figure3.4 : Beni Mered entre 1890-1962 / source : support URBAB modifié par les auteurs

La ville de Béni Mered est devenue une ville agricole. La viticulture a induit la création de l'industrie du soufre près de la gare.

- **La ville de 1962 -2003:**

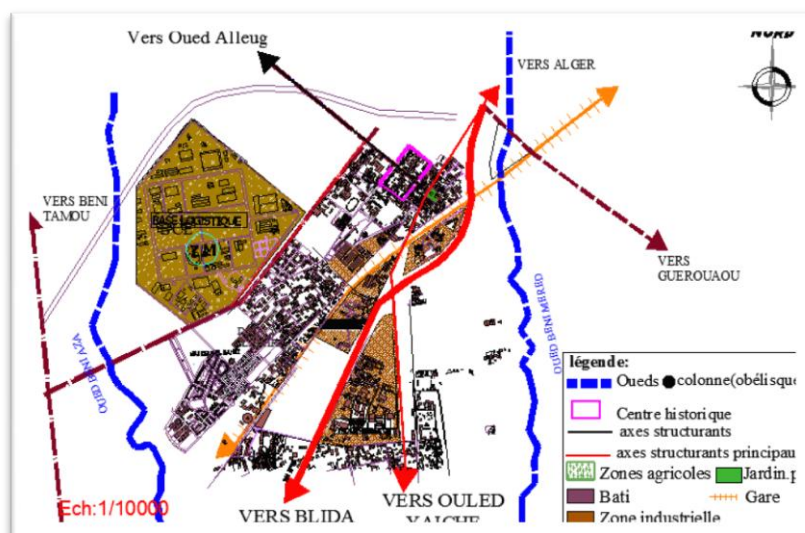


Figure 3.5. : Beni Mered entre 1962-2003 /source : support URBAB modifié par les auteurs

L'implantation de la BCL au Nord-Ouest et de l'autoroute est un obstacle.

Malgré ce frein, la ville a continué son étalement vers le sud-ouest par l'implantation du quartier de Diar el Bahri, La croissance s'est également faite vers l'ouest le long de la voie menant à Beni Tamou

Beni Mered en 2004 :

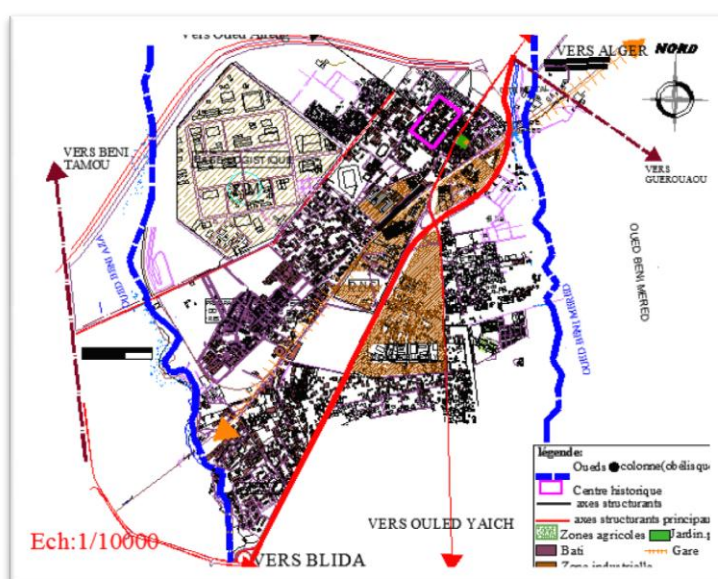
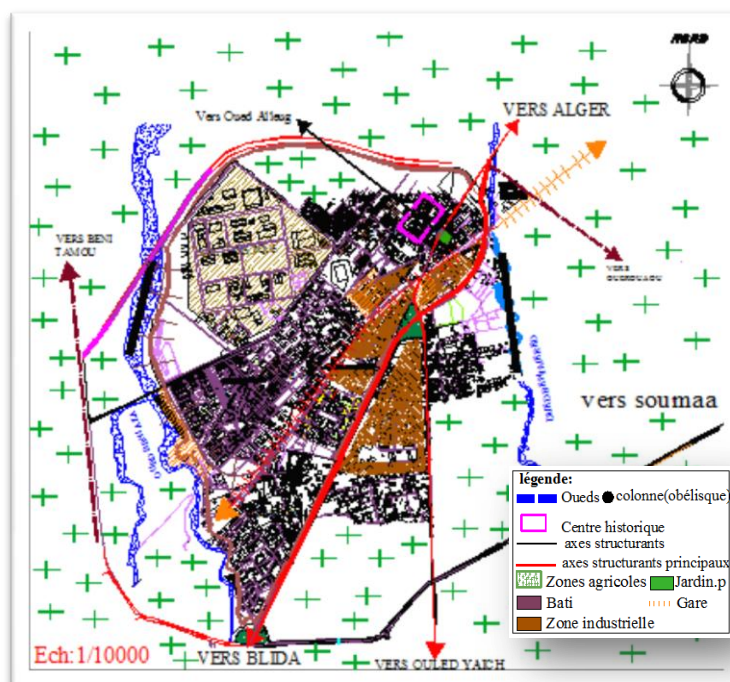


Figure 3.6. : Beni Mered en 2004 / source : support URBAB modifié par les auteurs

Développement de la ville de Beni Mered vers Sud-ouest par :l'implantation de nouvelles cités sociales à Khezrouna .

- **Beni Mered en 2010 :**



-Beni Mered en 2010 a connu l'implantation de nouvelles zones d'habitation urbaines .

- ✓ **Synthèse de la croissance :**

La croissance de la ville de Beni Mered a été conditionnée par deux facteurs majeurs :

* l'apparition du chemin de fer qui passait en périphérie de la ville historique et devenait un frein à toute l'extension de la ville.

*la BCL (Base Centrale Logistique) au Nord-Ouest de la ville, devenait une barrière artificielle qui allait au fil des années conditionner l'ensemble du développement urbain de cette ville.

III .2. Analyse critique des instruments d'urbanisme :

Dans l'élaboration de notre analyse on a été confronté au manque d'informations relatives aux orientations du PDAU.

A. PDAU :

La commune de Beni Mered se situe dans l'étude du PDAU du grand Blida réalisé en 2010, Dans cette étude la commune de Beni Mered a été divisée en 6 pos.

Notre site d'intervention fait partie de deux pos (pos D2 et pos D5).

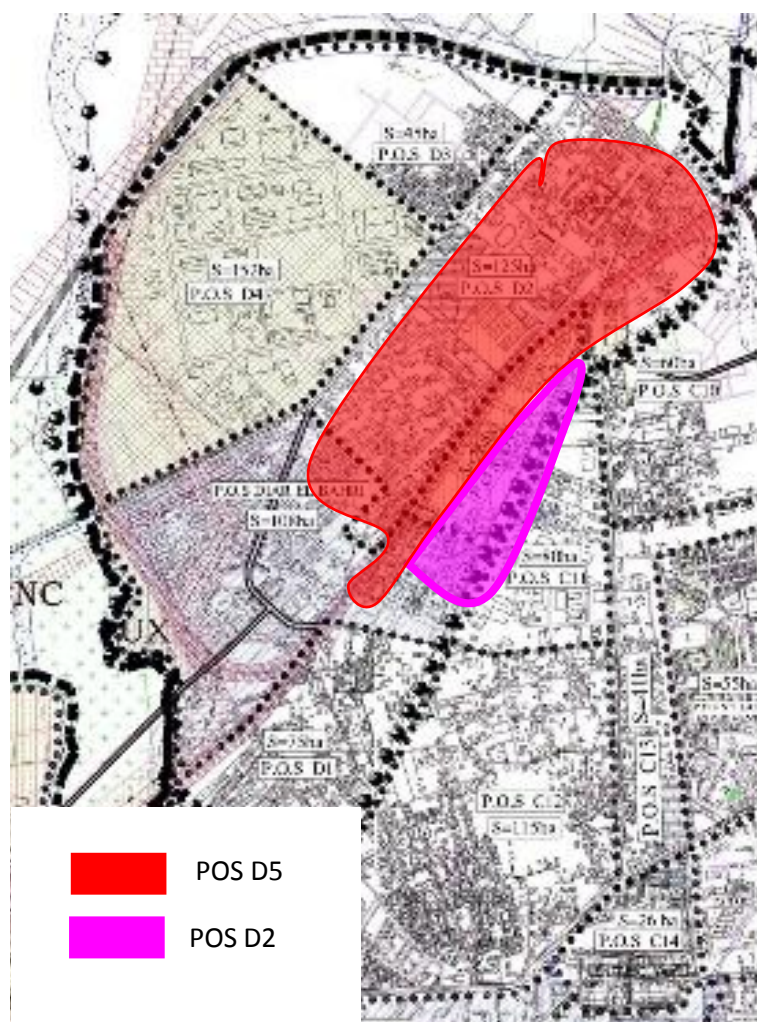


Figure 3.8. : Cartes des POS (Source la mairie de Beni Mered)

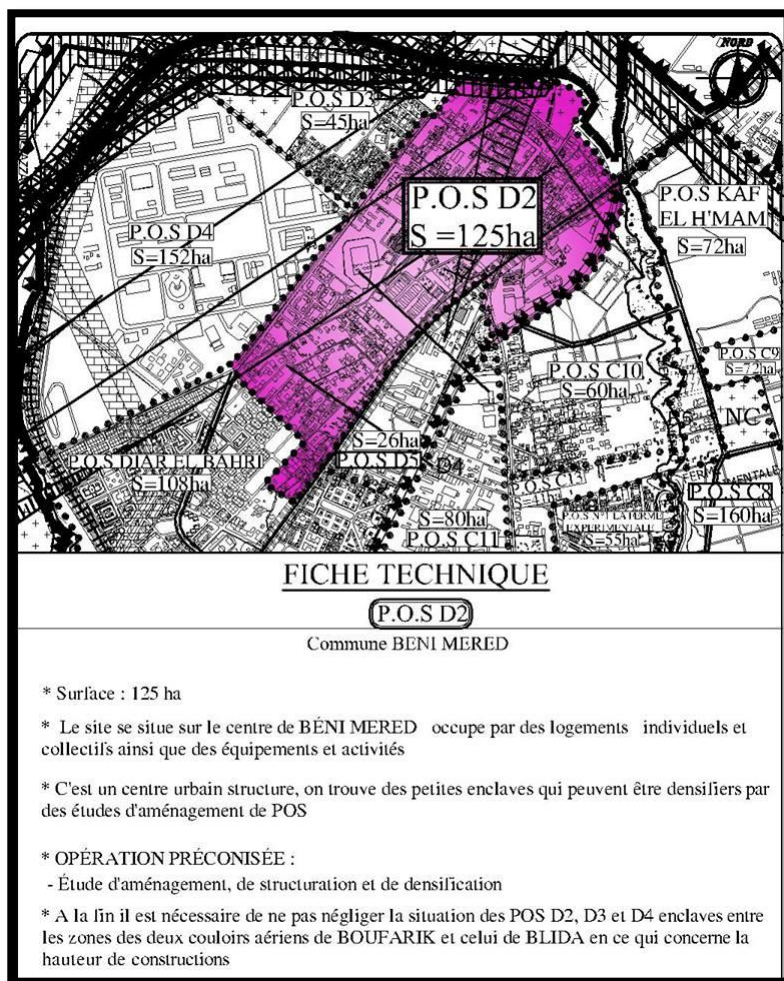


Figure 3.9. :Fiche technique POS D2 (source la mairie de Beni Mered)

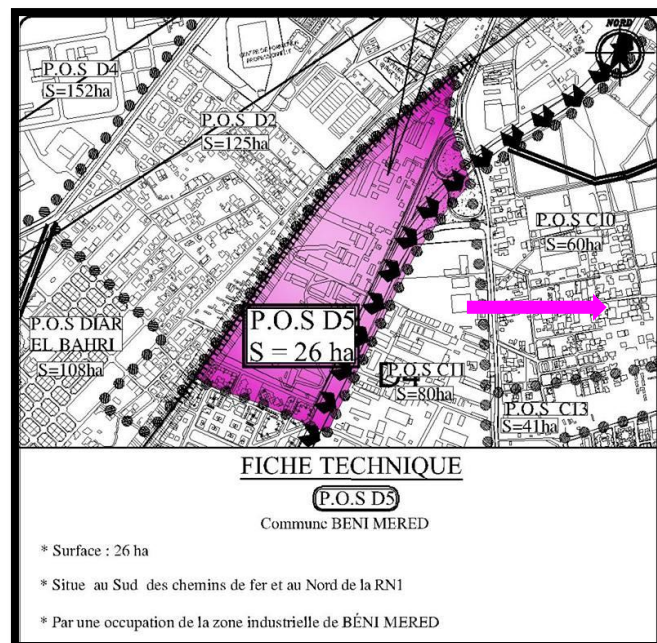


Figure 3.10. : Fiche technique POS D5 (Source la mairie de Beni Mered)

B. POS :

1. Pos D5 :

a. Situation et accessibilité :

a.1. Site et situation du périmètre d'étude :

L'aire d'étude est définie par le PDAU comme zone réglementaire UX, zone industrielle et d'activité. Elle se situe au sud de la commune de BENI MERED. Ses limites sont comme suit :

- Au Nord : l'intersection de la RN1 avec la voie ferrée.
- Au Sud : terrain nu.
- A l'Est : par la RN 1 et le chemin de wilaya cw60.
- A l'Ouest : par la voie ferrée.

Le périmètre s'étend sur une superficie de 26ha.

a.2. Accessibilité

La zone d'étude présente une bonne accessibilité assurée par l'existence d'infrastructures telles que :

- **La route nationale n°1 :**
- **Le chemin wilaya n°60**

Axe à l'échelle de la wilaya de blida longeant la zone du côté est et assurant une bonne accessibilité à la zone d'étude.

a.3. Nature juridique :

Le périmètre du P.O.S est composé de terrains 100% étatique.

a.4. Etat de fait :



Figure 3.11. :

Etat de fait

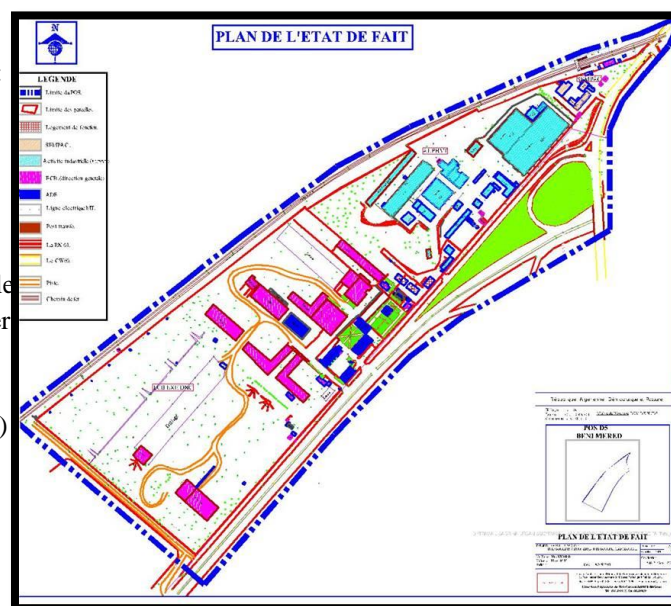
pos D5

Figure 3.12.:

Etat de fait

pos D5

(Photo Google earth modifier par nous)
(source : la DUAC Blida)



a.5. Principes d'aménagement :

- ❖ Réaménagement de la RN01, dans le but de reconsidérer son rôle dans le contexte urbain, de la wilaya de Blida. Ainsi que le chemin de wilaya N°60.
- ❖ Revitalisation de la zone industrielle dans le but de promouvoir ses fonctions économiques en prenant comme facteurs primordial l'environnement.
- ❖ Assurer la sécurité et la rentabilité de la zone industrielle.

- ❖ Amélioration du réseau routier à l'intérieur de la zone d'étude afin de faciliter l'émergence à l'intérieur et l'évacuation de la zone dans des délais favorables.
- ❖ Les espaces verts en milieu urbain filtrent la pollution grâce aux feuillages des arbres et arbustes. Pour cela il est primordial de développer cet aspect naturel indispensable à l'amélioration de la qualité du cadre de vie urbain et à la santé de l'individu, par la création de jardins, aménagement de places et placettes ainsi que des alignements d'arbres au niveau des boulevards.

a.6. Propositions d'aménagement :

Les principales opérations d'aménagement à mener sur le site du POS sont :

-La création d'une passerelle afin de relier la zone d'étude à la commune ouled yaich pour assurer la sécurité des employeurs.

- Restructuration du CW60 et réimplantation des arbres le long des trottoirs.
- Aménagement des pistes.
- Installation d'un réseau d'éclairage performant pour assurer la sécurité à l'intérieur de la zone ainsi que la bonne marche des unités industrielles.
- Aménagement des aires de stationnement.
- Introduction des espaces verts.
- Prévoir un écran végétal autour de la zone industrielle afin d'isoler et minimiser son impact sur les quartiers environnants.
- Introduire un traitement particulier pour le mur de clôture.
- Imposer une station de traitement des rejets toxiques pour chaque unité industrielle productive afin de protéger le réseau d'assainissement ainsi que l'environnement et la santé des individus.
- Définir un règlement cohérent et adéquat dans le cadre de l'amélioration du cadre de vie.
- Respect du cahier de charge de la zone industrielle.
- Prévoir des postes de surveillance autour de la zone au niveau de chaque accès.
- Enterrer la ligne électrique de moyenne tension.
- Proposer une zone d'équipement

a.7. Plan de composition de D5 :



Figure 3.13. : Plan de composition POS D2 (source DUAC Blida)

2. POS D2 : il est encoure d'élaboration

Conclusion :

Pour conclure, nous dirons que ces propositions qui maintiennent les zones industrielles à l'entrée de la ville et lui offrent une mauvaise image, ne répondent pas aux besoins de la population future.

Nous tenterons donc par le biais de notre intervention de donner une nouvelle image ou ambiance à l'entrée sud de Beni Mered qui devrait être bien structurée et bien animée donc nous proposerons un programme adapté aux besoins de la ville afin de redonner la valeur à la gare.

III .3. La zone d'intervention:

III .3.1. Le choix du site d'intervention :

Notre choix s'est porté sur l'entrée sud de la ville de Beni Mered, car celle-ci mène à la zone de la gare. Cette partie de la ville est essentiellement composée de zones industrielles et d'annexes. Cette aire paraît pertinente pour notre projet car :

- Elle est un point d'accès à Beni Mered qui offre une image vieillissante et délabrée ;
- Elle offre des possibilités de transformations par la présence d'entités industrielles obsolètes.
- L'importance que révèle la gare actuelle par rapport à la population qui y transite et dont l'état actuel ne permet plus de satisfaire les besoins.

III .3.2. L'analyse urbaine :

Selon Panerai (1999), Pour mieux appréhender la lecture de la ville actuelle, le choix s'est fait sur l'analyse de trois éléments importants :

- le tissu urbain
- le paysage urbain
- les réseaux et mobilités.

C'est ainsi que sont détectés les différents dysfonctionnements qui seront pris en compte dans notre proposition d'aménagement.

A. Le tissu urbain :

Le tissu urbain est constitué de la superposition de trois ensembles : - Le réseau de voies – Les découpages fonciers - Les constructions. L'intérêt de l'étude des tissus réside dans le fait que ces derniers représentent les caractères de l'urbain.

- **Le système viaire :** est le système de liaison.

La circulation mécanique représente un flux majeurs, qui détermine une répartition des réseaux et des voies hiérarchisées ayant différentes dimension qui se devise en :

Voie principale : ce sont des axes majeurs les plus fréquentés par les habitant tels que

-La rue 17 septembre 1957 venant de ouald yaich (c'est une voie à grande circulation et a un flux important à cause de la zone industrielle, le trajet quotidien et la présence des grands ensembles qui s'accroissent ce flux).

-la route venant de BCL (c'est une voie importante qui relia cite Diar el bahri d'une part et le centre-ville d'autre part, et liée à la route nationale N29 d'autre part)

-La route nationale N1 mène à l'entrée sud de Blida (flux journalier important)

Voie secondaire : contenant un flux de circulation moyen

Voie tertiaire : on la trouve dans les quartiers résidentiels, elle permet de distribution

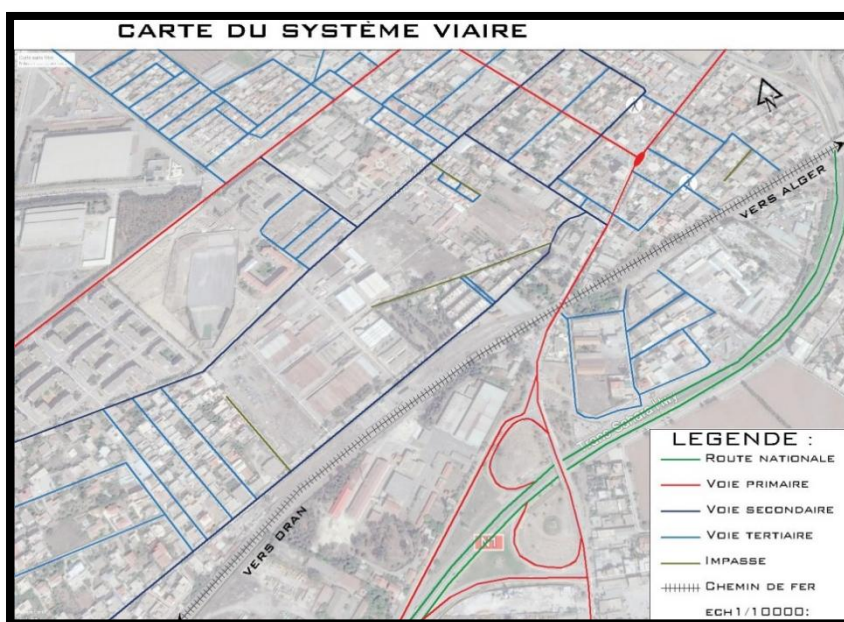


Figure 3.14. : carte du système viaire (Photo Google earth modifier par nous)

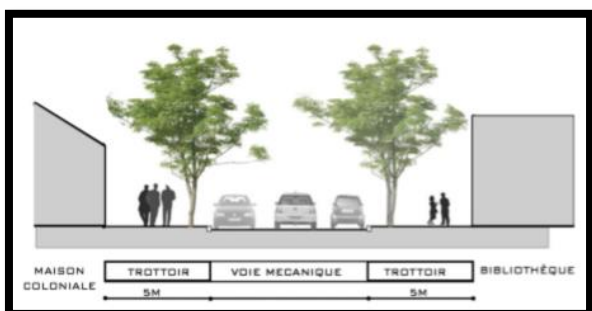


Figure 3.15. : Coupe rue 17 septembre par les autres



Figure 3.16. : rue 17 septembre par nous

La synthèse :

- ✓ La discontinuité du système viaire datant de l'époque coloniale structurant la ville
- ✓ l'extension vers l'ouest génère une entité urbaine très mal irriguée.
- ✓ La ligne de chemin de fer contribue largement à la rupture entre les deux rives.
- ✓ Le croisement de la rue 17 septembre et la ligne du chemin de fer représente un goulot d'étranglement gênant la fluidité des différents flux piétons, mécaniques et ferroviaires.
- ✓ L'absence de voies piétonnes.
- ✓ Plusieurs voies se terminent en impasse.

- **Structure parcellaire :**

« La parcelle n'est plus un lot à bâtir indifférent mais une unité de sol urbain à partir de la rue »³⁷
Le développement de la zone n'a pas connu une urbanisation structurée et continue dans le temps, nous avons identifié cinq zones distinctes :

La zone 1 : Zone industrielle : grande parcelle coupée par la ligne de chemin de fer située entre le noyau historique et le nouveau quartier Diar El Bahri

Mini zone industrielle avec un découpage plus au moins régulier.

La zone 2 : Logement collectif : absence de parcelle et présence de l'ilot

La zone 3 : Zone mixte d'habitation-commerces : noyau historique constituée d'îlots fait de petites parcelles occupées intégralement par des maisons.

La zone 4 : Parcelles régulières dont la maison est l'unité de composition (Lotissement Vers Diar el Bahri, à trame régulière parallèle définit par l'unité d'habitation individuelle)

La zone 5 : la zone militaire : grande parcelle situé au nord-ouest

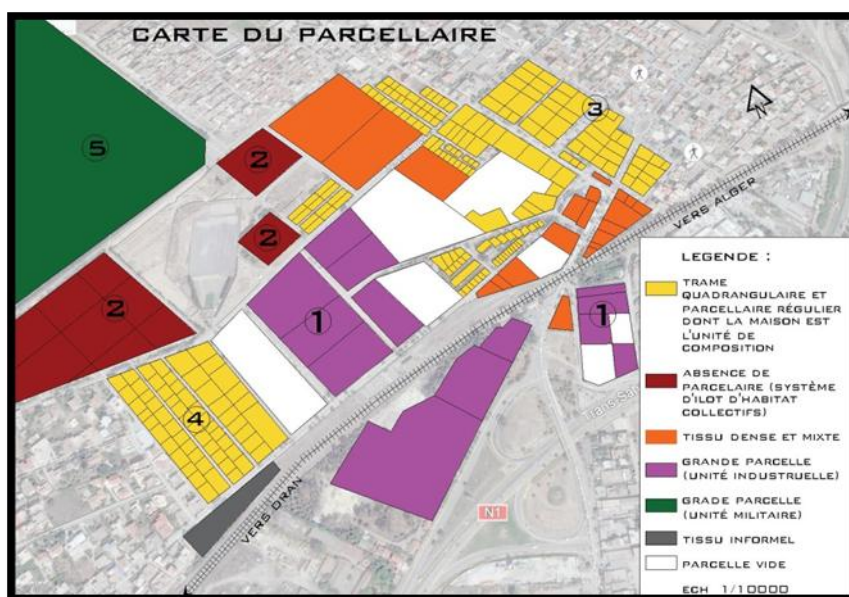


Figure3.17. :carte du parcellaire (Photo Google earth modifier par nous)

La structure fonctionnelle : on peut dire qu'il trois grandes catégories

-la zone d'habitat

-la zone industrielle

-La zone militaire

³⁷ : PANERAIT,p /DEMERGON,M/DEPAULE,J-C .L'analyse urbaine .Edition parenthèses. 1999

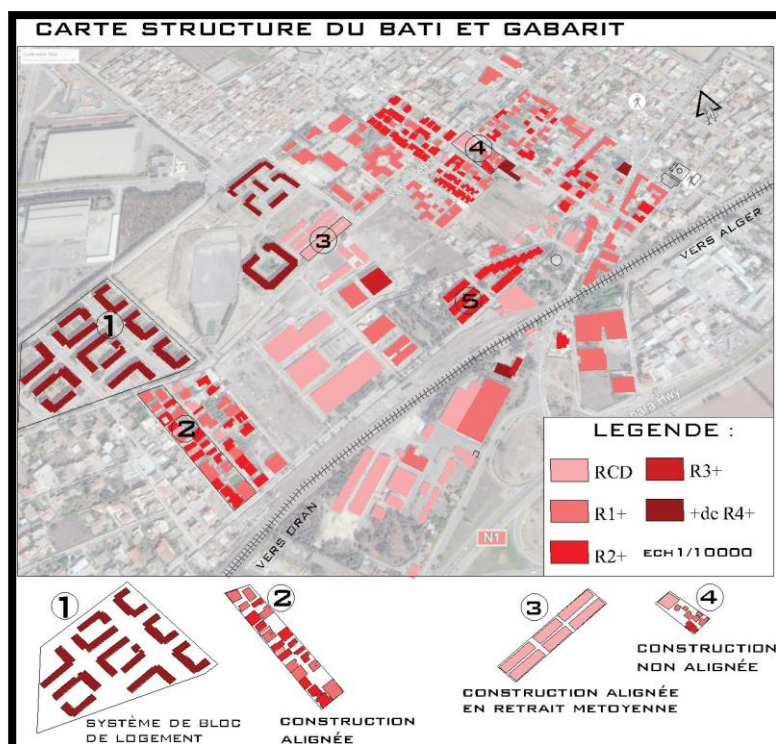
La synthèse : l'aire d'étude présente un tissu urbain non homogène et non cohérent, dû à l'absence d'outil de contrôle et de gestion de l'extension de la ville à différentes époques. La création des zones floues et déconnectées du noyau initial c'est un résultat d'une planification non réfléchie et absence d'une vision globale.

• **Structure du bâti :**

Les constructions peuvent être à l'alignement ou en retrait, mitoyennes ou isolées, hautes ou basses mais elles se réfèrent toujours à la rue

On constate plusieurs types de bâtis :

- Un bâti fait d'installation industrielle de type hangar inséré dans de grande parcelle.
- Un bâti homogène structuré par des maisons individuelles.



-Un bâti constitué de logements collectifs.

Gabarit des bâtiments : La zone d'étude dispose d'une altimétrie des bâtiments légèrement variable, d'une limite de gabarit dont les hauteurs culminent à r+5

La synthèse : manque d'édifice majeur avec une architecture significative pouvant rehausser l'image de la ville. L'absence de rythme au niveau de la zone d'étude.

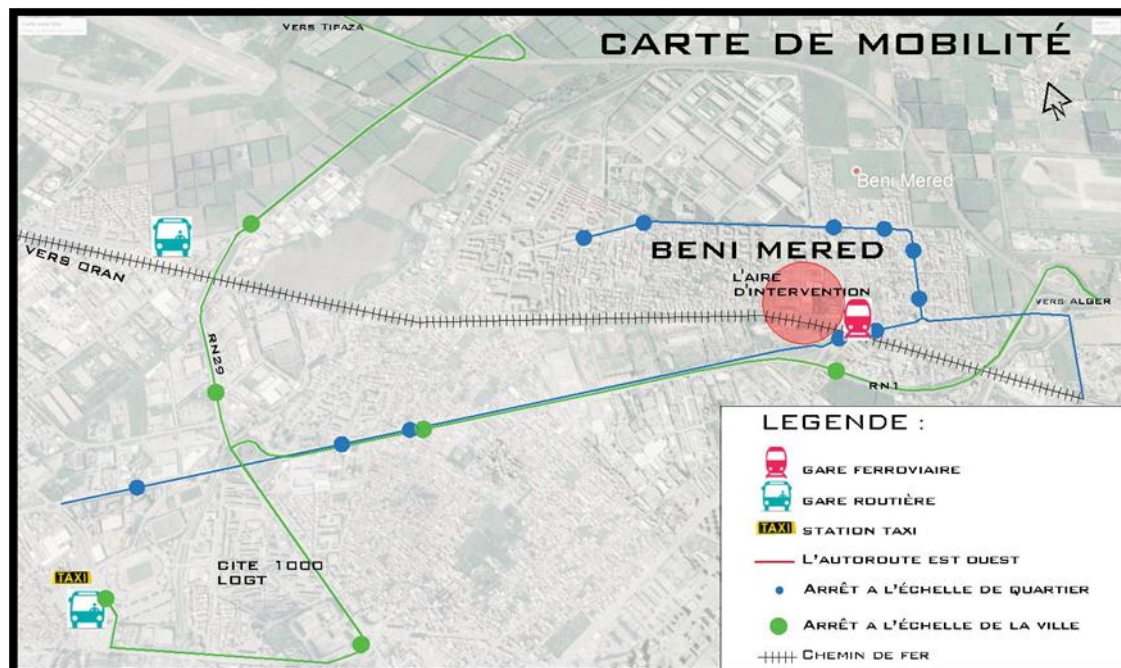
Figure 3.18. : carte de la structure du bâti et le gabarit

(Photo Google earth modifier par nous)

B. Réseaux et mobilité :

- ✓ L'évolution de la population actuelle nécessite une réflexion pour améliorer le réseau viaire ainsi que redimensionner la gare et l'adapter aux besoins d'eux en matière de logistique urbaine.
- ✓ la RN01 et 29 représentent des axes importants les plus empruntés par les lignes de transport régionales car elles sont reliées directement à l'autoroute est-ouest
- ✓ L'étude de la mobilité de la ville de Béni Méred a permis de relever plusieurs problèmes :
 - Le manque d'organisation des moyens de transports autour de la gare.
 - Absence totale de cohésion entre les différents modes de transport

-Seulement deux ligne de bus traverse la ville Beni Mered vers Bab Dzayer , Arrêt de bus mal



implanté

Figure 3.19. : Carte de mobilité (Photo Google earth modifier par nous)

La synthèse :

La zone d'intervention est mal desservie par les moyens de transports à cause de sa position par rapport au centre-ville et du manque de point de passage qui mènent directement vers le noyau historique

C. Paysage urbain : L'étude du paysage urbain permet de mieux comprendre la ville afin de s'approprier son fonctionnement. Repérer les chemins et les endroits les plus attractifs.

Les points de repères : sont de natures fonctionnelles tel que : la bibliothèque, La gare ...

Un élément construit remarquable tel que le château d'eau.

-les secteurs : chaque secteurs présente une zone fermée : zone militaire ,habitat ...

-les parcours : ils présentent la structuration viaire

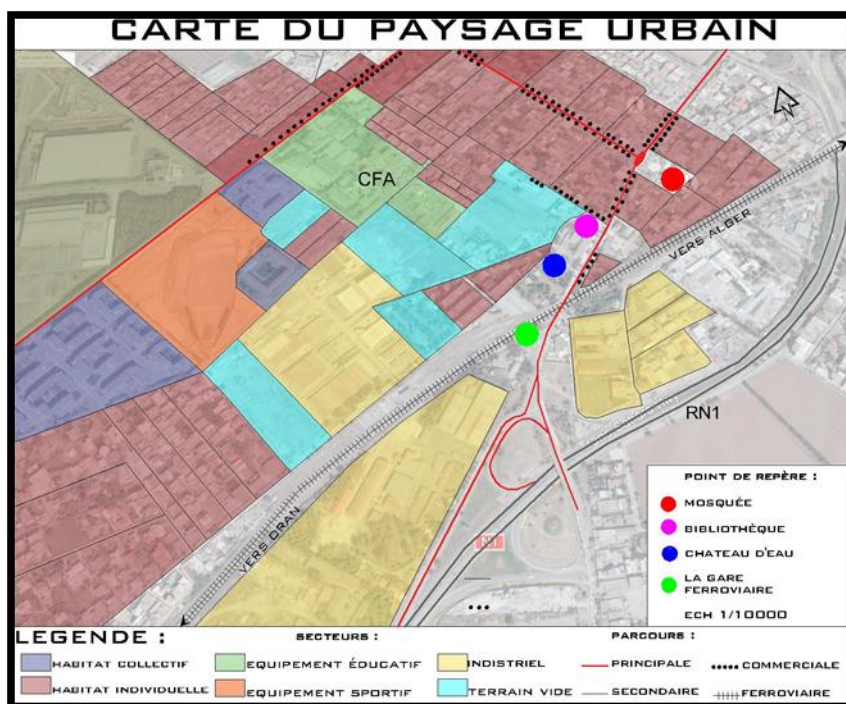


Figure 3.20. : carte du paysage urbain

(Photo
earth
par nous)Google
modifier

Figure 3.21. : la bibliothèque par nous

3.22. : la
nousFigure
gare par

Figure 3.23. : Château d'eau par nous

Figure 3.24. : la mosquée par nous

La synthèse : Absence de repères architecturaux

Absence de places publiques qui valorisent la rencontre entre différents secteurs

Absence d'une hiérarchie des parcours.

III .3.3. La problématique spécifique :

D'après l'analyse précédente, nous présentons la synthèse à travers la problématique spécifique suivante :

1- Echelle infrastructurelle et mobilité :

- ✓ Absence de la hiérarchie des voies dans l'ensemble de la zone
- ✓ Rupture de la continuité des voies entre le noyau historique et l'extension vers l'Ouest
- ✓ Rupture entre les deux rives à cause de l'obstacle que présente la voie ferroviaire
- ✓ Disfonctionnement de la structure viaire dû au nœud conflictuel au niveau de la gare où se croisent voie ferrée et voie mécanique
- ✓ La route nationale et la gare sont les deux éléments de base qui assurent le transport à l'intérieur et à l'extérieur de la ville.
- ✓ Une gare non attractif, sous dimensionné par rapport à la demande de mobilité de la population
- ✓ Manque d'organisation de moyens de transport au tour de la gare

2- Échelle fonctionnelle :

- ✓ La mono fonctionnalité des trois zones non connectées (industriel, l'habitat, l'équipement)
- ✓ L'industrie se présente comme une fonction incongrue dans un milieu urbain
- ✓ Des grandes friches industrielles présentent une rupture urbaine

3- Echelle de la structure urbanistique et paysagère :

- ✓ L'absence d'espaces publico-collectifs donc d'aménagement publics, à par la placette de la mosquée
- ✓ L'absence d'une empreinte architecturale bien définie
- ✓ Parcelles irrégulières et limité par des murs de clôture
- ✓ La présence de l'industrie donne une mauvaise image à l'entrée sud de la ville

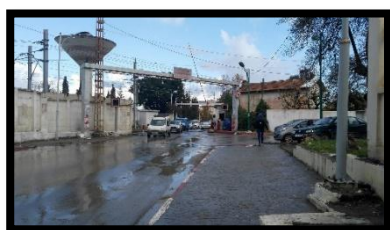


Figure3.25 : L'intersection de la voie ferroviaire et la voie mécanique (circulation) par nous



Figure 3.26. : Bâtiments industrielle en état dégradé par nous



Figure 3.27. : Cimetière abandonné
Par nous



Figure 3.28. : Friche industrielle
par nous

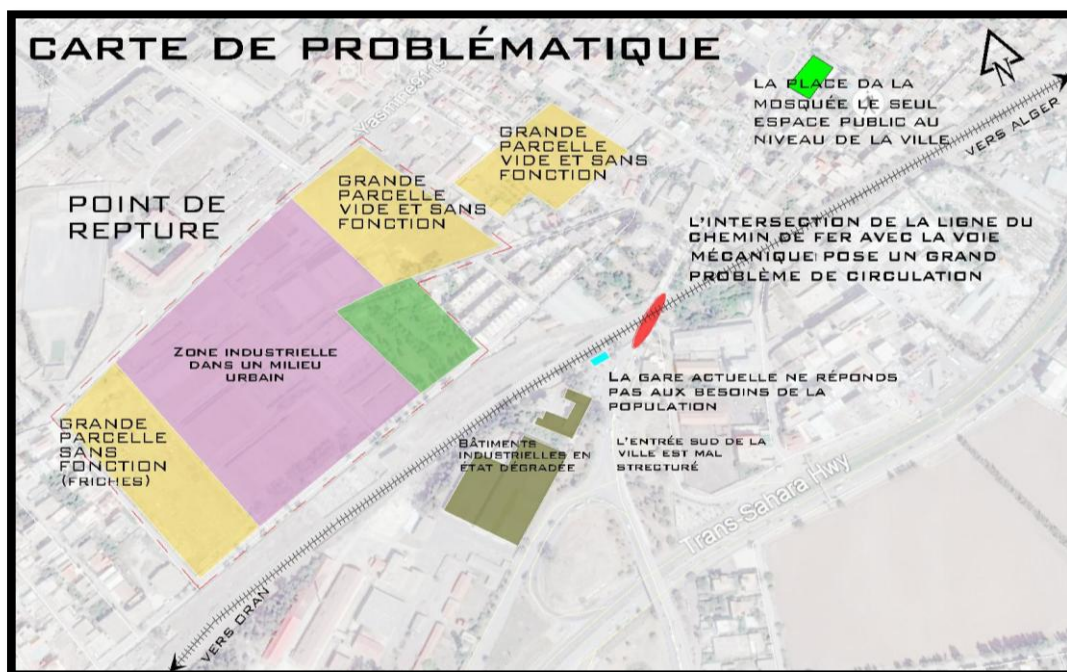


Figure 3.29. : carte de problématique (Photo Google earth modifier par nous)

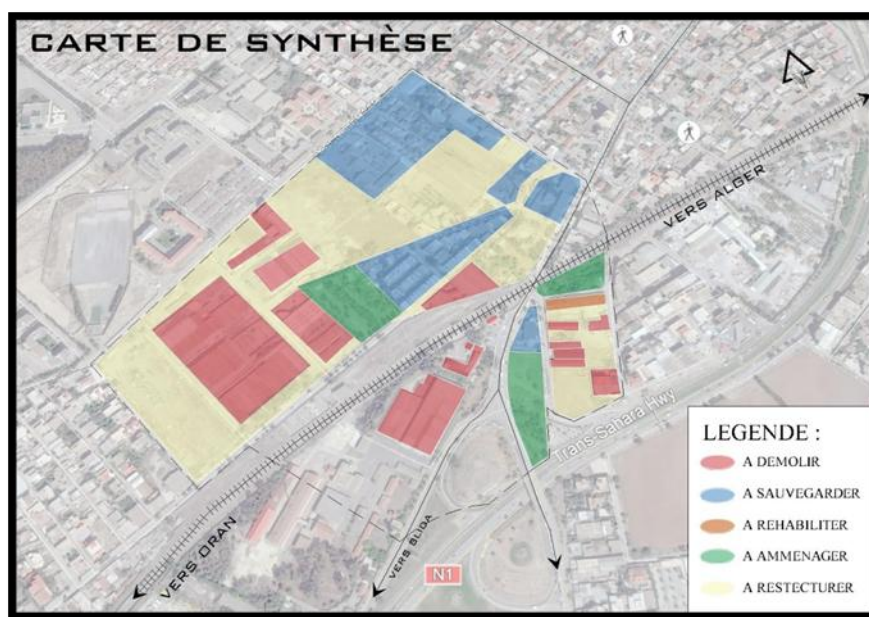


Figure 3.30. : Carte de synthèse (Photo Google earth modifier par nous)

III .3.4. Thématique d'intervention : Le site est mal desservi !

- ✓ Assurer la continuité urbaine et renforcer le lien entre le noyau historique et l'extension de la ville par :
 - La délocalisation de la zone industrielle et récupération des friches.
 - Restructuration de la zone en créant un lien entre les deux tissus.
 - Création de nouvelle connexion à partir du réseau existant.
 - Redimensionnement de la voie venante de Diar Elbahri .
 - Récupération de l'ex cimetière chrétien pour en faire un espace public lié à la gare.
- ✓ Connecter les deux rives de la voie ferré par :
 - La création d'une trémie pour résoudre les problèmes de circulation lie au croisement de chemin de fer avec la voie mécanique.

La création de deux passages piétons (sous terrain – passerelle)

- ✓ Améliorer l'entrée sud de la ville par :
 - La Restructuration et la délocalisation du mini zone industriel pour faire un quartier d'affaire.
 - Transformation de la gare en pole d'échange multimodale avec l'objectif d'en faire une interface urbaine et un point attractif à la ville.
- ✓ Intégré la mixité sociale et la mixité fonctionnelle par :
 - Faire de la gare un lieu public qui regroupe plusieurs activités et services au lieu d'être un simple équipement.

-La construction des bâtiments mixtes afin de limiter le trajet entre le domicile, les commerces et le lieu de travail.

-L'Intégration de la mixité sociale par la construction de trois types de logement (individuelle, semi collectifs et collectifs).

-Création des espaces publics .

III .3.5. Structure des persistances :

Les éléments de persistance c'est l'ensemble des traces et tracés historique de la forme urbaine qui perdurent entant que témoignage de son passé, ils jouent un rôle déterminant dans le contrôle de la forme urbaine.

D'après l'analyse de notre aire d'étude nous avons identifié 3 trois types de persistance

✓ Valeur historique

La bâtisse de TREFI CUIVRE sera sauvegardée en la mémoire du lieu et sera réhabilité pour en faire un centre d'affaire.

✓ Valeur infrastructure :

- La voie historique venant de Ouled Aïch (rue 17septembre 1956) ;
- La voie menant vers Diar el Bahri ;
- La rue 1er novembre

✓ Valeur paysagère :

- Le château d'eau est un point de repère important
- La voie historique avec ses platanes

III .3.6. Structure du viaire projeté :

Nouvelle structure urbaine : plan de composition urbaine détermine la structure d'implantation urbaine unitaire de connexion du projet avec l'existant

➤ Hiérarchie des voies :

-Création d'un réseau viaire hiérarchisé avec des voies principales, des voies de desserte, des voies piétonnes, et une requalification du système existant

-L'élargissement de la voie venante de Diar el bahri

-La création d'une trémie pour éviter le conflit voie ferrée et rue 17 septembre 1957

-La création des voies piétonnes afin de proposer aux résidents un véritable milieu de vie,

-Aménagement des aires de stationnements en sous-sol afin de réduire les aires en surface

-Création d'un nœud au cœur du nouveau quartier pour une bonne perméabilité

-Création d'un axe commerciale mène au centre-ville.

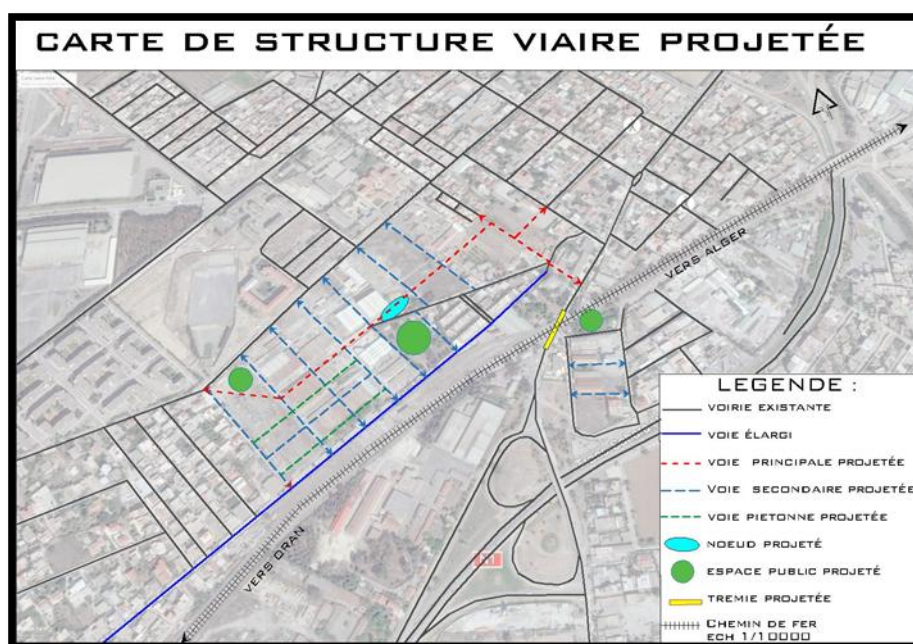


Figure 3.31. : carte de structure viaire projetée (Photo Google earth modifier par nous)

III .3.7. Structure fonctionnelle projetée :

la qualité de vie d'un quartier dépend de la mixité des programmes et des fonctions qu'il accueille , il doit répondre à tout type de demandes sociales : se loger, travailler, consommer, apprendre, se divertir, se soigner, etc....., ce mélange des fonctions il s'organise à l'échelle du quartier, de l'îlot, du bâtiment, contribuant ainsi à la cohésion sociale et à l'animation socio-économique

Nous avons adopté 04 thématiques :

- Injecter de nouvelles fonctions en mettant en valeur l'aspect commercial afin d'augmenter l'attractivité du quartier par la mise en place un centre commerciale
- Construire des bâtiments mixtes avec commerce et service au rez-de chaussée et au 1^{er} étage tout au long d'axe principale.
- Construire des showrooms le long du quartier coté sud-ouest afin de faire une séparation entre habitat et la voie ferrée pour diminuer les vibrations et les nuisances sonores.
- Créer plusieurs ambiances urbaines à l'entrée sud de la ville par :
 - la création d'un quartier d'affaire (centre d'affaire, hôtel..) communiquant directement avec la route nationale N°1

- La création d'un pôle d'échange multimodale lié au nouveau quartier par un franchissement sous terrain.
- L'aménagement d'un espace public qui relie les deux rives par une passerelle

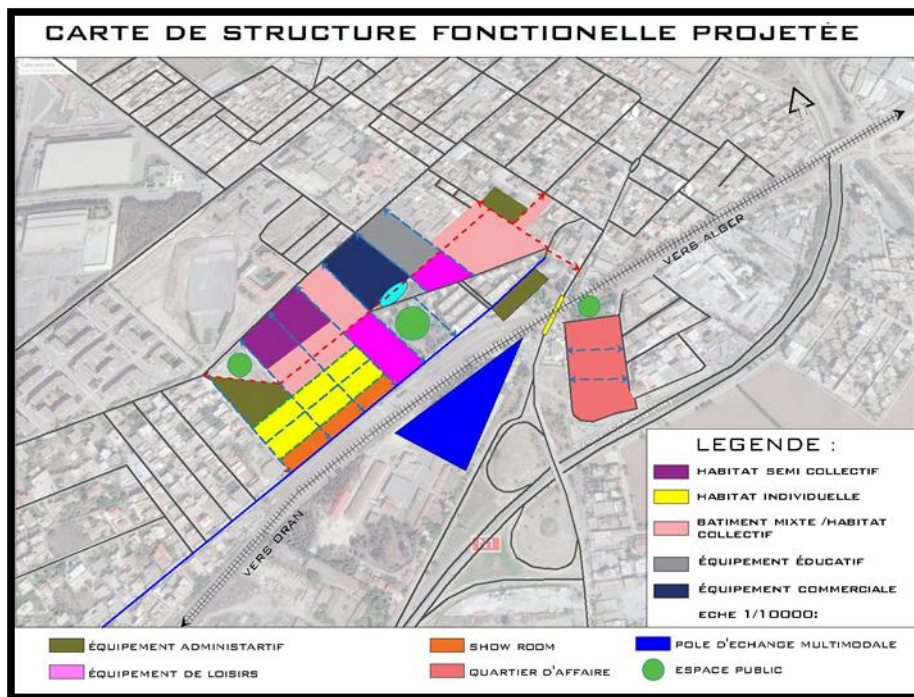


Figure 3.32. Carte de structure fonctionnelle projetée (Photo Google earth modifier par nous)

Plan de composition

Figure 3.33. plan de composition

Plan de masse

Figure 3.34. plan de masse

Photos

Figure 3.35. : photo 3d

Figure 3.36. : photo 3d

Figure 3.37. : photo 3d

Ilots

Tableau 1

2

3

III .4. Le Projet Ponctuel : pôle d'échange multimodal

Intervention : la requalification de la gare de Beni Mered

« Lieu ou espace d'articulation des réseaux, un PEM vise à faciliter les pratiques entre différents modes de Transport ».

➤ Le Choix du projet :

Notre choix est basé sur le fait que :

- ✓ L'édifice est dans un état dégradé.
- ✓ La gare ne répond pas aux besoins actuel de la population ni en terme de qualité ni en terme quantité.

➤ La vision du projet

Ce projet consiste en la création d'un pôle pas seulement pour la ville de Beni Mered mais aussi pour le grande Blida. Ce pôle servira aussi bien Beni Mered que ses alentours (ouled yaich, khazrouna ...)

III .4.1 : Le site :

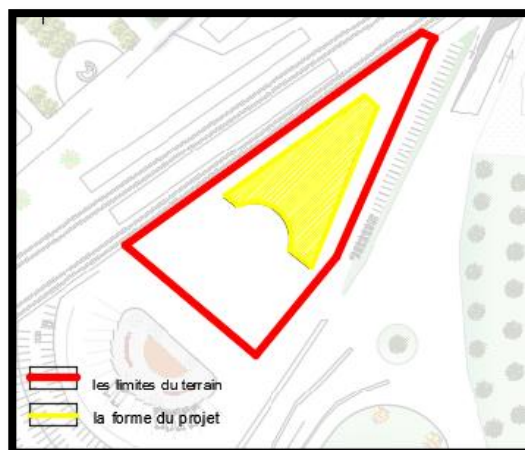
Elle se situe au Nord de la commune de Beni Mered ; ou on trouve la gare actuelle.



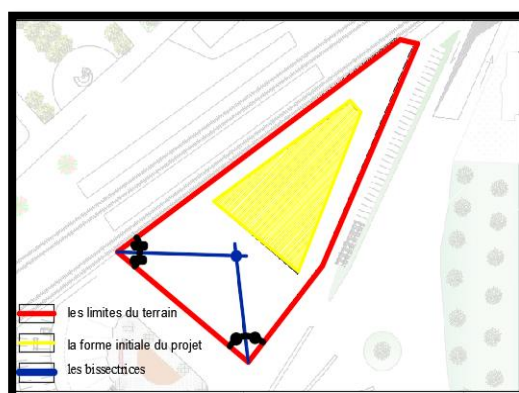
Figure 3.39. : Situation de la gare de Beni Mered (photo google earth 2018)

III .4.2 : Principes d'implantation et genèse de la forme :

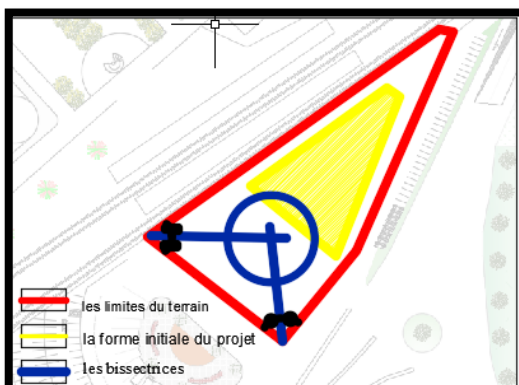
- Aligner le projet par rapport à la voie ferroviaire et aux limites du terrain et prendre un recul ; cette opération nous a permis d'obtenir le volume de base.



- Repérer les différentes bissectrices des angles du terrain.



- Dessiner un cercle à partir du point d'intersection des bissectrices.



- Soustraire une partie du demi-cercle situé dans le volume de base.

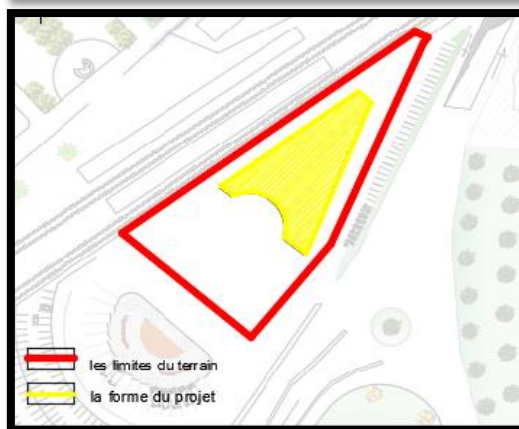
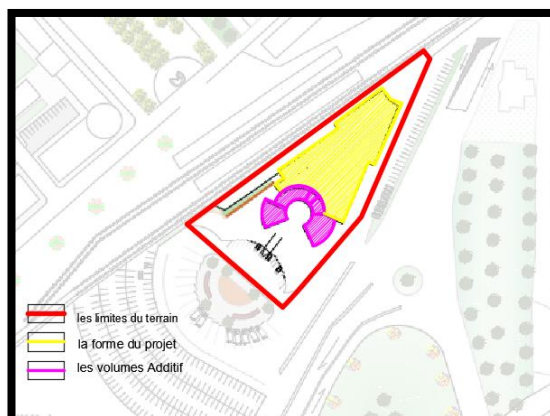


Figure 3.40.: Principes d'implantation 1

- L'addition des volumes dans la partie circulaire afin de donner un jeu de volume à ce dernier ; la création de ces volumes se fait à partir du centre de l'ancien cercle.



- Création d'un franchissement souterrain qui assure la relation entre les deux rives ; La relation se fait entre la gare d'un côté et un espace public de l'autre côté.



- Intégrer deux stations une pour les bus et une autre pour le taxi + un parking de 252 places.

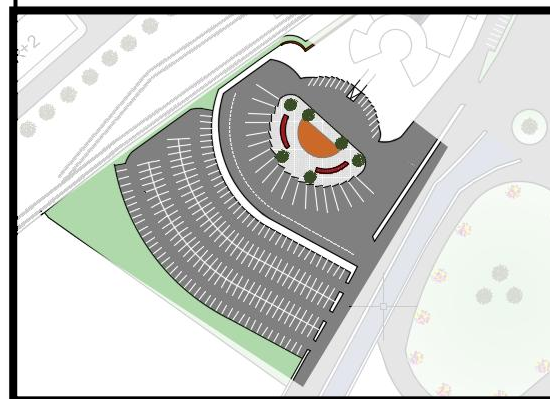
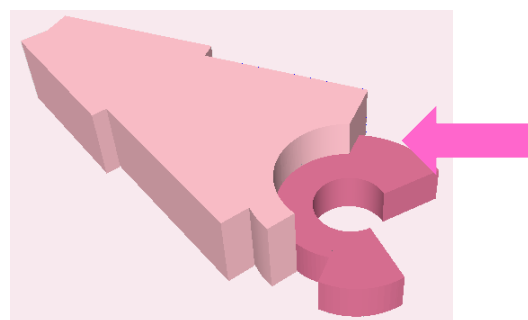
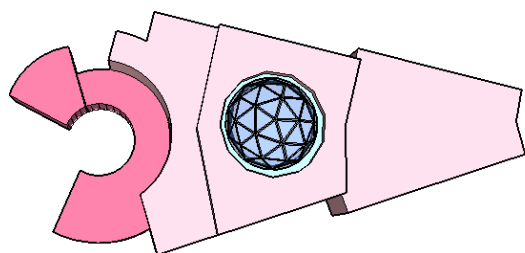
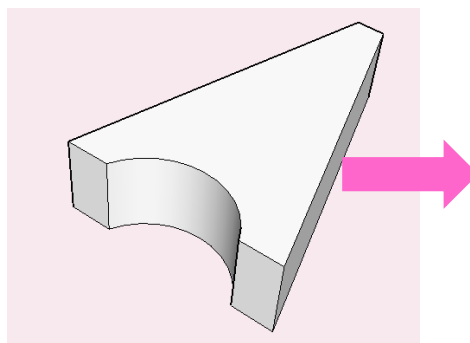
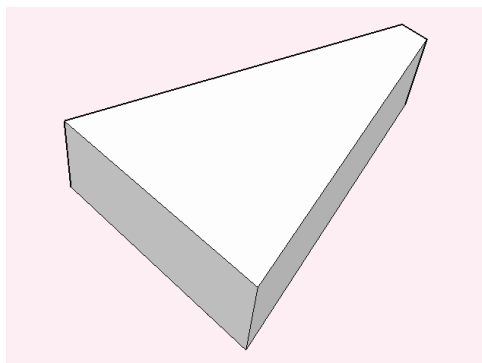


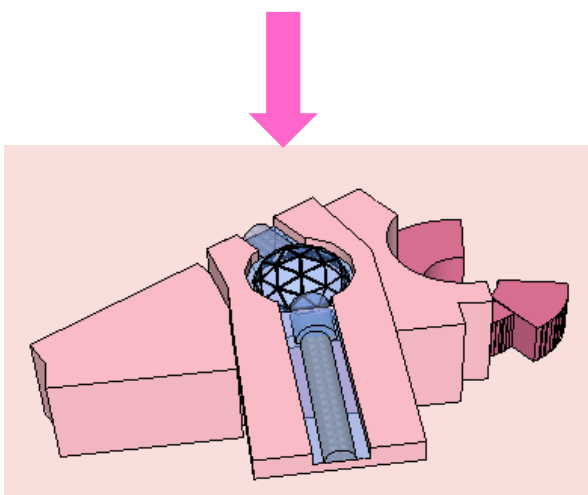
Figure 3.41. : Principes d'implantation 2

- Élargissement des quais pour subvenir aux besoins de voyageurs en espace

III .4.3 : Evolution de la forme :



La création d'une coupole au niveau de toiture ;
Pour marquer le hall d'accueil.



Prolongement de 2^{ème} étage jusqu'au 3^{ème} quai (il couvre une partie de la voie ferroviaire)

La création de voutes au niveau de la toiture afin d'indiquer la circulation horizontale.

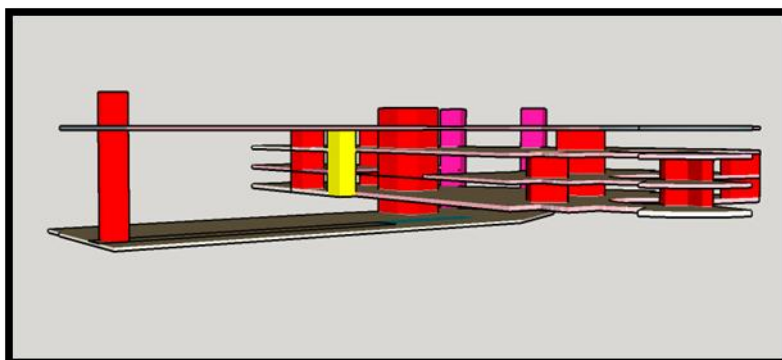
Figure 3.42.: Evolution de la forme

III .4.4. : Circulation :

Il existe deux sortes de circulation à l'intérieur de l'édifice : circulation horizontale et circulation verticale.

La circulation horizontale concerne le Hall. Les galeries et les couloirs

La circulation verticale se fait par le biais de : (les escaliers, les ascenseurs et monte- charge).

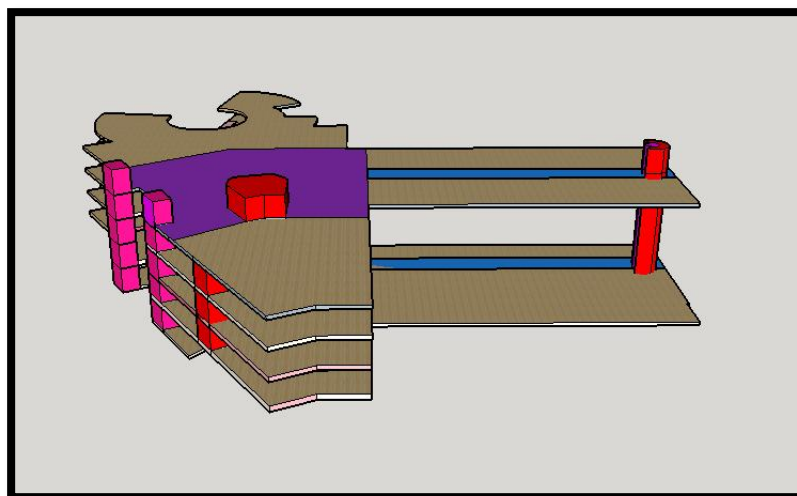


Circulation verticale :

Les ascenseurs

Monte-charge

Les escaliers



Circulation horizontale :

Les galeries

Le hall



Figure3.43 : Schéma de circulation

III .4.5. : Organisation fonctionnelle du projet :

Le projet est un pôle d'échange multimodal, l'activité principale qui s'y déroule c'est les services de la gare. Néanmoins on retrouve plusieurs autres activités d'accompagnement telles le loisir, la culture, le commerce et la consommation.

La volonté était de donner à ce pôle un statut d'équipement à valeur régionale qui regroupe d'autres activités.

Notre projet se compose d'une entité principale celle des services de la gare, une entité de consommation, une entité de loisirs, une entité culturelle et une entité administrative.

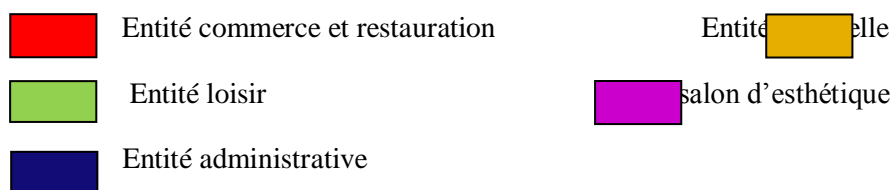
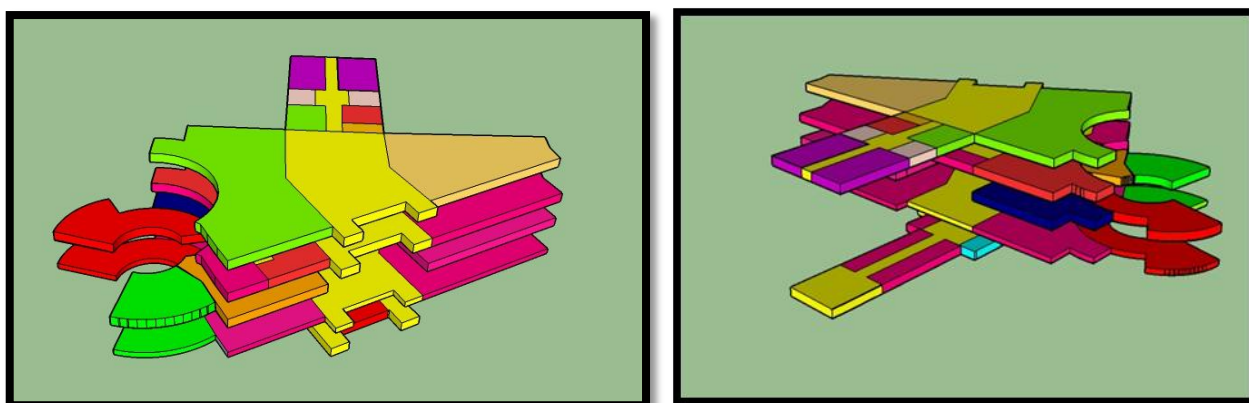


Figure 3.44: Organisation Fonctionnelle

III .4.6. : Structure :

La structure du projet est un système de charpentes métalliques en quatre parties reliées par des joints de rupture.

La création d'un sous-sol et passage sous-sol afin de créer la relation entre les deux

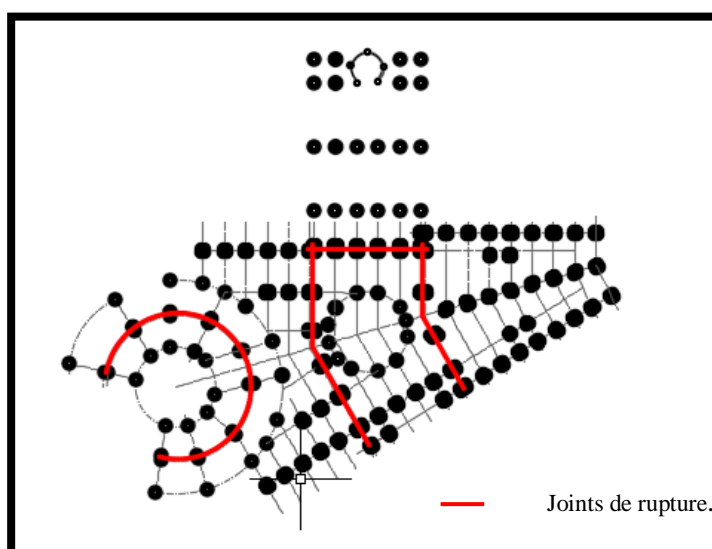


Figure 3.45. : schéma du structure

Conclusion chapitre 3

Nous pouvons d'ores et déjà conclure au niveau du projet d'aménagement que la solution apportée par le PDAU et le POS, ne résout pas la problématique de la rupture et ne parvient pas à revitaliser la zone concernée.

Il faut donc bel et bien passer par la délocalisation des zones industrielles et la récupération des friches industrielles et l'intégration de l'aménagement à la ville pour qu'il ait un réel impact sur le cadre de vie des habitants et qu'il remplisse pleinement sa fonction.

Conclusion générale

Ce projet de fin d'étude, peut être considéré comme une importante opportunité pour le développement et l'enrichissement de nos connaissances, c'est un apprentissage sur ce vaste domaine qu'est l'urbanisme.

A travers la problématique soulignée dans la première phase de recherche notre souhait s'est orienté de travailler sur la zone de la gare, un fragment extrêmement important, mais marqué par son isolement et par sa rupture spatiale et fonctionnelle par rapport au reste de la ville.

Notre projet vise l'amélioration et la dynamisation d'une partie de la ville et ce en assurant un meilleur fonctionnement et en veillant à son intégration au reste de la ville, répondant aux plus hautes exigences environnementales. C'est un espace complexe qui possède un potentiel et des qualités pour créer une nouvelle dynamique urbaine au sein du quartier, donc la mise en œuvre d'un projet urbain au niveau de la zone de la gare résolument vise à développer un secteur économique de pointe offrant de l'emploi, , consiste à intégrer la zone d'intervention au reste de la ville et raccorder le centre avec la périphérie de la ville, par sa contribution à son attractivité et à son rayonnement créant ainsi un espace où il sera agréable de vivre.

Dédicaces

C'est avec profonde gratitude et sincères mots,

*Je dédie ce modeste travail de fin d'étude à mes **chers parents** ; qui ont sacrifié leur vie pour ma réussite et m'ont éclairé le chemin par leurs conseils judicieux. J'espère qu'un jour, je pourrai leurs rendre un peu de ce qu'ils ont fait pour moi, que dieu leur prête bonheur et longue vie.*

Je dédie ce travail à mes sœurs, mon frère, mes cousines, mes amies

Aussi à mon binôme Abdelsadek Meriem t'es la meilleure amie qu'on peut avoir merci d'avoir toujours été là pour moi, je voulais te dire que sans l'aide de dieu et celle de ma famille et la tienne je ne serai pas là aujourd'hui

Karima

Bibliographie

Les ouvrages :

1. Bonillo J. L., Contribution à une histoire critique du projet architectural et urbain, Thèse d'H.D.R., Laboratoire INAMA, E.N.S.A.Marseille, (Mars 2011)
2. Bonillo J. L., L'analyse morphologique et le projet urbain dans Intergéo-Bulletin, 1995, n° 118
3. CANNAT, Noël. « Sous les bidons, la ville. De Manille à Mexico, à travers les bidonvilles de l'espoir », Ed : Le Harmattan, Paris 1988, 240p.
4. Carlo Aymonino, Mario redolf, Luovico Quaroni/l'ensemble INA-casa/1949-1959.
5. CHOAY, F. et Merlin, P., 2010. Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, Paris, Presses universitaires de France. p. 96
6. Devillers, Ch., « Le projet urbain », in architecture : recherche et action, Actes du colloque des 12 et 13 mars 1979 à Marseille/Palais Des Congrès, Paris, ministère de
7. DEVILLERS Christian, Le projet urbain, édition. Un Pavillon de l'Arsenal, Paris, 1994, pages 12-13
8. DIND, La gestion du projet urbain, ed : Lausanne, janvier 2011
9. Joseph I. (1987), « L'enjeu-Station, la station de métro comme espace public », réseau 2000, ed RATP, 48 p.
10. INGALLINA, P., « Le projet urbain ». (Il Progetto Urbanistico), Edit. 'Que sais-je?', France, 2001, p.3.
11. LEFEBVRE M., LE CORRE B. (1998), Méthodologie de création d'un pôle d'échanges multimodal en site urbain. Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Nantaise, PREDIT
12. MANGUIN D. & PANNERAI P., « Le projet urbain », Edit. Parenthèses, France, 2002
13. Offner, Sander, 1990 OFFNER J.M., SANDER A. (1990) Les points-clés d'Autrement Bus, des théories à la pratique. Réseau 2000, ed RATP, 116 p
14. PANERAIT, p / DEMERGON, M / DEPAULE, J-C .L'analyse urbaine .Edition parenthèses. 1999
15. SAIDOUNI. M., Eléments d'introduction à l'urbanisme, Ed Casbah, 2000, p 129-130.145
16. Sander A. (1991), « Les points de réseaux transport : une bibliographie », GDR Réseaux, ed RATP Unité Prospective, 23 p. + 169 fiches
17. Zuchelli. A., Introduction à l'urbanisme opérationnel et à la composition urbaine, Vol4 Ed OPU.Alger 1984 p 306

Les revues :

1. Amina Sellali , “ Apprendre à projeter la ville, le territoire, le paysage ”, Transcription de la conférence du 19 mars 2002 organisée à l'IFA, Paris.
2. Centre de Ressources Documentaires Aménagement Logement Nature, 2012, p.5 région d'Ile de France et ministère de l'environnement et du cadre de vie – service technique de l'urbanisme », I.A.U.R.I.F, 1979, p3
3. GAUDRIAULT . C, « friches industrielles en Ile de France, définition, inventaire, expériences de réaffectation,
4. LAUGIER, R., « l'étalement urbain en France », synthèse documentaire,

site web :

1. FUTURA PLANETE. (2017) *Quels sont les problèmes liés aux friches industrielles ?* [en ligne]. Disponible sur : < <http://www.futura-sciences.com> > [Consulté le 17 septembre 2017].

Les mémoires :

1. AGUEJDAD, R., « Etalement urbain et évaluation de son impact sur la biodiversité, de la reconstitution des trajectoires a la modélisation prospective », thèse de doctorat, décembre 2009, p 20.
2. Bruyas,T « DE LA COMPLEXITE DES PROJETS DE GARES ». MASTER 2 « SCIENCES DU TERRITOIRE », SPECIALITE URBANISME ET PROJET URBAIN. Institut d'Urbanisme de Grenoble ; Université Pierre Mendès France.2015
3. DJELLATA Amel, « planification urbaine et stratégie de reconquête des friches », mémoire de magistère, EPAU, sept 2006.
4. LAHLOU Amel, Le projet urbain comme stratégie de modernisation de la ville de Constantine, mémoire de magistère, Université Hadj Lakhder Batna, 2012
5. PULLIAT, G., « Etalement urbain et action publique », Mémoire de Master de Géographie, Septembre 2007, p 07

Textes législatifs et règlementaires :

1. La loi 90-29 du 1er décembre 1990 relative à l'aménagement et l'urbanisme. jo de la république algérienne N°52.article11
2. Loi 90-29 du 1er décembre 1990.opus. cit. Article 16
3. Loi 90-29 du 1er décembre 1990.opus.cit.article 18)
4. La loi 90-29 du 1er d2cembre1990.opus.cit.article 31

REMERCIEMENTS

*Nous tenons particulièrement à remercier toute personne ayant aidé de près ou de loin à l'élaboration de ce modeste travail. Et ce à commencer par l'équipe pédagogique. Merci donc à M.ZERARKA qui dirige l'option "Architecture et Projet Urbain" d'une main de maître et dont le sérieux, nous-mêmes. Merci à **M.BENOUARED** à **M.SAFAR ZITOUN** et à **M.KHARROUBI** pour leurs précieux conseils, leur patience et l'amour du métier d'architecte qu'ils nous ont transmis. Merci enfin à toutes les rencontres que nous avons faites au cours de nos études, enseignants, camarades et amis qui ont tous, à leur manière contribué à notre succès et à faire de nous les jeunes architectes que nous sommes devenus au bout de ces cinq belles années.*