

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



**Master 2**  
**ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN**  
**MEMOIRE DE FIN D'ETUDES**

**Intitulé du mémoire**  
**Projet Urbain & Centralité Urbaines**  
**Renouvellement Urbain De L'intersection Du**  
**Boulevard Amara Yousef Et L'avenue De 11**  
**Decembre A Zabana,Blida**

**Etudiant(s):**  
**KALACHE Abdel Wahab**  
**SLIMANI Mohammed Abdel Karim**

**Encadreur:**  
**Mr. Benouared Djamel**  
**Co-Encadreur:**  
**Mr.Sassani**

2014-2015



## Remerciements

Tout d'abord nous remercions le bon dieu pour nous avoir guidés vers le bon chemin du savoir, pour nous avoir donné du courage et de la volonté afin de pouvoir réaliser ce modeste travail.

Nous tenons à exprimer notre profonde gratitude à nos promoteurs :

Mr. Benouared et Mr Sassane, Et Mr Saffar pour l'encadrement de ce mémoire, pour leur aide, leur patience, leurs précieux conseils et la confiance qu'il nous a accordée.

Nos respects aux président et membres de jury qui nous font l'honneur d'accepter et de juger notre travail. Et d'apporter leur réflexion et leurs critiques scientifiques.

Les travaux présentés dans ce mémoire ont été réalisés au sein des ateliers de L'institut D'Architecture & urbanisme De Blida.

Nous remercions vivement tous les gens qui nous ont facilité nos travaux et mettre à notre disposition les moyens nécessaires sans oublier :

Notre Porteur de Master Mr Zerarka.M Et Son équipe pédagogique pour son aide précieuse durant la réalisation de ce Projet.

Nos sincères remerciements vont également à tous les enseignants du département d'architecture de Blida et surtout le chef de département d'architecture Mme Foufa.A.

Enfin nous remercions tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à la réalisation de ce travail.



# Préambule

## Résumer :

Ce travail traite de la requalification spatiale et fonctionnelle et Renouveau urbain de l'intersection du boulevard Amara Yousef et L'avenue de 11 Décembre à Zabana, Blida et la conception d'un nouveau pôle Urbain. Pour ce fait, nous avons suivi un processus qui comporte les étapes suivantes :

**Premièrement**, une phase cognitive qui explique la croissance de la ville de BLIDA, la manière avec laquelle elle s'est développée et sa situation actuelle afin de saisir les problématiques septiques de la ville et du quartier.

**Deuxièmement**, nous introduisons de nouvelles idées et suggestions pour réaménager, restructurer le quartier dans un projet urbain qui prend en compte les enjeux actuels du développement durable.

**Troisièmement**, nous concevons une composition pour notre projet urbain dans laquelle nous opérons avec les différentes facettes d'une conception architecturale tout en tenant compte des aspects techniques afin de garantir un caractère durable à notre projet.

## Summary:

This work deals with the spatial and functional requalification and Urban Renewal of the intersection of Boulevard Amara Yousef and The 11th December Avenue in Zabana, Blida and design of a new Urban Pole. For this, we followed a process that includes the following steps:

**First**, a cognitive phase which explains the growth of the city of BLIDA, the way in which it developed and its current situation to capture the septic issues of the city and the neighborhood.

**Second**, we introduce new ideas and suggestions to reorganize, restructure the district in an urban project that takes into account current challenges of sustainable development.

**Third**, we design a composition for our urban project in which we work with the various facets of architectural design while taking into account technical aspects in order to ensure sustainability in our project.

**Ce Document de présentation du projet de fin d'étude est une nouvelle adaptation du mémoire par rapport aux objectifs conceptuels d'un projet urbain et aux spécificités de l'enseignement de la discipline de l'architecture.**

**Ce document décrit les différentes phases retenus dans le programme de l'option Architecture et Projet Urbain et présente avec des illustrations du processus de création et de réalisation d'un Projet Urbain Durable.**

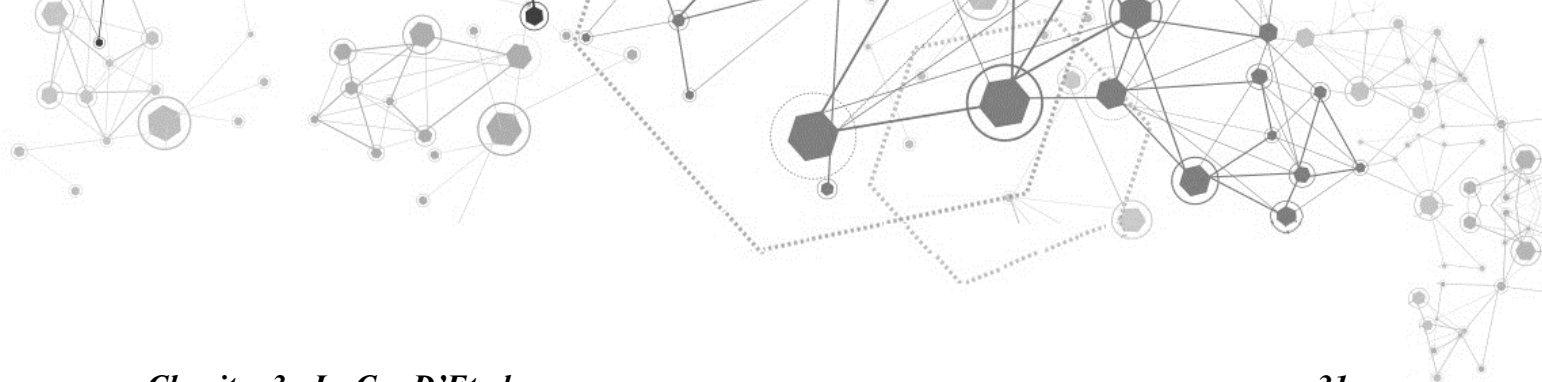
**Ce Travail a été Elaboré selon la méthodologie conforme au canevas Du Master 2 Architecture et Projet Urbain.**



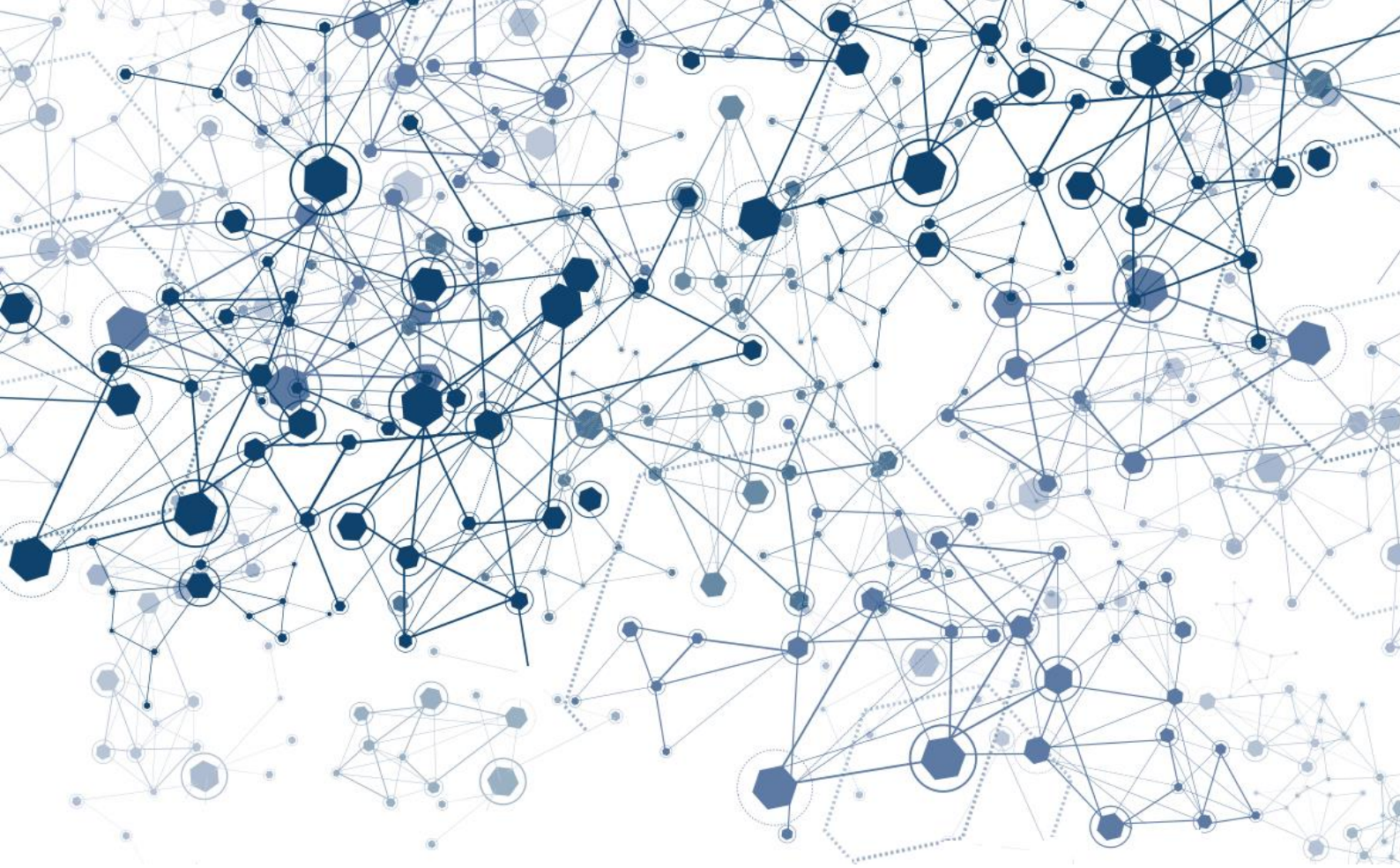
# Sommaire

<i>Remerciements</i> .....	<b>I</b>
<i>Préambule</i> .....	<b>II</b>
<i>Sommaire</i> .....	<b>III</b>
<i>Chapitre 1 : Chapitre Introductif</i> .....	<b>0</b>
<b>Introduction A La Thématique Générale Du Master :</b> .....	<b>1</b>
<b>Présentation Succincte Du Cas D'étude :</b> .....	<b>4</b>
Préambule : .....	4
Intérêt du thème spécifique :.....	4
Présentation de la ville de BLIDA : .....	5
<b>Présentation De La Problématique :</b> .....	<b>5</b>
Problématique Générale :.....	5
Problématique Spécifique : .....	6
Les hypothèses :.....	7
L'objectif de l'étude :.....	8
<b>Conclusion :</b> .....	<b>8</b>
<b>Présentation De La Démarche Méthodologique :</b> .....	<b>9</b>
<b>Présentation Succincte du contenu de chaque chapitre :</b> .....	<b>9</b>
<i>Chapitre 2 : Etat de l'Art</i> .....	<b>10</b>
<b>Introduction :</b> .....	<b>11</b>
<b>Le Projet Urbain : « Une Démarche Stratégique Pour La Revalorisation Et La Rénovation Des Centralités » :</b> .....	<b>11</b>
<b>Concepts Et Définitions :</b> .....	<b>12</b>
Centre :.....	12
Centralité : .....	13
La Centralité Urbaine A Travers Le Temps :.....	13
Les Facteurs Expliquant La Production De Centralités : .....	14
L'accessibilité, Critère De Localisation :.....	14
La Gestion De L'étalement Urbain :.....	16
L'intégration Urbaine : .....	16
Les Volontés Politiques : .....	17
Le Renouveau Urbain :.....	19
<b>Analyse d'exemple :</b> .....	<b>21</b>
Le projet urbain « EURALILLE » :.....	21
<b>Conclusion :</b> .....	<b>30</b>





<b>Chapitre 3 : Le Cas D'Etude</b> .....	<b>31</b>
<b>Introduction : Choix du Cas d'étude</b> .....	<b>32</b>
Données Climatiques : .....	32
Point De Vue Personnel : .....	33
Historique De La Ville De BLIDA : .....	33
Les Instruments De La Ville De BLIDA : .....	35
Critique Des Instruments De La Ville De BLIDA : .....	36
<b>Problématique générale :</b> .....	<b>36</b>
<b>Présentation de l'aire d'étude :</b> .....	<b>37</b>
Situation : .....	37
Historique De L'aire D'étude : .....	38
Etude Typologique De L'aire D'étude : .....	38
<b>L'Etat De Fait :</b> .....	<b>39</b>
.....	40
Critique Des Instruments D'urbanisme De L'aire D'étude : .....	41
<b>Potentialités Et Contraintes :</b> .....	<b>41</b>
<b>Problématique Spécifique :</b> .....	<b>41</b>
Les objectifs : .....	41
Démarche d'intervention : .....	42
<b>Conclusion :</b> .....	<b>42</b>
<b>Les Concepts:</b> .....	<b>42</b>
<b>Schéma De Stratégie Urbaine :</b> .....	<b>43</b>
<b>Plan De Composition Urbaine :</b> .....	<b>44</b>
Schéma De Composition Urbaine.....	45
<b>Plan D'Aménagement Urbain :</b> .....	<b>46</b>
<b>Les Façades Urbaines :</b> .....	<b>47</b>
<b>Le Projet Architecturale :</b> .....	<b>48</b>
Choix Du Projet: La Tour D'affaire.....	48
Réflexion De La Localisation: .....	48
Description Des Activités: .....	49
Concepts & Formalisation: .....	51
Genèse De la Forme : .....	51
Le Dossier Graphique : .....	52
<b>Conclusion Générale</b> .....	<b>57</b>
<b>La Bibliographie</b> .....	<b>IV</b>
<b>Les Annexes :</b> .....	<b>VI</b>



# Chapitre 1 : Chapitre Introductif

<b>Introduction A La Thématique Générale Du Master :</b> .....	<b>1</b>
<b>Présentation Succincte Du Cas D'étude :</b> .....	<b>4</b>
Préambule : .....	4
Intérêt du thème spécifique : .....	4
Présentation de la ville de BLIDA : .....	5
<b>Présentation De La Problématique :</b> .....	<b>5</b>
Problématique Générale : .....	5
Problématique Spécifique : .....	6
Les hypothèses : .....	7
L'objectif de l'étude : .....	8
<b>Conclusion :</b> .....	<b>8</b>
<b>Présentation De La Démarche Méthodologique :</b> .....	<b>9</b>
<b>Présentation Succincte du contenu de chaque chapitre :</b> .....	<b>9</b>



# Chapitre 1 : Chapitre Introductif

## Introduction A La Thématique Générale Du Master :

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

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

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

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

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

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

Plus qu'un concept ou qu'une grille de lecture historique des phénomènes urbains, la notion de projet urbain sera dans les années 70 l'expression qui « cristallisera les divers aspects de la critique de l'urbanisme fonctionnaliste, et simultanément, celle qui exprimera la revendication par les architectes d'un retour dans le champ de l'urbanisme opérationnel »<sup>1</sup>.

Au cours de la décennie qui suivra, parmi les différents auteurs et théoriciens du projet urbain, Christian Devillers se distinguera sur la scène architecturale comme auteur – et

---

<sup>1</sup> . 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)



# Chapitre 1 : Chapitre Introductif

acteur- dont la contribution épistémologique sur le thème du projet urbain sera la plus conséquente<sup>2</sup>. Après avoir rappelé les principales qualités qui font la ville : sédimentation, complexité, perdurance des formes pour de nouveaux usages, etc., Devillers développera trois aspects<sup>3</sup> :

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

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

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

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

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

---

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

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

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

# Chapitre 1 : Chapitre Introductif

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

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

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

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

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

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

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

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

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



# Chapitre 1 : Chapitre Introductif

## Présentation Succincte Du Cas D'étude :

### Préambule :

A la veille de la révolution industrielle, les villes jouent un rôle beaucoup moins important qu'on ne le croit d'ordinaire.

Alors qu'elles avaient marqué de leur lumière vive toute l'histoire du moyen âge, les guerres leur avaient porté des coups terribles.

En bien des régions, les villes n'ont pas plus qu'une place limitées, il faudra attendre la reconstruction économique de la seconde moitié du XVIII pour les voir renaître.

La reconstruction économique a agi comme un boom économique dans la ville et de ce fait la ville s'est métamorphosé.

La question du développement économique et de la diversification des activités au sein des quartiers en difficulté constituent aujourd'hui une des priorités de la politique de la ville.

Il s'agit de revitaliser ces quartiers, d'y restaurer une vie économique et à terme de procéder à une recomposition urbaine en transformant leur image et en les ouvrants sur le reste de la ville.

### Intérêt du thème spécifique :

Pour bien définir un sujet de recherche, il nous est important de voir en profondeur les problèmes constatés pour but d'y mettre fin et de démarrer dans une nouvelle aire d'urbanisme plus adéquate et précise.

Afin de bien inscrire notre P.U et de mettre en valeur ses apports en terme de renouvellement urbain, la ville de Blida semble avoir les qualités requises :

- Une ville qui présente une stratification historique très profonde.
- Nous nous focaliseront sur un secteur spécifique dont le tissu urbain présente une potentialité pouvant accepter le développement d'un P.U pour but de renforcer une centralité et de la mettre en valeur face aux autres centralités avoisinantes.
- Et en même temps elle présente des contraintes tel que les friches urbaines, les activités incommodes, la mauvaise structuration viaire, la négligence des espaces publics...etc.
- Mais on ne va pas voir ces contraintes comme blocus, bien au contraire on va les appréhender de tel sorte à ce qu'elles nous guident dans la réalisation de notre projet qui va à son tour renforcer la centralité donnant un nouveau point de densification pour la ville de BLIDA gérant raisonnablement la croissance de la ville.

# Chapitre 1 : Chapitre Introductif

## Présentation de la ville de BLIDA :

### La situation géographique :

Blida, chef-lieu de la wilaya algérienne est situé au Sud-ouest d'Alger à 50 km de la capitale et à 22m de la mer.

Elle se trouve au pied du versant Nord de l'Atlas Tellien et s'étale jusqu'à la lisière Sud de la plaine de la Mitidja à 260m d'altitude, issue du découpage administratif de 1974.

### Ses limites :

La wilaya de Blida est limitée :

- Au Nord par la wilaya de TIPAZA.
- Au Nord-est par ALGER.
- Au sud par la wilaya de MEDEA.
- A l'ouest par la wilaya d'AIN-DEFLA.

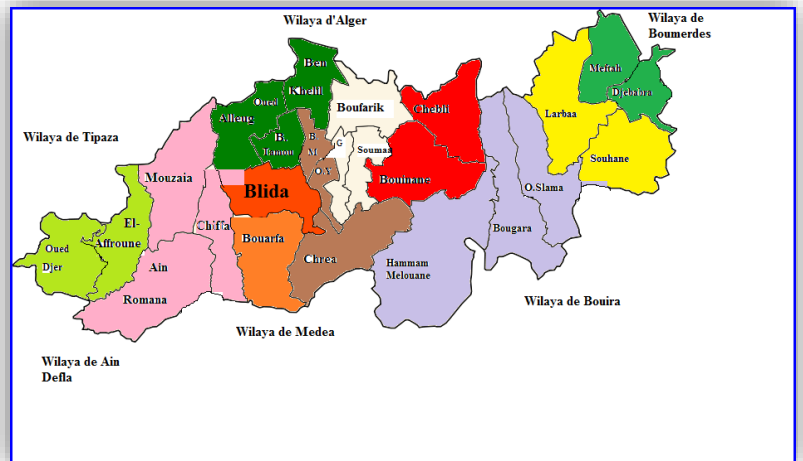


Fig. 01 : La situation géographique de la wilaya de BLIDA

## Présentation De La Problématique :

### Problématique Générale :

L'étalement urbain est la production sans limite de la ville. Il n'y a pas de frontière rien, pour arrêter sa croissance. En dehors des effets négatifs comme la diminution des espaces agricoles ou encore l'augmentation des distances de transport, accompagnées de conséquences telles qu'une hausse de la pollution atmosphérique, nous pouvons tout-de-même identifier un effet morphologique majeur : l'absorption par l'agglomération principale des communes périphériques. Sans l'étalement urbain, tout village ou ville serait amené à rester isolé.

Pour les grosses agglomérations, cela ne pose pas de problème. Elles regroupent toutes les activités permettant de vivre en quasi-autarcie : des entreprises, des loisirs, de la main d'œuvre et un territoire adjacent plus ou moins conséquent. Leur continuité dans le temps n'est pas remise en question, à moins d'un changement radical du mode de vie ou des activités qu'elles possèdent. Ce fut ainsi par exemple le cas dans les années 80-90, avec la fermeture les unes après les autres des mines de charbon du nord de la France. Des villes qui étaient autrefois prospères ont décliné.

Heureusement, elles ont souvent eu le temps de pratiquer une reconversion de leurs activités et ainsi remonter la pente dangereuse sur laquelle elles étaient lancées. Aujourd'hui, on ne voit pas, à moyen ou long terme (malgré la crise), de tels changements bouleversants. Par contre, dans les villages situés près de grande agglomération une tendance est nettement vécue (même s'il ne faut pas généraliser) l'exode des commerces de proximité.



# Chapitre 1 : Chapitre Introductif

Après l'exode rural où ces villages ont vu disparaître une partie de leur population, c'est aujourd'hui les petits commerces qui disparaissent, au profit des grandes surfaces des villes plus importantes. Leur mini-centralité s'efface au profit d'autres plus lointaines. Ces villes et villages deviennent des cités dortoirs pour les gens qui travaillent à la ville, mais qui y font aussi leurs courses avant de rentrer chez eux le soir.

L'étalement urbain remédie un peu à ce portrait négatif de la petite ville. Les centralités oubliées doivent être peu à peu rattrapées par une urbanisation de l'agglomération et à son tour elle absorbera dans son tissu les mini centralités avoisinantes afin de créer une centralité importante et imposante communiquant avec les autres centralités.

On émerge dans des contextes de rattrapage et d'inclusion dans l'aire urbaine de villes anciennes (**SAIN JULIEN THERESE et le GOIX RENAUX**) « La métropole parisienne : centralités, inégalités, proximités », Edition Belin, 333 pages, 2007.<sup>5</sup>

**Les questions qui se posent sont :**

1. Comment doit-on procéder pour concevoir une centralité pouvant dominer la faiblesse des quartiers ?
2. Quel Projet Urbain pourra remédier à la croissance non contrôlée de la ville ?

## **Problématique Spécifique :**

De nos jours on retrouve une nécessité de mettre en place une plateforme d'échanges dont l'objet est de conduire une réflexion sur les moyens de mettre le développement durable au cœur des stratégies et des projets urbains. Les réflexions doivent également être alimentées par d'autres travaux sur les conceptions du développement urbain durable, l'évaluation des projets de rénovation urbaine, et les stratégies de renouvellement urbain durable des grandes villes.

Ces réflexions ont fait apparaître la nécessité d'inscrire les projets de développement durable dans des stratégies de renouvellement urbain à une échelle intermédiaire entre le quartier et la ville et l'intérêt de promouvoir une conception du développement urbain durable fondée sur « l'activation du potentiel urbain des sites et de leur environnement ».

De ceci , on a débouché sur une série de recommandations visant en premier lieu à faire émerger une politique de renouvellement urbain durable articulant les différentes politiques de rénovation urbaine et de développement durable aujourd'hui relativement cloisonnées, améliorer la cohérence des modes d'action au service du renouvellement urbain des territoires à travers entre autres le renforcement du rôle des intercommunalités dans la mise en œuvre de véritables stratégies dans ce domaine et soutenir les initiatives locales contribuant au développement durable indépendamment des projets de rénovation urbaine.

---

<sup>5</sup> (**SAIN JULIEN THERESE et le GOIX RENAUX**) « La métropole parisienne : centralités, inégalités, proximités », Edition Belin, 333 pages, 2007.





# Chapitre 1 : Chapitre Introductif

Il convient de rappeler que le champ du renouvellement urbain constitue l'enjeu majeur du développement urbain durable, puisque la création de nouveaux espaces urbanisés et la construction d'immeubles neufs ne représentent annuellement que 1% des constructions existantes, et inversement une consommation foncière importante pour le logement et surtout pour les activités. Le cadre bâti existant représente donc le plus gros gisement en termes d'économie de ressources (eau, énergie, foncier,...) et de production de déchets. Mais c'est sans oublier que le renouvellement urbain est aussi le principal levier permettant de favoriser l'intensité urbaine, de réintroduire de l'équité territoriale et de reconquérir une certaine attractivité urbaine.

Dans notre cas d'étude, avec le temps, la ville s'est métamorphosée, s'est développée et a gagnée du terrain. Du coup son élargissement a consommé la périphérie d'autre fois (zone industrielle) et le fait glissé dans le centre (c'est les conséquences de l'étalement non contrôlé de la ville), ce qui nous amène à conclure que l'industrie n'a plus sa place dans le développement spatial de la ville.

De ce fait, un changement s'impose. Ce dernier doit s'opérer avec une réflexion durable et avec respect de l'entourage urbain existant tout en améliorant le cadre de vie et en se débarrassant des activités nocives à l'urbain et les remplacer par d'autres équipements rentable et qui ont une relation avec l'urbain pour une meilleure animation.

## **Les constatations nous amène à soulever quelques questions :**

1. Comment peut-on reconverter la vocation de ce pôle industriel en pôle multifonctionnel plus attractif ? et quelle est le rôle du renouvellement urbain dans cette action?
2. Quelle orientation devrait on prendre pour revaloriser le quartier afin achever l'objectif d'une nouvelle centralité?
3. Comment peut-on garantir la continuité et l'intégration des équipements proposées avec celles déjà existantes, afin de garantir un meilleur rendement et fonctionnement entre les différentes entités de la zone ?
4. Comment peut-on renforcer la structure viaire pour arriver à une hiérarchie et assure la relation entre notre centralité et le reste de l'urbain qui l'entoure.

## **Les Hypothèses :**

Rien ne se crée tout seul, chaque phénomène est en relation avec un autre.

BLIDA la ville qui se voit changer de centralisation à plusieurs reprises exerce un développement excessif sur le compte des zones périphériques, c'est la conséquence du **Phénomène De L'étalement Urbain.**

Notre zone d'intervention a changé de localisation en passant d'une position périphérique à une position centrale sous l'effet du phénomène de glissement de la périphérie. Cela nous pousse à formuler notre hypothèse selon laquelle notre zone a **le potentiel de devenir une centralité** très importante grâce à sa localisation, son positionnement stratégique et sa richesse de foncier à récupérer.



# Chapitre 1 : Chapitre Introductif

"Mais ce potentiel ne pourra être mis en valeur qu'à travers le **Concept Du Renouveau Urbain** et ses apports en terme de requalification spatiale et fonctionnelle des friches et autres espaces résiduels qui infectent notre zone par les activités industrielles ou autre activités incommodes.

## L'objectif de l'étude :

- Comprendre l'étalement, ses facteurs et ses conséquences et montrer que le développement non contrôlé de la ville est un réel problème.
- Se focaliser sur un site qui se développée dans l'oubli, et lui intégrer une nouvelle notion d'urbanisation qui est le Projet urbain.
- Trouver le facteur d'équilibre entre une nouvelle centralité présentant un grand potentiel dans le future et l'urbain qui l'entoure pour la mettre en relation avec les centralités qui se situent à proximité.
- Revoir la centralité comme acteur de polarisation capable de gérer l'étalement de la ville.

## Conclusion :

Avec le développement économique la ville s'est métamorphosée et une diversification d'activités s'est installée au sein de ses quartiers.

Ces quartiers se sont disloqués avec le temps les uns des autres et ont formé un réel problème.

Le projet urbain vient comme la solution durable pour redonner à la ville une bonne recomposition urbaine afin de recouvrir ces zones sur la ville et les faire participer dans la composition urbaine équitablement.

La ville de Blida s'est vue prendre de l'empileur et acquérir de nouvelles zones qui étaient autres fois dans la périphérie. Notre souci est de mettre en valeur le projet urbain et ses apports en opérant sur la nouvelle ceinture de développement afin de contrôler l'étalement à travers une restructuration de la centralité délaissée.

L'étalement urbain non contrôlé est un problème majeur pour la composition urbaine et présente des effets négatifs.

La revalorisation de la centralité a pour but de contrôler cet étalement du moment qu'elle joue sur la densification e la convergence tout en restant connectée aux autres centralités.

Pour penser durablement, la consommation des ressources foncières et énergétiques doivent être gérées avec modération (ne pas s'étaler) et pour cela le renouvellement urbain est indispensable du moment qu'il focalise ses actions sur le bâti déjà existant. Il est le levier qui permet de favoriser l'intensité urbaine et réanimer son attractivité.

Quand la ville se développe, la périphérie d'autres fois glisse dans cette dernière, le problème qui se pose est que les activités qui sont dans la périphérie ne peuvent demeurer

# Chapitre 1 : Chapitre Introductif

dans la ville à cause de leurs nuisances, donc un renouvellement urbain s'impose et c'est ce qui se passe dans notre cas d'étude.

## Présentation De La Démarche Méthodologique :

### Phase Introductive:

- On va essayer d'introduire l'intérêt de projet urbain et le mettre en relation avec la problématique générale suivie de la problématique spécifique.

### Phase de l'état de l'art:

- On va essayer de rassembler un maximum d'information sur notre thème qui vont vérifier l'originalité de notre idée, voir si elle est envisageable et connaître ses bienfaits.

### Phase opérationnelle:

- On présentera la ville, l'aire d'étude, puis faire sortir les problèmes qui résident la bas pour qu'à la fin, on donne la solution à travers notre intervention.

## Présentation Succincte du contenu de chaque chapitre :

### **Chapitre 1 : un chapitre introductif qui va comporter :**

- I. Introduction à la thématique générale du master « ... » et au thème spécifique de l'étudiant (comment s'inscrit l'étude dans cette thématique).
- II. Présentation succincte du cas d'étude.
- III. Présentation de la problématique.
- IV. Présentation de la démarche méthodologique.
- V. Présentation succincte du contenu de chaque chapitre.

### **Chapitre 2 : Etat de l'Art ou de la connaissance en relation avec la thématique développée :**

Il s'agit de faire le point sur les publications et les travaux qui traitent de la même thématique. Sont concernés les publications (livres et articles) et les travaux de recherche universitaires (Mémoires de Magistère et Thèses de Doctorat).

Une conclusion du chapitre.

### **Chapitre 3 : Le cas d'étude :**

Analyse du cas d'étude, en faisant ressortir clairement l'application de la méthode citée en introduction, et présentation du projet.

Le chapitre est composé de deux parties :

Une partie écrite.

Une partie graphique.

Une conclusion du chapitre.





## Chapitre 2 : Etat de l'Art

<b>Introduction :</b> .....	<b>11</b>
<b>Le Projet Urbain : « Une Démarche Stratégique Pour La Revalorisation Et La Rénovation Des Centralités » :</b> .....	<b>11</b>
<b>Concepts Et Définitions :</b> .....	<b>12</b>
Centre : .....	12
Centralité : .....	13
La Centralité Urbaine A Travers Le Temps : .....	13
Les Facteurs Expliquant La Production De Centralités : .....	14
L'accessibilité, Critère De Localisation : .....	14
La Gestion De L'étalement Urbain : .....	16
L'intégration Urbaine : .....	16
Les Volontés Politiques : .....	17
Le Renouveau Urbain : .....	19
<b>Analyse d'exemple :</b> .....	<b>21</b>
Le projet urbain « EURALILLE » : .....	21
<b>Conclusion :</b> .....	<b>30</b>

# Chapitre 2 : Etat De L'Art

## Introduction :

Rappelons-nous : avec la construction des grands ensembles dans les années 60, les états ont voulu répondre rapidement à la forte demande en logements. L'idée était de placer une grande quantité de ménages dans des bâtiments importants, peu chers à construire. La compacité de ceux-ci devait permettre la réalisation de vastes espaces publics sur leur pourtour. Le but était donc de créer de véritables centralités en mélangeant socialement les individus mais aussi en leur apportant des commerces et des équipements à proximité. Si à l'origine l'idée était bonne on se rend compte aujourd'hui que l'objectif recherché n'a pas été atteint et que ce fut plutôt une erreur urbanistique et sociale. La mixité sociale à peu à peu disparue, laissant place à des ghettos...etc. Les commerces ont eux aussi déserté les lieux. Enfin, les espaces publics sont devenus d'immenses aires de stationnements.

Aujourd'hui, les urbanistes essaient d'apprendre de ces erreurs passées et tentent de créer dans chacun de leurs projets des lieux facilement accessibles, plus proches des grands espaces de vie traditionnels qui fonctionnent (place du marché, de l'église, de la mairie). Cette façon de procéder, projet par projet, parfois sur des territoires relativement proches peut créer une certaine compétition entre ces espaces.

Lorsque l'objectif d'un projet est de concevoir une véritable centralité, une hiérarchie et/ou une complémentarité de fonctions, d'usages, ou au contraire une incompatibilité entre elles, peuvent apparaître. Récemment, notamment avec les différentes réflexions entreprises sur le projet de métropolisation, on se rend compte que les villes, agglomération ou autres aires urbaines deviennent de plus en plus polycentriques.

- Quels phénomènes peuvent alors en résulter ?
- Cela nous amène à nous demander ce qu'est une centralité. Quels sont les critères d'une centralité ?

## Le Projet Urbain : « Une Démarche Stratégique Pour La Revalorisation Et La Rénovation Des Centralités » :

- Comment rendre attractive la ville ?
- Comment améliorer leur image en offrant un cadre de vie susceptible de répondre aux attentes d'une population diversifiée ?
- Comment stopper les processus de dégradation d'une zone et permettre son redéveloppement ?

**Comme a dit PHILIPPE PANNERAI** « le tout marqué, la présence d'un bâti ou l'ancienneté, la variété ou la diversité coexistent par une évidence des espaces publics et une générosité de leur traitement par la forte concentration d'équipements publics et d'institutions, par la présence importante des activités commerciales, par la complexité des fonctions ».<sup>6</sup>

<sup>6</sup> PHILIPPE PANNERAI « *Analyse Urbaine* » Edition Parenthèse 1980.

## Chapitre 2 : Etat De L'Art

Pour reprendre à ces défis, une nécessité de mettre à la disposition des communes des outils de rénovation et revitalisation urbaine.

La rénovation urbaine aura pour ambition de tenter de fournir une réponse aux situations urbaines dégradées, tant d'un point de vue urbanistique que socioéconomique.

La rénovation peut intervenir dans des contextes divers et selon le degré de dégradation.

La revitalisation urbaine peut être complémentaire à la rénovation urbaine, elle vise la requalification des centralités urbaines par des interventions en matière de logement et d'espace publics.

L'intérêt est d'associer les opérateurs qui jouent dans la transformation du logement avec les intervenants dans la revitalisation des espaces publics situés à proximité.

De ce fait, on obtient une dynamique cumulative et position de renouvellement par des aménagements conviviaux et de qualité, renforçant un sentiment de sécurité de confort et d'identité.

La priorité pour notre projet urbain sera de rendre la centralité de ..... plus attractive tant pour les habitants que pour les activités économiques et commerciales. L'accent sera mis sur la qualité esthétique et urbanistique de la zone.

### Concepts Et Définitions :

Le projet urbain dans notre cas d'étude touche une multitude de concepts, on essaiera de vous les faire parvenir à travers ce qui va suivre comme définitions :

#### Centre :

En aménagement, lorsque l'on parle de centre, on fait généralement référence au centre-ville. C'est l'échelle la plus utilisée en urbanisme local.

Il existe en revanche d'autres centres à d'autres échelles : la ville centre d'une intercommunalité, la région centre d'un territoire national ou même international. Il existe donc une multitude d'interprétations de ce mot, selon qu'on se place, travaille à l'échelle communale, intercommunale ou à de plus larges périmètres d'étude.

Dans notre étude, qui se restreint à l'échelle d'une agglomération, nous allons discuter de la définition du centre-ville. Fréquemment, le centre ville ou « le centre de la ville » est clairement représenté sur les plans municipaux, sur les guides touristiques. Ses limites sont bien définies et il entre le plus souvent dans un cadre, sorte d'agrandissement qui ignore le restant de la ville.

Comme l'a dit **ALBERTO ZUCHELLI** « Le centre est un regroupement d'équipements de nature diverse et d'un nombre variable, il assure des services d'un certain niveau. il favorise l'échange et les diffusions des informations ». <sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> ALBERTO ZUCHELLI « introduction à l'urbanisme opérationnel ».



## Chapitre 2 : Etat De L'Art

### Centralité :

Une centralité, contrairement à un centre n'est pas définie directement par un seul lieu. Cela peut d'abord s'expliquer par l'étymologie du mot lui-même. En effet, le suffixe nomina lité, rattaché à une racine nominale est assimilé à une notion de propriété, de fonction.

Ceci implique que nous pouvons définir la centralité comme le fait d'être un centre. Ce dernier est exprimé en un seul lieu alors que la centralité l'est plutôt par son contenu. Or comme nous allons le voir par la suite, il existe une grande diversité de ce que peut être ce contenu et ainsi autant de centralités associées, et ce, au sein d'un même territoire. Comme l'exprime **JEROME MONET** dans son article « Il est toutefois vrai qu'un contenu possède toujours un contenant et, par voie de conséquence, une centralité peut être géographiquement localisée dans le centre (particulièrement d'un centre introverti), si ce dernier est le reflet d'un contenu bien spécifique et déterminé ».<sup>8</sup>

Nous devons donc, à partir d'ici, bien faire la différence entre le centre-ville localisé en un endroit et une centralité, localisable en plusieurs lieux.

En effet, comme nous avons pu le voir, le centre-ville est toujours établi à un endroit particulier décidé arbitrairement. Une centralité urbaine possède aussi cette caractéristique, la différence vient du fait du caractère unique du centre. Alors qu'une centralité urbaine peut se répéter un certain nombre de fois au sein d'une même ville.

Selon les spécificités de ces dernières, plusieurs centralités peuvent cohabiter sur un même territoire urbain. La notion de centralité, abstraite dans son essence, a un pouvoir mobilisateur moins que les quartiers anciens dont l'aménagement est devenu l'un des objectifs majeurs. Selon **J.P LEVY** « du centre à la centralité l'écart est celui qui oppose le lieu à la fonction »<sup>9</sup>

### **La centralité :**

- Peut qualifier l'action d'un élément central sur sa périphérie.
- Elle dépend du pouvoir d'attraction ou de diffusion de cet élément qui repose à la fois sur l'efficacité du pôle centrale et son accessibilité.
- Cet élément peut être un centre urbain, ou un équipement métropolitain plus spécialisé (centre commerciale ou culturelle...etc.).

### La Centralité Urbaine A Travers Le Temps :

Nous rencontrons cette notion de centralité en évoquant les villes et le changement effectué sur ces dernières :

#### **1/-Centralité Et Les Villes Industrielles :**

Durant cette période, on assiste à l'implosion, puis à l'explosion de la ville, ce qui a engendré une extension rapide, anarchique et non contrôlée de la ville et un environnement désordonné et inhabitable.

La ville qui était un organisme homogène et un tout structuré devient un ensemble de fragments et une addition de zones reliées entre elles par les moyens de transports et à travers un réseau de dessertes.

<sup>8</sup> JEROME MONET (la centralité est la qualité attribuée à un espace »[décembre 2000, pages 399).

<sup>9</sup> J.P LEVY (Au centre des villes, Editions le Harmattan, p264, 1994.)

## Chapitre 2 : Etat De L'Art

### 2/-Centralité Et Les Villes Modernes :

L'idéologie du mouvement moderne basée sur le principe du zoning a engendré au niveau urbain une fragmentation de la ville et une dislocation du centre ainsi qu'une perte de la forme et du caractère urbain.

### 3/-Centralité Et Villes Contemporaines :

Actuellement, le développement des villes a donné naissance à une nouvelle terminologie des villes, à savoir la métropole, mégapole, mégalopole...etc.

Ces villes renvoient à une nouvelle stratégie de son développement, la métropolisation qui se base sur la centralité, la technologie, et l'innovation architecturale et urbaine.

### Les Facteurs Expliquant La Production De Centralités :

Nous avons défini brièvement dans la partie précédente ce qu'est une centralité et déjà identifié quelques-unes de ses caractéristiques. La principale est qu'une centralité n'est pas forcément unique et c'est ce qui la démarque du centre.

Elle n'est pas non plus figée : elle peut être changeante dans le temps et dans l'espace. Enfin, lorsque plusieurs centralités se localisent sur un même territoire elles peuvent entretenir des relations de domination, de complémentarité permettant quelques fois de les hiérarchiser. Dans cette deuxième partie nous développerons leurs différentes caractéristiques. Nous présenterons d'abord les facteurs permettant aux centralités d'émerger ou de conforter leur rôle. Nous verrons que malgré des contenus différents, elles possèdent à la fois des caractéristiques communes (les invariants) et des caractéristiques spécifiques. Dans un second temps nous constaterons qu'une centralité est généralement dépendante de ses usagers et des instances décisionnaires de la ville.

Enfin nous expliquerons ce qu'est le polycentrisme et sa généralisation de plus en plus frappante dans les agglomérations contemporaines. Les centralités sont issues de différents processus (urbanistique, géographique, politique) qui peuvent expliquer leur localisation, leur intensité ou encore leur contenu. Toutefois, malgré qu'elles soient parfois différentes, on note l'existence de caractéristiques invariantes.

Nous allons le voir, celles-ci ne sont pas toujours les mêmes au cours du temps ou ne possèdent pas toujours les mêmes attributs. Ces facteurs expliquent aussi pourquoi les centralités ne sont pas omniprésentes sur l'ensemble d'un territoire donné alors que théoriquement l'ensemble d'une ville, d'une agglomération a un potentiel de centralité. Comme nous l'expliquerons, ce potentiel n'a pas toujours l'occasion de s'exprimer.

### L'Accessibilité, Critère De Localisation :

C'est un des premiers facteurs, une centralité est un lieu de rassemblement, un endroit où les gens viennent travailler, s'amuser, se cultiver, dépenser leur argent. Ce sont des carrefours d'informations, d'idées, de marchandises. L'objectif d'une centralité est généralement de capter les flux lui permettant de conforter sa place ou de l'améliorer. Ainsi, **ALAIN BOURDIN** dans son livre affirme que « la centralité est par définition un lieu accessible ou attractif où s'opèrent des échanges ».<sup>10</sup> Ainsi elles se situent, à quelques exceptions près, à proximité ou sur de grands axes de circulations.

<sup>10</sup> ALAIN BOURDIN (Un urbanisme des modes de vie 2003 p76).



## Chapitre 2 : Etat De L'Art

Ces derniers sont différents selon l'agglomération où l'on se situe et n'ont pas non plus toujours été les mêmes au cours du temps. Ainsi, dans les années 60 et les trente glorieuses, lorsque (le tout automobile) est devenu dominant par rapport aux transports collectifs, l'accessibilité était réduite aux infrastructures routières et autoroutières. Peu importait la proximité ou non de la présence d'un métro ou d'un tramway. De plus, l'étalement urbain et les distances de parcours de plus en plus longues ont favorisé l'utilisation de la voiture. Le manque de place dans la zone dense de la ville a obligé le déplacement des centres commerciaux plutôt en périphérie, même raison pour les bases de loisirs et autres parcs d'attraction.

Les zones d'activités et industrielles quant à elles, de par leurs activités, souvent bruyantes, parfois polluantes sont aussi reléguées loin des zones denses notamment celles constituées d'habitat. Les périphériques, les autoroutes ne sont jamais loin et des échangeurs sont créés.

La volonté, rien de plus normal, est de vouloir attirer le plus de monde possible. Dans le cas d'une centralité commerciale, pour s'affirmer, celle-ci doit faire venir le plus d'acheteurs potentiels. Un moyen d'y parvenir est d'augmenter la zone de chalandise qui dépend directement des accès par la route et créer d'importantes zones de stationnement. Dans le cas de zone d'activité, il faut pouvoir acheminer et expédier le plus rapidement les marchandises car le transport du fret par camion étant majoritaire, la proximité d'axes routiers est primordiale.

On peut aujourd'hui affirmer que cette utilisation importante et excessive de la voiture a favorisé l'émergence de centralités de périphérie au détriment de celles situées plus profondément dans le tissu urbain. Il est sûr qu'avant la seconde guerre mondiale, lorsque l'automobile n'était pas encore appropriée par un large public, les distances de parcours étaient nécessairement plus courtes. Les centres commerciaux de périphéries n'existaient pas. A cette époque, les grands magasins intra-muros ou les commerces de proximité étaient largement majoritaires.

Les rues que l'on pouvait considérer comme des centralités avec leurs boucheries, leurs boulangeries ou leurs magasins de vêtement ont commencé à disparaître avec l'apparition des nouveaux centres commerciaux. Voilà donc une preuve que les centralités ne sont pas figées éternellement. De nos jours de nouvelles préoccupations apparaissent comme l'écologie ou la rentabilité des déplacements en temps et en argent. Hier l'accessibilité se faisait par la voiture, aujourd'hui c'est par les transports en communs. Les temps changent, les mentalités aussi, la volonté de sauvegarder l'environnement et d'avoir un mode de vie durable se sont généralisés depuis le citoyen lambda jusqu'au politique.

L'homme contemporain veut pouvoir se déplacer rapidement et de façon aisée d'un endroit à un autre. Les nouveaux transports en commun doivent donc être performants et fiables. Or pour que les projets soient viables financièrement il faut qu'ils transportent le plus de monde possible, c'est donc dans les zones les plus denses qu'ils se réalisent et relient en général les centralités existantes et identifiées. Toutefois entre celles-ci sont tout de même créés d'autres arrêts qui sont en général porteurs de nouvelles centralités grâce à l'apport d'un nouveau flux important de personnes. Les transports soient accessibles aux personnes à mobilité réduite. Pour cela les réseaux doivent mettre en place des aménagements spécifiques.

## Chapitre 2 : Etat De L'Art

Aujourd'hui toutes ces contraintes techniques sont prises en compte par les constructeurs ce qui permet aux plus grands nombres de personnes de se rendre dans les centralités. Ainsi, la localisation des centralités est fortement influencée par leur accessibilité. Dans la seconde moitié du 20ème siècle la voiture a permis l'émergence de centralités de périphéries accessibles par les autoroutes alors que ces dernières années (sans toutefois compromettre de manière visible les centralités de périphérie) la tendance revient à l'émergence de centralités moins périphériques, plus urbaines, intégrées au tissu de la ville et accessibles par les transports en commun.

### **La Gestion De L'étalement Urbain :**

L'étalement urbain est la production sans limite de la ville. Il n'y a pas de frontière pour arrêter sa croissance. En dehors des effets négatifs comme la diminution des espaces agricoles ou encore l'augmentation des distances de transport, accompagnées de conséquences telles qu'une hausse de la pollution atmosphérique, nous pouvons tout-de-même identifier un effet morphologique majeur : l'absorption par l'agglomération principale des communes périphériques.

Enfin, si l'étalement urbain devient très important, deux agglomérations relativement éloignées au départ peuvent se rencontrer par la suite. C'est le cas avec PARIS dont l'aire urbaine tend à en rejoindre d'autres. « L'étalement urbain parisien se heurte désormais aux limites d'autres aires urbaines et des territoires de franges deviennent centralisés et multi polarisés ».<sup>11</sup>

### **L'intégration Urbaine :**

Un éloignement des centralités s'est produit dans les années 70 avec l'utilisation en masse de la voiture. Les périphéries des zones urbaines ont été largement plébiscitées par l'offre d'espace, au détriment de la relation de proximité avec la ville. Aujourd'hui ce n'est plus le cas. Comme nous le dit FRANÇOIS ASCHERPROFESSEUR à l'IFU « les centralités deviennent maintenant les critères d'une qualité urbaine »<sup>12</sup>. Sans centralité, une ville est considérée sans intérêt ou dynamisme, comme morte. C'est pour ça que les urbanistes essaient au maximum de les concrétiser dans leurs projets urbains. Selon JEAN-JACQUES FOURNIER président de l'Association Française des Villes Nouvelles, en milieu urbain « il est facile d'intégrer des équipements qui concourent à la création de centralité ».<sup>13</sup>

Les centralités périphériques étaient comme isolées du reste de la ville par de grandes étendues agricoles. Depuis, l'étalement urbain, principalement résidentiel, les a rattrapés. Ce rattrapage n'a toutefois pas effacé la rupture urbaine qui existe entre ces différents usages (le résidentiel versus les activités, les industries, l'économie). Cette rupture s'exprime surtout par une différence des formes urbaines. Un centre commercial, une usine, n'auront pas la même apparence qu'un lotissement pavillonnaire.

---

<sup>11</sup> LARCENEUX André & BOITEUX-ORAIN Céline. Paris et ses franges : étalement urbain et polycentrisme », Editions universitaires de Dijon, p270, 2006.

<sup>12</sup> FRANÇOIS ASCHERPROFESSEUR à l'IFU (les apports de la psychologie de l'espace », éditions 48 pages, décembre 1998).

<sup>13</sup> JEAN-JACQUES FOURNIER président de l'Association Française des Villes Nouvelles, en milieu urbain.

## Chapitre 2 : Etat De L'Art

Si autrefois ces préoccupations esthétiques et paysagères n'existaient pas, elles entrent aujourd'hui en jeu dans les cahiers des charges des projets, qu'ils soient urbains ou pas et en conséquence dans la réalisation d'éléments de centralités (équipements, bâtiments publics ou privés, infrastructures). Les études d'impacts sont de plus en plus demandées, notamment dans les dossiers de création de ZAC.

### **Les Volontés Politiques :**

Les décisions prises par les instances responsables de la ville ou des différents acteurs urbains (équipement, éducation, santé, urbanisme, industrie, commerce, etc.) peuvent être lourdes de conséquences et peser fortement dans le choix de localisation, de contenu, ou encore d'intensité d'une centralité nouvelle ou existante. Ainsi, lors de l'élaboration des documents d'urbanisme, les élus envisagent l'aménagement à long terme du territoire.

Cela implique la conception de règlements contraignants pour tous les projets situés sur les territoires concernés et par conséquent sur tous les lieux de centralités. Ils encadrent des règles, parfois strictes, que les aménageurs doivent suivre afin que leur travail soit compatible avec ces documents et qu'une validation soit possible. Les influences concernent la hauteur du bâti, l'aspect en façade, l'écoulement des eaux. Autant d'éléments techniques ou administratifs qui donneront raison ou pas au projet.

### **Quelques Contenus De La Centralité**

Plusieurs centralités différentes existent, nous allons ici en citer quelques-unes et en donner les caractéristiques les plus importantes :

#### **A/-Commerciale :**

Ce sont les plus étonnantes car elles ont subi le plus de changement ces dernières années. A partir du dernier quart du 20<sup>ème</sup> siècle elles ont migré dans les grandes périphéries des agglomérations. La clientèle a fait part d'une plus grande demande en diversité de produits. Pour y répondre, la réponse a été la création d'immenses complexes dans lesquels toutes sortes de magasins pouvaient s'installer. Ce changement a permis de concentrer en un même lieu des activités, parfois différentes (nourriture, jardinage, bricolage, jeux) qui autrefois était divisées ou regroupées uniquement par type d'activité (tous les magasins de bricolage dans un quartier, la nourriture dans un autre). De plus, l'augmentation du pouvoir d'achat des ménages les amené à dépenser plus. Les stocks et les surfaces de ventes ont dû suivre l'augmentation. Or la place suffisante pour l'installation de tels complexes ne pouvait se trouver dans le tissu urbain existant.

C'est donc en périphérie, principalement sur les terres agricoles, que les grands bâtiments commerciaux, accompagnés de leurs immenses parkings, se sont localisés. Cette démarche de délocalisation des activités commerciales n'a pas été sans conséquence sur les commerces de la zone dense. Nombre d'entre eux ont fini par fermer leurs portes. Aujourd'hui la tendance s'inverse par la remise en question de ces grands centres commerciaux et par une volonté de redonner vie aux commerces de proximité.

## Chapitre 2 : Etat De L'Art

Pour faire face à cette nouvelle concurrence, les grosses centralités commerciales de périphérie accroissent d'autant plus leurs offres qu'elles se diversifient. Aujourd'hui ce ne sont plus seulement des commerces alimentaires ou d'habillement qui s'installent. On voit de plus en plus de complexes de loisirs s'y greffer, comprenant cinémas multiplexes, chaînes de restaurants et hôtels. Des centres de loisirs tels des casinos ou encore des aquariums s'y installent. Pour rivaliser avec l'urbanité de la ville dense, la centralité commerciale essaie aujourd'hui de recréer une véritable ambiance urbaine. Elle souhaite que le client reste la journée entière sur son territoire, qu'il puisse trouver tout ce qu'il cherche, se détendre, seul ou en famille.

### **B/-Technologique Et Scientifique :**

Ce deuxième type de centralité est rattaché à l'emploi de pointe et la recherche. Par conséquent ses employés possèdent une formation parfois très diplômée. Or pour attirer cette main d'œuvre qualifiée et spécialisée, la centralité doit se faire remarquer des jeunes diplômés. Cette visibilité se fait par sa localisation qui se rapproche de celle des universités spécialisées dans le secteur professionnel recherché. De même, lorsque la recherche est importante, toute une ville peut se créer autour de ces centralités. Ainsi, dans le cas du programme internationale de recherche sur la fission nucléaire ITER, situé près du parc du Lubéron en région PACA, aucune ville importante ne se situe à proximité immédiate.

C'est pourquoi les chercheurs sont parfois logés sur place avec leur famille. Des bâtiments d'habitation sont ainsi construits ainsi que des équipements publics. Ce programme est aussi coordonné au niveau départemental et régional par un développement territorial prenant en compte les villes touchées directement par les retombées économiques. D'après la CCI région PACA, « les cahiers d'acteurs sur le projet ITER en Provence », édition Spot Marseille, n°3, avril 2006 « Un pôle de compétitivité "cap énergie" favorise le rapprochement des laboratoires de recherche, des institutions de formation de tous niveaux et des industriels ». <sup>14</sup>

### **C/-Touristique Et Historique :**

Ce sont parfois les plus anciennes centralités. Totalement urbaines, encrées dans le tissu dense, elles portent parfois le nom de centre, centre-ville. Ce sont les plus vieux quartiers et comprennent des bâtiments anciens. Ces derniers, selon leur attractivité plus ou moins forte peuvent ensemble créer une centralité historique. En général ils s'accompagnent de musées, boutiques de souvenirs, restaurants et cafés, qui en font, une fois de plus, des centralités plus générales. Y sont aussi regroupés les bâtiments administratifs tels qu'hôtel de ville, palais de justice. Ces centralités se localisent aussi près des églises qui sont les bâtiments les plus anciens et généralement les mieux conservés. C'est pourquoi toute ville ou tout village possède potentiellement une centralité historique. Même les villes nouvelles reposent sur un ensemble de villes et villages plus anciens et comprennent par conséquent plusieurs centralités historiques sur leur territoire.

---

<sup>14</sup> La CCI région PACA, « les cahiers d'acteurs sur le projet ITER en Provence », édition Spot Marseille, n°3, avril 2006.



## Chapitre 2 : Etat De L'Art

Pour ALAIN BOURDIN « la centralité traditionnelle est une mise en scène de l'espace urbain »<sup>15</sup>. Le patrimoine qui la compose est en effet mis en valeur afin d'atteindre l'attractivité voulu, et ce, par des évènements, des spectacles, des ambiances particulières. Nombre de villes et villages ne sont connus que pour leur festival au niveau régional ou national, sans pour autant avoir un patrimoine remarquable. Ces centralités sont généralement de taille réduite. La densité y ait souvent plus forte que dans le reste de la ville, le bâti serré et on y retrouve une multifonctionnalité (commerces, bâtiments administratifs et culturels, musées....etc.).

### Le Renouveau Urbain :

La concentration excessive de foncier et la stigmatisation de quartier de grands ensembles sont des problématiques majeures du renouvellement urbain. La volonté est de tendre vers une maîtrise de l'étalement urbain, et de développer le concept d'une ville plus compacte, cela passe forcément par un travail sur l'existant. Ajouté à cette problématique environnementale, la dévalorisation de quartier entier, stigmatisé par une mauvaise qualité de vie souligne des problèmes socio-économique.

### **Définition :**

Le renouvellement urbain comme le dit **ANTONI J-P** « reconstruire la ville sur elle-même »<sup>16</sup>, en urbanisme est une forme d'évolution de la ville qui désigne l'action de reconstruction de la ville sur elle-même et de recyclage de ses ressources bâties et foncières. Celle-ci vise en particulier à traiter les problèmes sociaux, économiques, urbanistiques, architecturaux de certains quartiers anciens ou dégradés, ainsi qu'à susciter de nouvelles évolutions de développement notamment économiques, et à développer les solidarités à l'échelle de l'agglomération (meilleure répartition des populations défavorisées, au travers de l'habitat social notamment).

Le renouvellement urbain a pour principal but de limiter en surface l'étalement urbain et la périurbanisation en valorisant l'habitat dense concentré, notamment pour diminuer l'empreinte écologique des habitats, et par suite de la ville elle-même. La ville peut être renouvelée sur des quartiers anciens (logements vacants ou logements insalubres, commerces, bâti industriel, équipements), comme le dit **BADARIOTTI D** « un simple remplacement d'éléments urbains par d'autres semblables »<sup>17</sup>, mais aussi sur des zones industrielles ou friches industrielles. Les bourgs anciens connaissent aussi des mutations, au sein des zones précédemment citées mais aussi de corps de fermes.

### **Historique :**

Cette notion, développée par des architectes, urbanistes et aménageurs tenants du développement durable, est née dans les années 1980. Pour autant, le renouvellement urbain est un phénomène mondial et historique, pratiqué depuis des siècles dans les villes occidentales et orientales. Il a été particulièrement important à l'issue de la seconde guerre mondiale, notamment en RUSSIE, en ALLEMAGNE, au JAPON et en FRANCE.

<sup>15</sup> ALAIN BOURDIN (l'économie politique <comprendre la ville p54 2003).

<sup>16</sup> ANTONI J-P (Lexique de la ville p64, Edition ellipses, octobre 2009).

<sup>17</sup> BADARIOTTI D (Le renouvellement urbain en France du traitement morphologique à l'intervention sociale », HAL-SHS, 22 décembre 2006).

# Chapitre 2 : Etat De L'Art

## Les Enjeux Du Renouvellement Urbain :

« Le renouvellement urbain se présente comme un vaste ensemble de démarches et de projets qui se propose de redessiner la ville de demain.

A l'échelle de la métropole, les enjeux reposent sur la diversification des fonctions, la promotion de projets immobiliers, le renforcement de l'attractivité économique, culturelle et touristique... »<sup>18</sup>.

Ses quatre aspects primordiaux sont :

- **Aspect d'équité** : permettre la mutation de secteurs en déclin.
- **Aspect social** : lutter contre une ségrégation croissante des espaces urbains.
- **Aspect économique** : revitaliser l'activité économique là où elle fait défaut.
- **Environnementale** : limiter le mitage de l'espace périphérique.

### Ses différentes échelles :

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

### Ses différents types d'intervention :

- Amélioration du cadre de vie urbaine.
- Création ou valorisation de nouvelles centralités.
- Aménagement des espaces publics.
- Traitement des friches urbaines.
- Requalification des grands ensembles.

**Le projet urbain qu'on va élaborer aura une attitude qui se résume à rénover et à remplir les fonctions de la centralité.**

### Objectifs du renouvellement urbain :

A travers notre projet, le but recherché est de transformer la zone qui est en difficulté. Voilà pourquoi on a opté pour **le renouvellement urbain**.

Ce dernier nous permettra de :

- Reconquérir les terrains laissés en friches.
- Restructurer la zone pour plus d'accessibilité.
- Rétablir l'équilibre de la ville à travers la jonction entre les différentes centralités.

On soulèvera aussi **la rénovation urbaine, le recyclage, la réhabilitation, le remodelage, la restructuration et la reconversion** qui sont des processus associés au renouvellement urbain

---

<sup>18</sup> **DOUART P**, La ville méditerranéenne : le renouvellement durable des éléments patrimoniaux dans un contexte de géo gouvernance, Thèse de Doctorat de géographie, Université de Provence, juin 2008.

# Chapitre 2 : Etat De L'Art

## Analyse d'exemple :

### Le projet urbain « EURALILLE » : Présentation de La Ville:

#### a-Présentation de la ville de Lille:

Lille, ville du nord de la FRANCE, chef-lieu du département du Nord et de la région Nord-Pas-de-Calais, sur la Deûle, en FLANDRE, près de la frontière avec la BELGIQUE. La ville forme le centre d'une vaste conurbation.

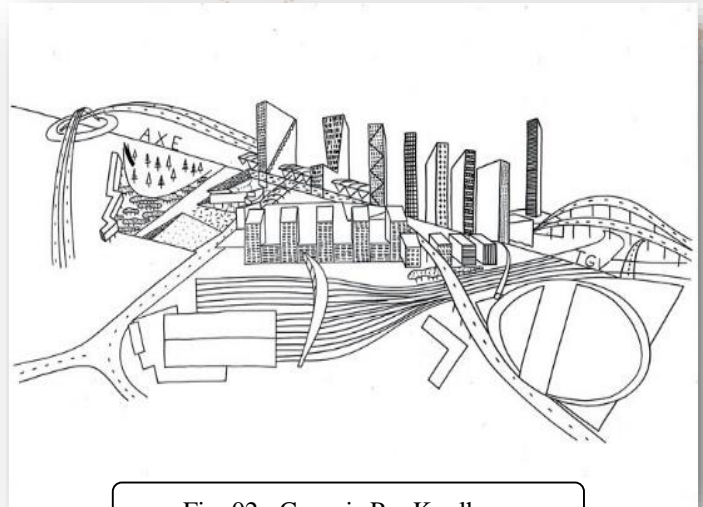


Fig. 02 : Croquis Par Koolhaas

#### B- L'importance De Lille :

Lille occupe une position stratégique au sein de la dorsale européenne (proximité avec de grands pôles économiques comme Londres ou Anvers...).

Lille est la principale métropole d'une région d'industrie traditionnelle en crise.



Fig. 03 : La situation de Lille a l'échelle de l'Europe du nord et a



# Chapitre 2 : Etat De L'Art

## 2) Situation Du Projet :

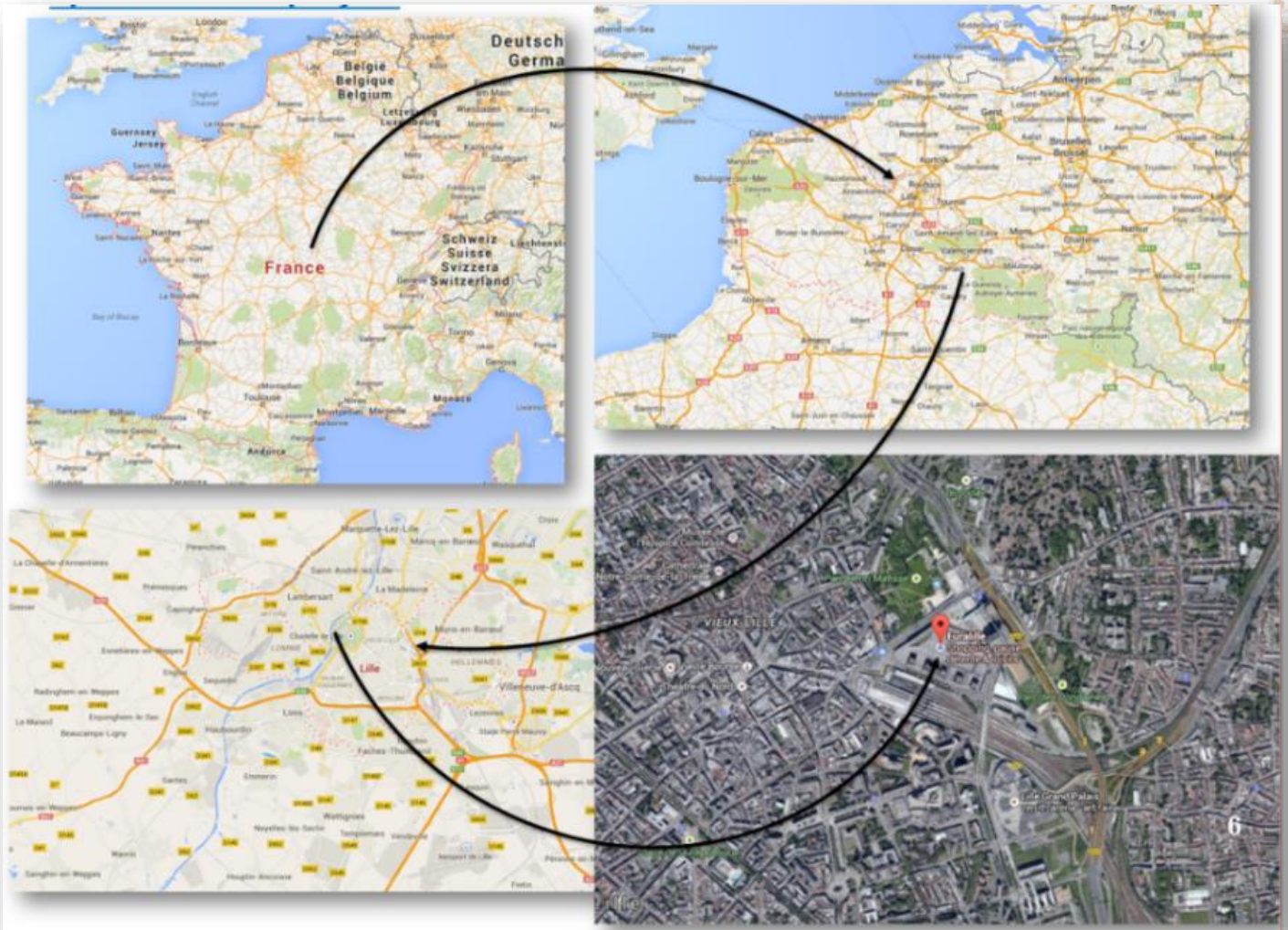


Fig. 04 : La situation du projet urbain EURALILLE

## 3) Présentation Du Projet.

La Tour de Lille et la tour Lilleurope

Administration		Transport		Localisation
Pays	France	Gare	Lille-Flandres Lille-Europe	Géolocalisation sur la carte : Lille 
Région	Nord-Pas-de-Calais	Méto		
Ville	Lille	Tramway		
Étapes d'urbanisation	1994			
Géographie				
Coordonnées	50° 38' 11" Nord 3° 04' 29" Est			
Superficie	120 ha = 1,2 km <sup>2</sup>			

Euralille est le troisième quartier d'affaires de FRANCE après la défense (PARIS) et La Part-Dieu (LYON). Il est situé à Lille, dans la région Nord-Pas-de-Calais. Il bénéficie de nombreuses infrastructures, en particulier deux gares, les gares de Lille-Flandres et Lille-Europe, un boulevard périphérique, un tramway, et le plus long réseau de métro automatique au monde.



# Chapitre 2 : Etat De L'Art

## Fiche Technique:

Nom :	Quartier D'affaires Euralille
Lieu :	Nord-Bas-De Calais [Lille en France] (à 220Km de la capitale Paris)
Maîtrise d'ouvrage	Pierre Mauroy : est un homme politique français
Maîtrise d'œuvre	Remment Lucas Koolhaas et Autres
Surface	120 Ha
Calendrier	Lancer au 1988 Livraison en 1994
Programme	La Tour de Lille La Tour Lilleurope Le centre commercial Euralille Lille Grand Palais Un parc urbain de 7 ha Les tours Eurocity La Gare de Lille-Europe

### 4) Présentation du Maitre D'œuvre:

**Remment Lucas Koolhaas :** qui a conçu l'ensemble de ce projet urbain, (né le 17 novembre 1944 à Rotterdam, Pays-Bas), est un architecte, théoricien de l'architecture, et urbaniste néerlandais.

Il occupe aussi le poste de professeur en architecture et design urbain à la Harvard Graduate School of Design, USA. Rem Koolhaas a étudié à la Netherlands Film and Television Academy basée à Amsterdam, à l'Architectural Association School of Architecture de Londres, ainsi qu'à l'université Cornell d'Ithaca (État de New York).

### D'autres ont participé à travers la réalisation de bâtiments individuels de ce projet:

**Jean Nouvel :** (né le 12 août 1945 à Fumel, Lot-et-Garonne, France) est un architecte français contemporain de renommée internationale.

**Christian de Portzamparc** (Christian Urvoy de Portzamparc), né le 9 mai 1944 à CASABLANCA au MAROC, est un architecte et urbaniste français. En 1994, il a été le premier Français à recevoir le prix Pritzker. Il a reçu en 2004 le Grand Prix de l'urbanisme.

## Chapitre 2 : Etat De L'Art

**Claude Vasconi**, né le 24 juin 1940 à Rosheim en Alsace, mort à PARIS le 8 décembre 2009, est un architecte et urbaniste français.

### **5) Problématique du projet:**

Avant la réalisation du projet EURALILLE, la ville de Lille et toute la région étaient en plein déclin économique suite à l'effondrement des industries textiles et minières qui avaient fait sa fortune.

Le projet EURALILLE peut-il permettre à la métropole lilloise et à la région Nord-Pas-de-Calais de sortir de la crise?



Fig. 05 : Vue Photo-realistique Du Projet EURALILLE

### **6)-Histoire de projet EURALILLE:**

Il s'agit, en effet, d'élaborer une démarche de planification à l'échelle internationale, en 1990, d'un projet d'agglomération transfrontalier (transports qui franchit une frontière) qui vise une dimension européenne.

Par EURALILLE, projet qui affiche l'ambition de réaliser un centre d'affaire international, on vise la redynamisation de l'économie de l'agglomération de Lille voire de la région Nord-Pas-de-Calais, et des phénomènes frontaliers vers la BELGIQUE et la GRANDE-BRETAGNE. EURALILLE se présente donc comme un projet prévu certes à l'échelle local, mais prenant en compte la portée beaucoup plus large de ses effets.

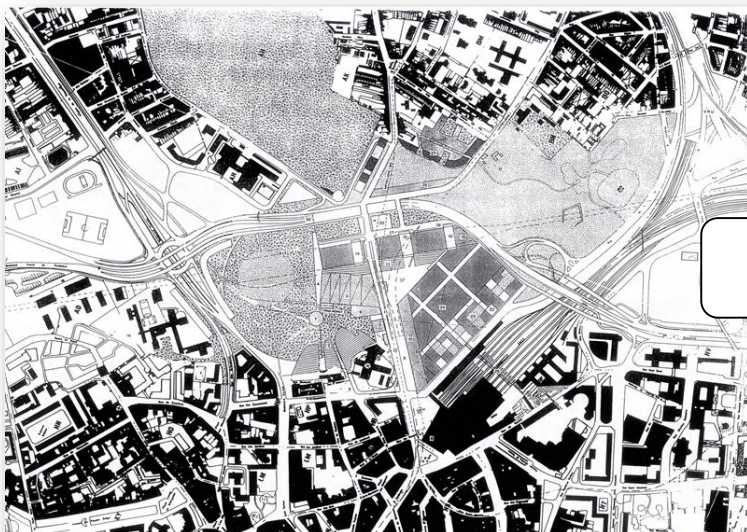


Fig. 05 : Le Site Militaire  
Avant la construction



## Chapitre 2 : Etat De L'Art

### 7)-Les circonstances de sa genèse:

Le projet de construction d'un nouveau quartier tourné vers le tertiaire naît sous l'impulsion de PIERRE MAUROY et favorisé par deux circonstances particulières:

- Le lancement, en 1981, des négociations, entre la FRANCE et la GRANDE-BRETAGNE, qui devait conduire à la signature d'un accord pour l'établissement d'une liaison transmanche.
- La présence d'une disponibilité foncière (un site de 110 ha) en plein cœur de la ville, à l'emplacement des anciennes fortifications, placées jusqu'en 1985 sous juridiction militaires.

A cela s'ajoute la situation stratégique de Lille, au carrefour de l'Europe de Nord.



Fig. 08 : Pierre Mauroy,

### 8)-Les objectifs de projet Euralille:

Création d'un pôle qui soit lieu et vecteur de redéploiement de l'activité économique : - Transformation d'un million mètres carrés, à deux pas de vieux Lille, en un complexe comprenant des hôtels, des restaurants, des grands magasins, un centre des congrès et une nouvel gare...

La dominance des activités tertiaire, mais présentant aussi une mixité fonctionnelle.

Une conception exemplaire et moderne.



Fig. 08 : Le projet urbain EURALILLE

# Chapitre 2 : Etat De L'Art

## 9) L'implantation Du projet.

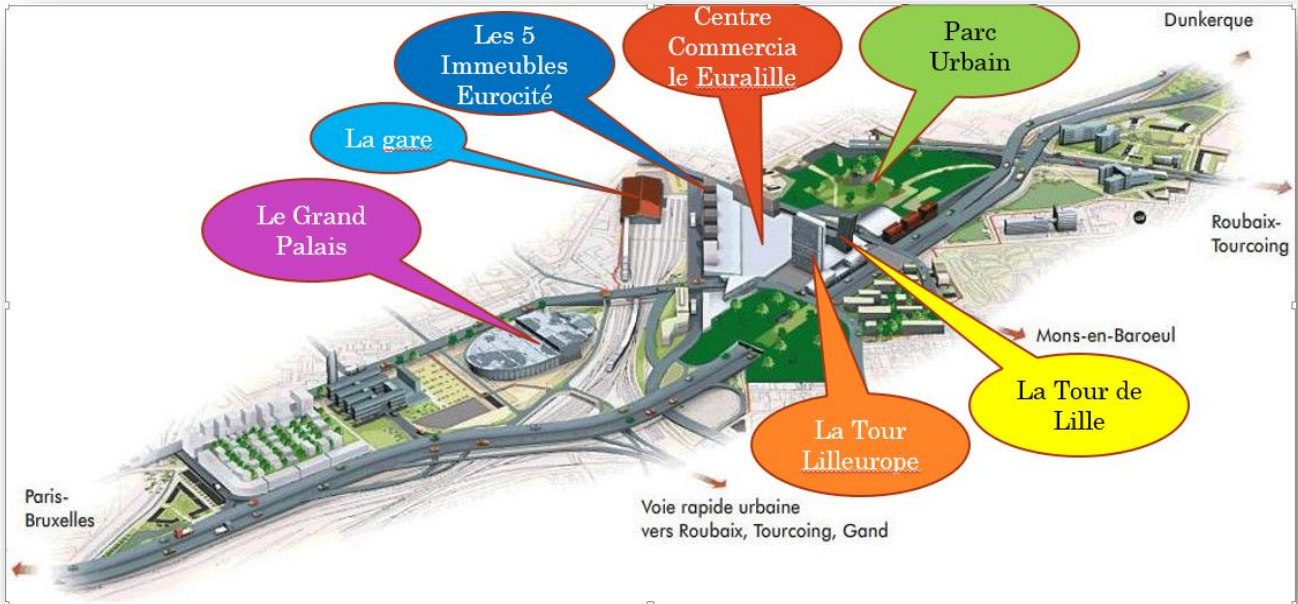


Fig. 09 :L'implantation du projet EURALILLE

## 10) Le Programme

- La Tour de Lille.
- La Tour Lilleurope.
- Le centre commercial EURALILLE.
- Lille Grand Palais.
- Un parc urbain de 7 ha.
- Les tours Eurocity.
- La Gare de Lille-Europe.

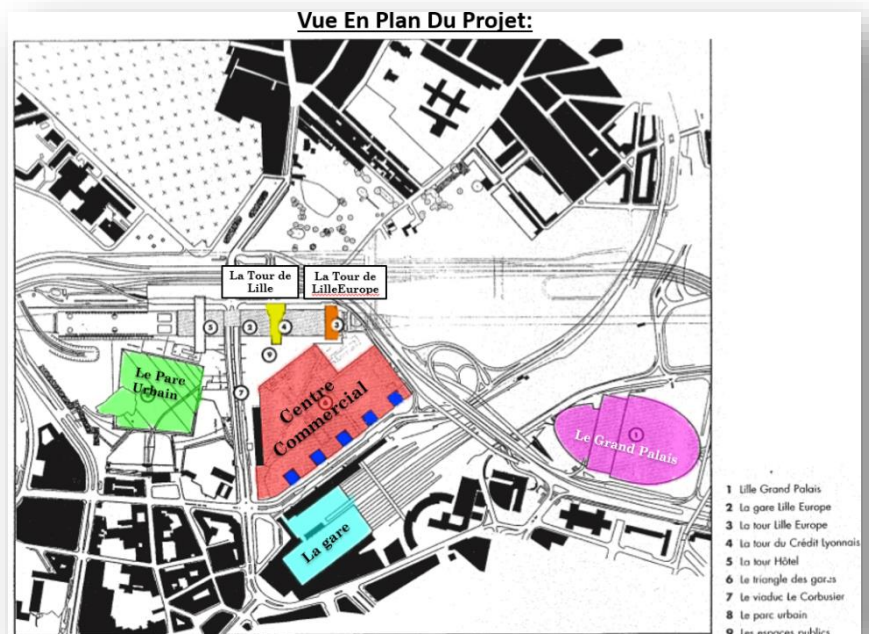


Fig. 10 : Vue en plan du projet



# Chapitre 2 : Etat De L'Art

## 1-La Gare de Lille-Europe:

Accueille les TGV et les Eurostar.

Fig. 11 : La Gare de Lille-Europe



## 2-La ligne de TGV:

Elle prend corps lorsque Margaret Thatcher adhère au projet de construction du tunnel sous la Manche et que, en 1987, la SNCF (société nationale des chemins de fer) accepte un tracé de la future ligne TGV passant par Lille.

Ce projet consiste à redynamiser l'économie lilloise et celle de toute la région Nord-Pas-de-Calais. En effet, le TGV en créant une meilleure liaison avec les grandes métropoles européennes, pourrait permettre d'attirer des investisseurs étrangers, des entreprises, des touristes à fort pouvoir d'achat ...



Fig. 12 : La ligne de TGV

## 3-Lille Grand Palais, (Rem Koolhaas/OMA, 1990-94):

Initialement nommé "congrexpo", rassemble sous son toit elliptique le Zénith-Aréna (salle de concert de 7000 places), 3 amphithéâtres et un hall d'exposition. C'est le seul site de France à réunir ces trois infrastructures sous le même toit.

Fig. 13 : Lille Grand Palais



## Chapitre 2 : Etat De L'Art

### 4-La Tour de Lille:

Elle est l'œuvre de l'architecte urbaniste CHRISTIAN de Portzamparc, elle est d'une hauteur de 120 m, ce qu'il lui vaut d'être la quatrième plus haute tour de province.

Elle présente la particularité de surplomber la gare TGV Lille Europe et de n'avoir aucune arête parallèle à une autre. Devenue symbole du renouvellement de la métropole lilloise, elle changea de nom en 2006 pour s'appeler "Tour de Lille".

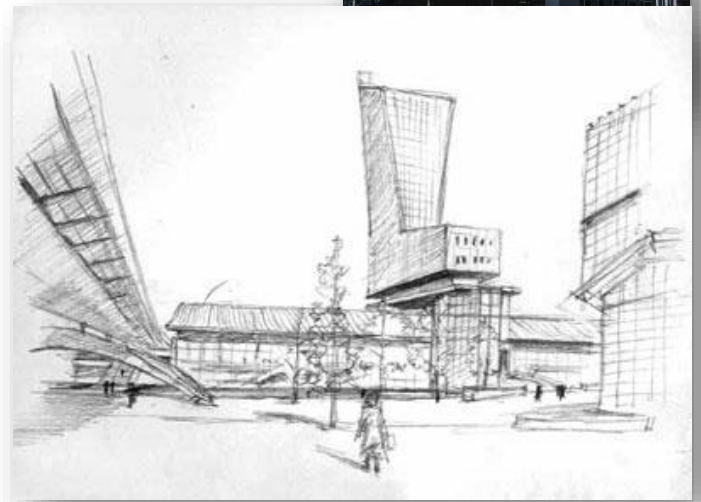
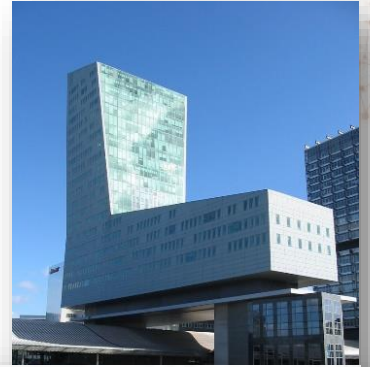


Fig. 14 : La tour de Lille

### 5-Le centre commercial EURALILLE:

Réalisé par l'architecte Français Jean Nouvel comprend un hypermarché Carrefour de 12 000 m<sup>2</sup> et une galerie marchande de 120 boutiques, pour un total de 66 000 m<sup>2</sup> de surfaces de vente.



Fig. 15 : le centre commercial EURALILLE

# Chapitre 2 : Etat De L'Art

## 6-La Tour Lilleurope:

Est l'œuvre des architectes CLAUDE VASCON et JEAN-CLAUDE BURDESE, elle fut inaugurée en 1995 et possède une surface de 27 437 m<sup>2</sup>.  
D'une hauteur de 110 m.  
Elle a aussi pour caractéristique d'enjamber les voies SNCF.



Fig. 16 : La tour Lilleurope

## 9-Les tours Eurocity I, Eurocity II, Eurocity III, Eurocity IV, Eurocity V:

Elles sont attenantes au centre commercial et mesurent chacune 59,30 mètres.  
Les trois premières tours ont été inaugurées en même temps que le quartier, la quatrième a été construite au début des années 2000 et la cinquième en 2009



Fig. 17 : Les tours Eurocity (I, II, III)

## L'impact du Projet:

Après la mise en place de ce grand projet la région Nord-Pas-Calais qui était une région touché par le chômage, s'est transformée et EURALILLE est devenu le troisième quartier d'affaire de FRANCE après la défense (PARIS) et la Part-Dieu (LYON).

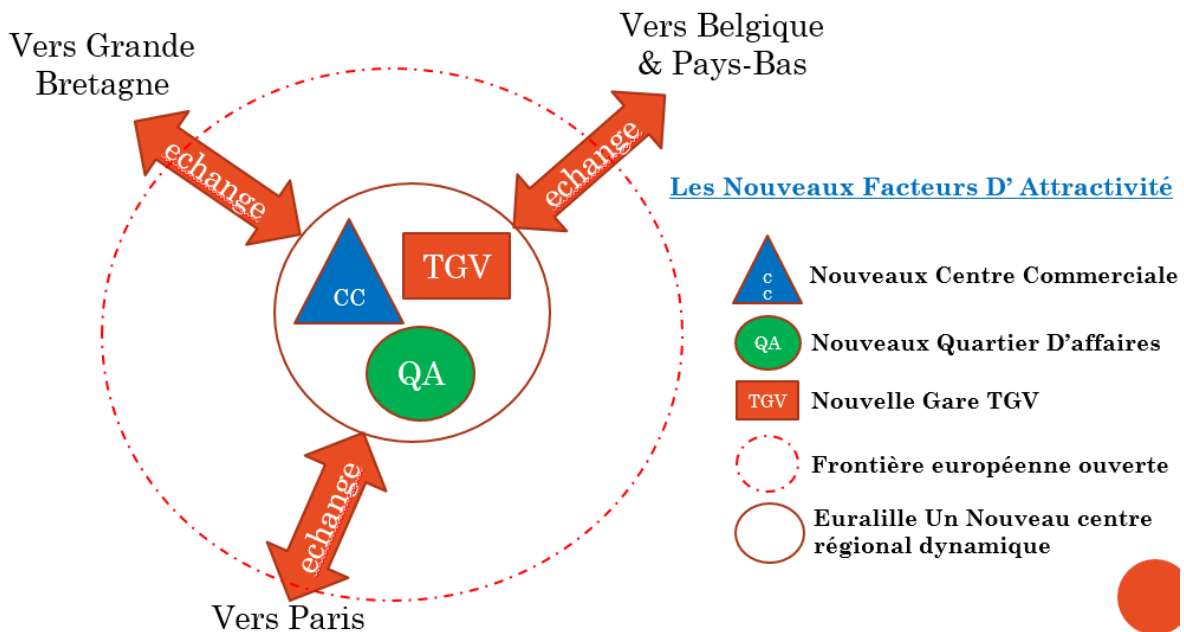


Fig. 18 : Schéma De synthèse: EURALILLE Le nouveau Pôle D'attraction Pour la Région Nord-Pas-







## Chapitre 2 : Etat De L'Art

### Conclusion :

Avec le développement excessif, parfois la ville prend un mauvais tournant. Elle voit des quartiers se développer alors que d'autres ont stagné et sont entrain de s'éteindre c'est la ségrégation partielle et c'est là que le projet urbain intervient afin de mettre un terme à ce problème.

Dans notre cas il s'agit de revaloriser une centralité délaissée et de requalifier ses composantes urbaines pour but de rendre cette dernière plus attractive pour les habitants.

La centralité contribuent à gérer l'étalement, à améliorer le cadre de vie et servira comme outil de convergence tout en restant en liaison avec le reste de l'urbain.

Elle favorisera le commerce ce qui va redynamiser l'aspect économique et d'un autre coté elle nous débarrassera du fléau des cités dortoirs ce qui va procurer une convivialité dans cette dernière.

Notre site qui était autre fois une périphérie industrielle, s'est vue glisser dans la ville et devient la prochaine ceinture de développement de la ville.

Du moment qu'elle ne peut plus suivre le développement de la ville à cause de ses activités inconfortables, un renouvellement urbain s'impose d'urgence afin de requalifier les espaces en terme de fonctionnalité, et du coup permettre la mutation de la centralité défavorisée en une centralité très importante, revaloriser ses espaces urbains autres fois abandonnés et gérer durablement le développement de la ville sur le compte des espaces périphériques.





## Chapitre 3 : Le Cas D'Etude

<b>Introduction : Choix du Cas d'étude .....</b>	<b>32</b>
<b>Problématique générale : .....</b>	<b>36</b>
<b>Présentation de l'aire d'étude :.....</b>	<b>37</b>
<b>L'Etat De Fait : .....</b>	<b>39</b>
<b>Potentialités Et Contraintes :.....</b>	<b>41</b>
<b>Problématique Spécifique : .....</b>	<b>41</b>
<b>Conclusion :.....</b>	<b>42</b>
<b>Les Concepts: .....</b>	<b>42</b>
<b>Schéma De Stratégie Urbaine :.....</b>	<b>43</b>
<b>Plan De Composition Urbaine :.....</b>	<b>44</b>
Schéma De Composition Urbaine .....	45
<b>Plan D'Aménagement Urbain : .....</b>	<b>46</b>
<b>Les Façades Urbaines :.....</b>	<b>47</b>
<b>Le Projet Architecturale : .....</b>	<b>48</b>

# Chapitre 3 : Le Cas D'étude

## Introduction : Choix du Cas d'étude

La ville est située à 47 km au Sud-ouest d'ALGER, sur la bordure Sud de la plaine de la Mitidja à 22 km de la mer. L'unité urbaine s'étend en outre de la commune de BLIDA sur les communes suivantes : OULEDYAICH, SOUMAA, BOUARFA, BENI MERED et GUEROUAOU.

Notre choix s'est portée sur la ville de Blida parce qu'elle présente des différentes possibilités de développement et comporte le potentiel d'attractivité vu qu'elle possède différentes critères stratégiques :

- A le Potentiel d'accueillir dans sa structure urbaine de Grands pôles d'échange grâce à sa situation Stratégique.
- Bordée Par l'Autoroute est-ouest par 3 entrées (BENI MERED, BENI TAMOU et OUED EL OLAYEG).
- Borde par une ligne ferroviaire et comporte deux gares : celle de BENI MERED et celle de BLIDA Centre.
- Comporte des activités industrielle est d'affaires divers ce qui laisse penser que le commerce pourra bien se développer.

### **Données Climatiques :**

#### **Relief et hydrologie :**

La ville de Blida est située au pied du versant nord de l'Atlas blidéen et au Sud de la plaine de la Mitidja, à une altitude de 260 mètres.

Elle est localisée sur un cône de déjection construit par l'oued ROUMMAN-EL KEBIR.

#### **Le climat:**

La situation géographique de la ville de BLIDA a une double influence, celle de la mer qui est distante de 22 km, et de la montagne, ce qui offre un climat méditerranéen.

#### **La pluviométrie:**

Les précipitations sont importante varient entre 600 et 700 mm en moyenne par an.

Les précipitations atteignent leur apogée en Décembre, Février, mois qui donnent environ 30 à 40% des précipitations annuelles.

Inversement, les mois d'été (juin, août) sont presque toujours secs.

#### **Les températures:**

Les températures sont généralement liées aux saisons. Cependant la carte des températures définie deux périodes du mois de novembre à février elles atteignent un degré maximum de 12°C et un minimum de 4°C le reste de l'année les températures varient entre 18°C et 38°C

#### **Les vents dominants :**

Les vents dominants sont des vents du Nord et Nord-est en été et de l'Ouest et du Nord-ouest en hiver.

#### **Sismicité:**

Blida se Situe dans une Zone sismique III.

# Chapitre 3 : Le Cas D'étude

## Point De Vue Personnel :

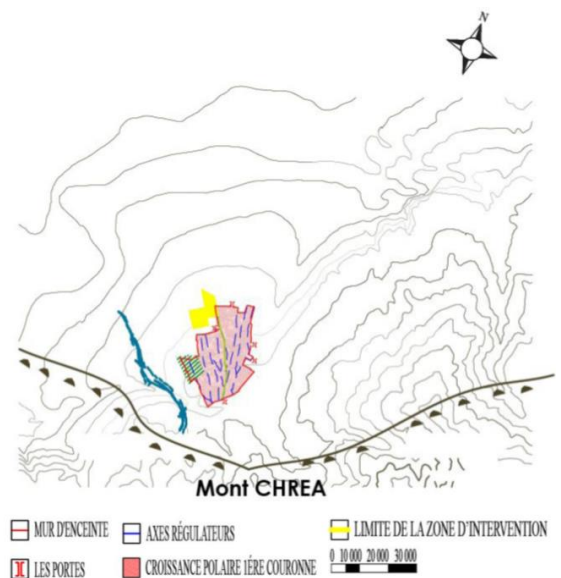
- La polyvalence de son climat lui offre une atmosphère conviviale capable d'attirer la population touristique ce qui va engendrer le développement de la ville sur tous ses aspects.
- Toutes ces données nous laissent croire qu'avec une bonne réflexion urbaine BLIDA pourra dépasser sa crise et démarrer dans une nouvelle aire d'urbanisation plus stable.

## Historique De La Ville De BLIDA :

### **Période Ottomane (1535-1830) : Implantation et installation des premiers éléments urbains:**

L'extension s'est faite à partir du noyau El Dijon (édifié par Sidi Ahmed El Kebir) vers le nord, ordonné par la géomorphologie du site, le tissu urbain s'est développé de manière uniforme (extension suivant l'axe Nord-sud), le tout est entouré d'un rempart.

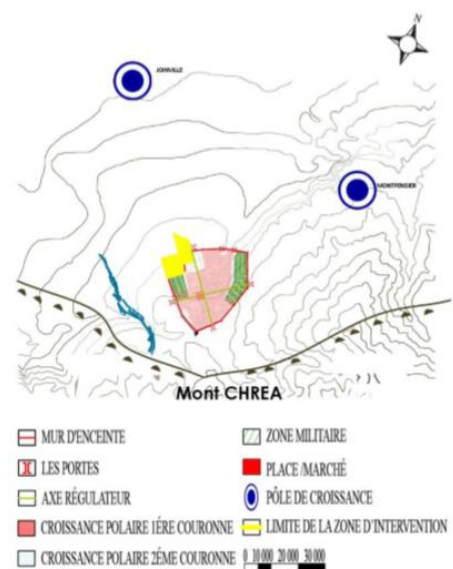
Les parcours territoriaux (ALGER-BLIDA et BLIDA-KOLEA) et les parcours de développements (seguias) ont ordonné la croissance de la ville vers le Nord. Grâce à ces éléments régulateurs, **la ville est structurée, et son extension est ordonnée**



### **Période coloniale -Phase Intra-muros- (1842-1926):Restructuration et densification du tissu urbain :**

Où il y'a eu une restructuration des espaces urbains de la ville, avec superposition d'une nouvelle trame en damier sur l'ancienne trame arborescente de la ville traditionnelle (établissement des deux axes régulateurs et de la place d'arme à leur intersection); la construction d'un nouveau mur d'enceinte.

L'extension de la ville coloniale s'est effectuée sur les cimetières par l'implantation des infrastructures militaires à l'Ouest de la ville; Construction des casernes de Dalmatie à l'Est, de JOINVILLE au Nord-ouest, de MONTPENSIER au Nord-est.





## Chapitre 3 : Le Cas D'étude

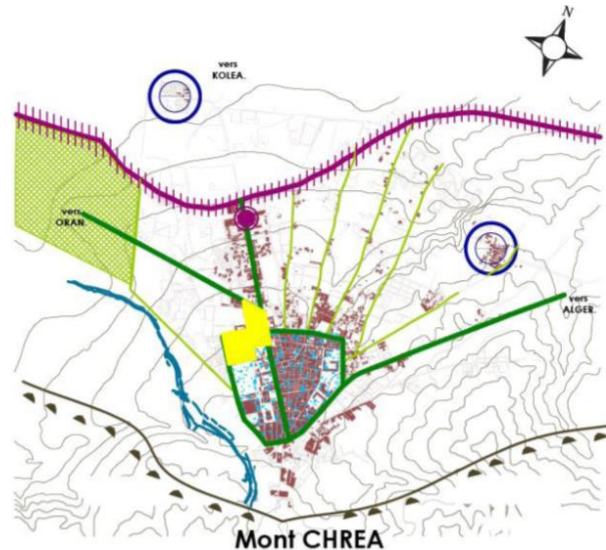
### Période coloniale -Phase Extra-muros -(1926-1962):Densification et étalement satellitaire :

Ligne de croissance : Les parcours territoriaux et parcours de développement seguias renforcent la structuration de la croissance jusqu'au chemin de fer.

Pôle de croissance : Un regroupement à partir duquel va s'opérer la croissance, un point de référence ordonnant la constitution du tissu et les croissances secondaires.

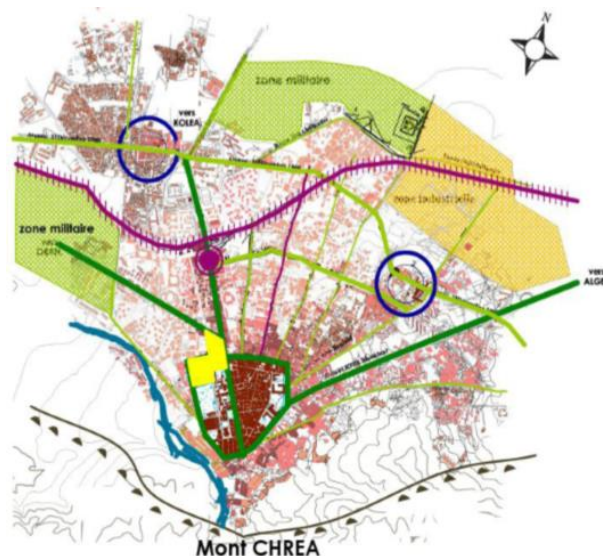
Dans cette période la croissance de la ville est discontinue.

Les zones agricoles ont créé des coupures dans le développement de la ville entre les parties anciennes et les nouveaux pôles (JOINVILLE, MONTPENSIER, OULEDYAICH).



### Période Post-indépendance (1962-2000) : Densification du centre historique et étalement urbain :

Durant cette période, le développement de la ville de BLIDA s'est marqué par la densification des poches vides, les zones militaires (côté Ouest et Nord) et la zone industrielle sont des barrières artificielles; le boulevard Mohamed Boudiaf restructure la ville entre la gare et MONTPENSIER, qui crée une première couronne; ainsi le dépassement des pôles de croissance: JOINVILLE, MONTPENSIER et OULEDYAICH.



# Chapitre 3 : Le Cas D'étude

## Les Instruments D'Urbanisme De La Ville De BLIDA :

### **1-PLAN SOCARDE 1953 :**

Le projet a été étudié pour 20 ans il prévoit : une autoroute à proximité de JOINVILLE qui délimite le périmètre d'agglomération.

- Extension vers le Nord-est et vers la plaine ALGER.
- Au nord la voie ferrée apparait comme limite d'urbanisation.
- Intégration dans le projet des petites agglomérations rurales et OULED YAICH, ainsi que le piémont sud-est réserve pour l'habitat individuel.

### **2-PLAN B.C.E.O.M :**

P.U.D introduit en 1960 tout le chef-lieu contient plus 10000 habitants.  
Le projet s'appuyant sur les contraintes du site avec extension vers la plaine dégagant un programme habitat et équipement z-i.

### **3-PUD DU CADAT1980 :(compromit entre SOCARDE-B.C.E.O.M)**

Ses Orientations principales:

- Extension de la côte Nord-est.
- Développement des zones industrielles (200h à BENI MERED).
- Création des ZHUN I (OULED YAICH).
- Création des ZHUN 2 dans le quartier des oranger.

### **4-PUD 1989 :**

Il prévoit:

L'abandon ZHUN 2, ce dernier a été abandonné dus au nouveaux PDAU

### **5-PDAU 1992 :**

Orientations:

- Préservation des terres agricoles renforcement des infrastructures routière.
- Interdépendance entre le centre-ville et les autres quartiers.
- désenclavement du paiement.
- Récupération du vide se trouvant au tissu urbain.
- Réhabilitation de l'habitat précaire.
- Construction d'une série d'équipement.
- Découpage de BLIDA en 4 POS (base sur des critères abstrait et irréalisable, ce dernier à échouée dus au grandes surfaces incontrôlables).
- Gestion difficile des projets et manque budgétaires.

### **6-PDAU 1997 :**

Même orientation que le PDAU 1992:

les 4 POS sont découpés en sous POS de 30 à 80ha délimités par le système viaire.

## Chapitre 3 : Le Cas D'étude

### Critique Des Instruments D'Urbanisme De La Ville De BLIDA :

- Le découpage du PDAU n'est pas en fonction de l'évolution morphologique de la ville mais en fonction d'autres facteurs: économique, politique, urbanistique et social.
- Le souci affirmé de la protection de la Mitidja ne s'est pas traduit par les faits.
- La rigidité du PDAU et la lenteur de son élaboration ainsi qu'à la très faible participation des autorités locales à l'étude rends son application aléatoire.

### **Problématique générale :**

A travers l'analyse diachronique et synchronique de la ville de BLIDA, on a constaté que la ville a connu un développement qui a engendré divers dysfonctions qu'on en distingue comme suit:

- En premier lieu, la Dégradation de son patrimoine historique (centre historique)
- L'existence de plusieurs zones et friches industrielles et activité incommodes : Beaucoup de structures industrielles, jadis en périphéries, se retrouvent en pleine centre-ville enclavé dans le tissu urbain actuel, causant des problèmes. Nous citons à titre d'exemple, le silo à grain de SIDI ABDELKADER, le marché de légumes de 13mai et le hangar de SNTV de l'avenue Kritli Mokhtar...etc.
- L'étalement directionnel urbain cause des barrières de croissances (zone militaire, la montagne et le chemin de fer) a eu comme conséquence la formation de zones périphériques, occupés par les grandes ensembles à but résidentiel (1000 logements, KHAZROUNA, AADL).
- L'absence de la mixité fonctionnelle et le déséquilibre des équipements qui engendre par la suite un problème de zoning.
- La dégradation de l'espace publique comme la place de la liberté, qui a perdu leur cachet pittoresque.
- L'absence de projets majeurs spécifiques et catalyseurs, qui peuvent relancer la ville de BLIDA, notamment au niveau des lieux publics et des grands axes.

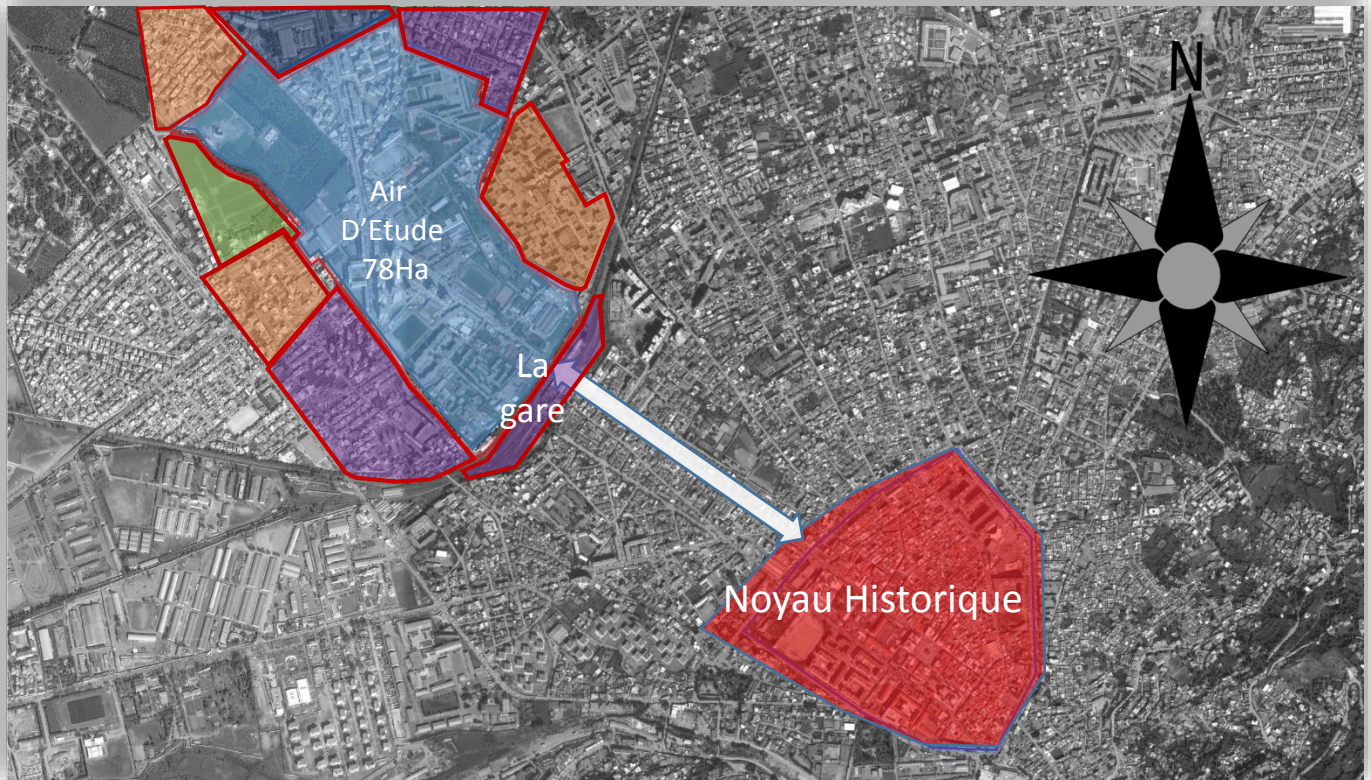


# Chapitre 3 : Le Cas D'étude

## Présentation de l'aire d'étude :

### Situation :

L'aire d'étude que nous avons choisie est dotée d'une position très stratégique au sein de la dorsale Blidéene (à proximité du boulevard des 20 m et du noyau historique coloniale). Traversé par 2 axes routiers très importants par leur flux et Activités commerciales comme par leur profondeur dans le temps.



### **Délimitation Et Accessibilité :**

Notre aire d'étude a été délimitée selon une réflexion pointue en question de tissu urbain :

- Vers le Sud : le chemin de fer (barrière urbaine qui fait un fort blocus)
- Vers le Sud -est : on trouve une barrière naturelle (ravin) qui sépare notre air d'étude de toute une entité d'habitation.
- Vers le Nord -est : notre volonté était de prendre l'entité d'habitation datant de l'époque coloniale afin de faire une étude typo- morphologique sur cette dernière et la comparer avec ce qui se fait comme constructions récentes en termes d'habitation.
- Vers le Nord : notre aire est bordée par la zone militaire qui se montre comme barrière et contrainte empêchant la ville de continuer son développement sur cet axe.
- Vers le Nord-ouest : on a pris le terrain agricole délaissé pour la potentialité que peut offrir ce dernier en termes d'urbanisation future.
- Vers l'Ouest : la délimitation passe juste derrière l'usine **Orangina** et se limite au seuil du tissu de ZABANA.

## Chapitre 3 : Le Cas D'étude

Pour l'accessibilité à l'échelle territoriale, on note trois éléments principaux qui sont :

- L'autoroute Est-Ouest, à 3 km au Nord de la ville, reliant ORAN à l'Ouest.
- La gare ferroviaire avec de multiples navettes sur Alger .
- Le téléphérique vers CHREA.

### Historique De L'aire D'étude :

Avant 1530 : notre aire d'étude figurait sur le chemin la rivière OUED SIDI EL KEBIR (on peut voir clairement les deux rives du oued qui sont devenues falaises maintenant). Dans l'époque coloniale, cette zone est devenue une zone industrielle (on peut constater ça à travers les usines qui résident toujours là-bas ou du moins ce qu'il en reste comme friches). Elle était située sur la périphérie de la ville. À l'heure actuelle avec l'évolution de la ville, la périphérie se voit entrer dans la ville et devient la nouvelle ceinture de développement.

### Etude Typologique De L'aire D'étude :

Notre aire d'étude qui est notre aire d'intervention se met en valeur à travers un ensemble de constructions peu reconnaissable typologiquement.

Tout comme la morphologie qui est difficile à déterminer

Le bâti est à 80% récent et les 20% qui restent des constructions coloniales.

Les placettes sont des endroits résiduels et délaissés.

Les éléments architectoniques.



Fig.



Fig.



Fig.



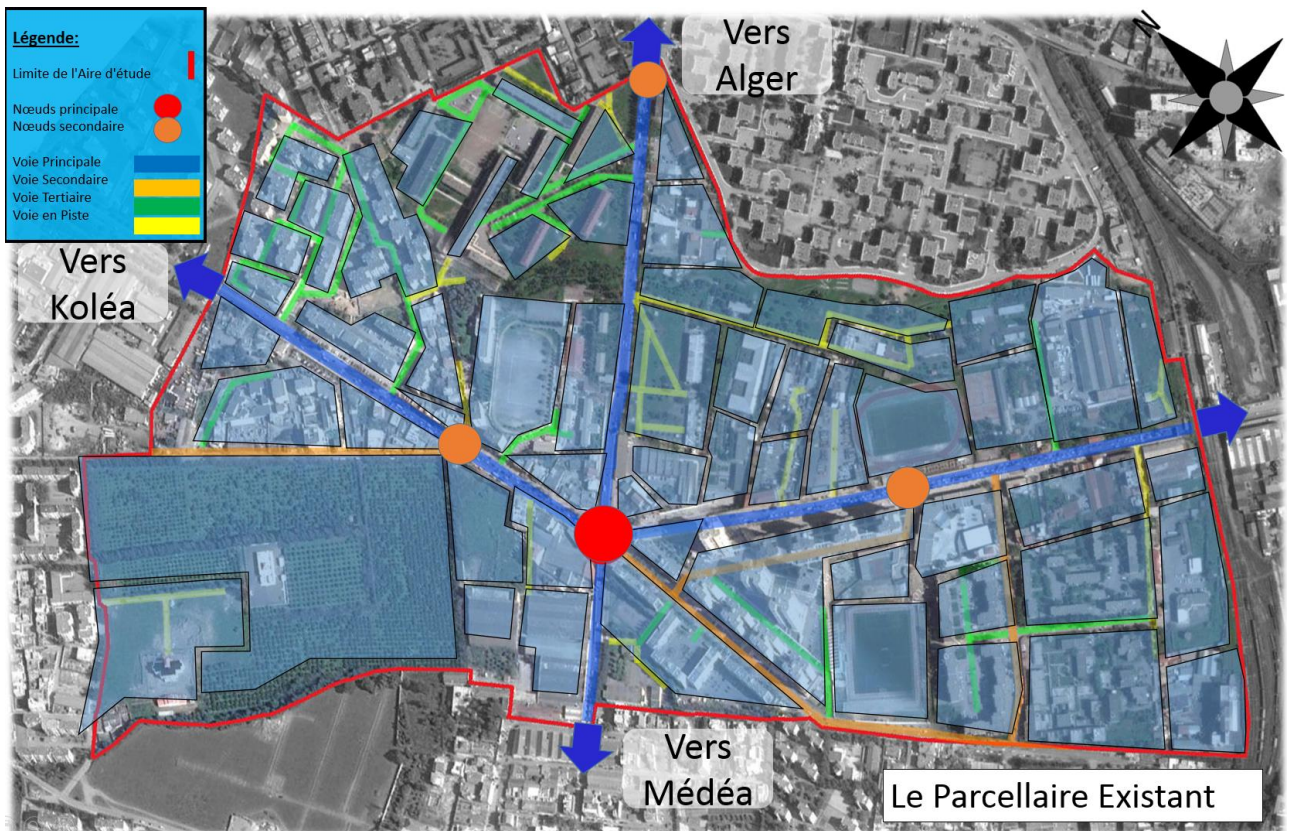
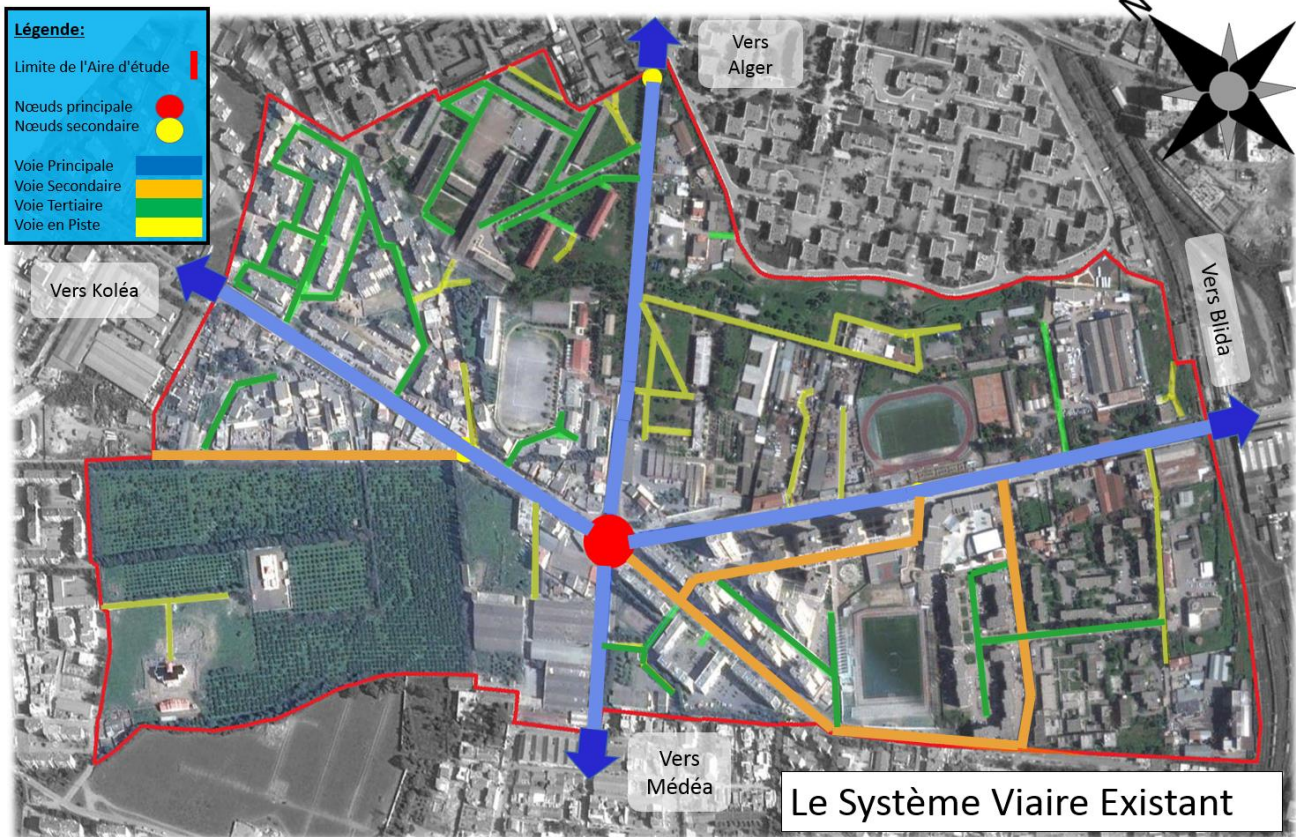
Fig.

Etude typologique de l'aire d'étude



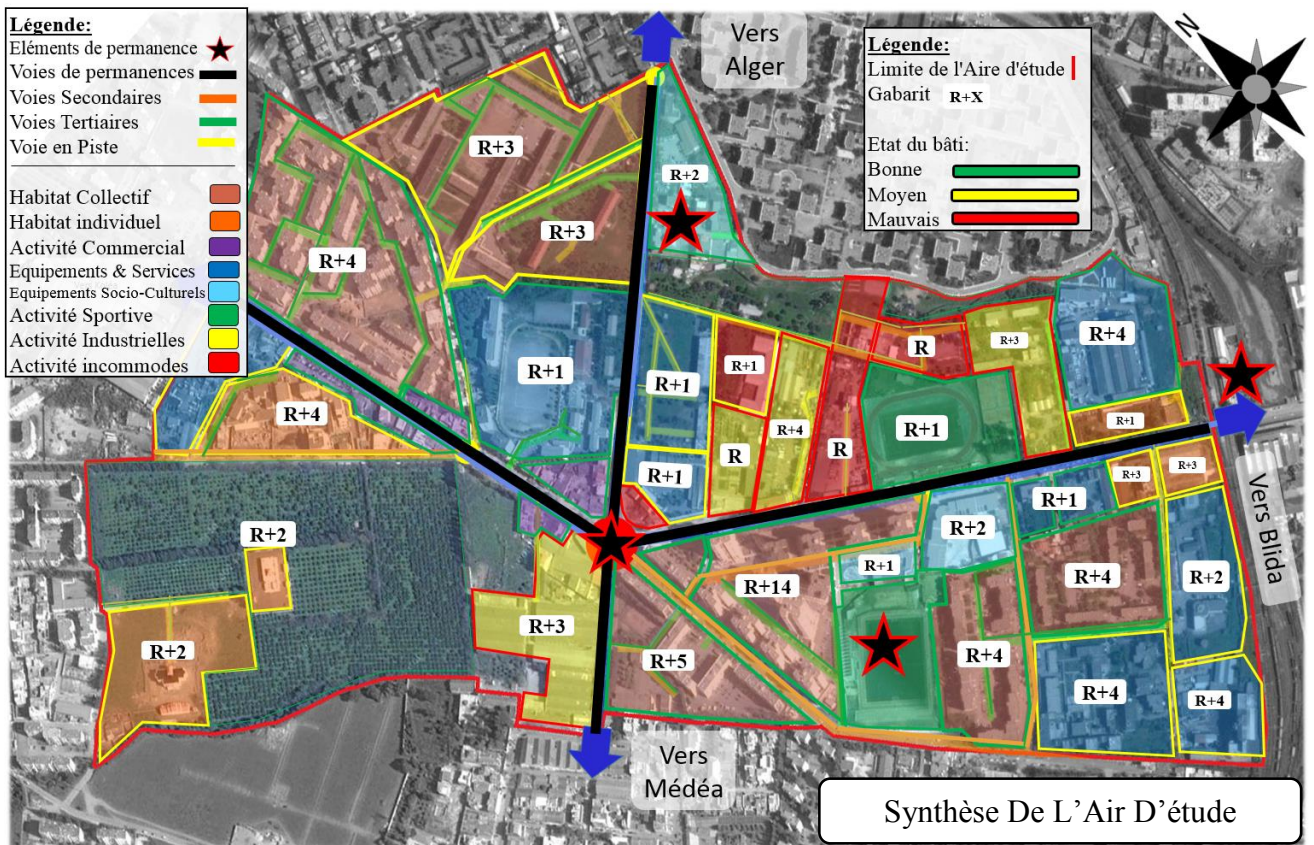
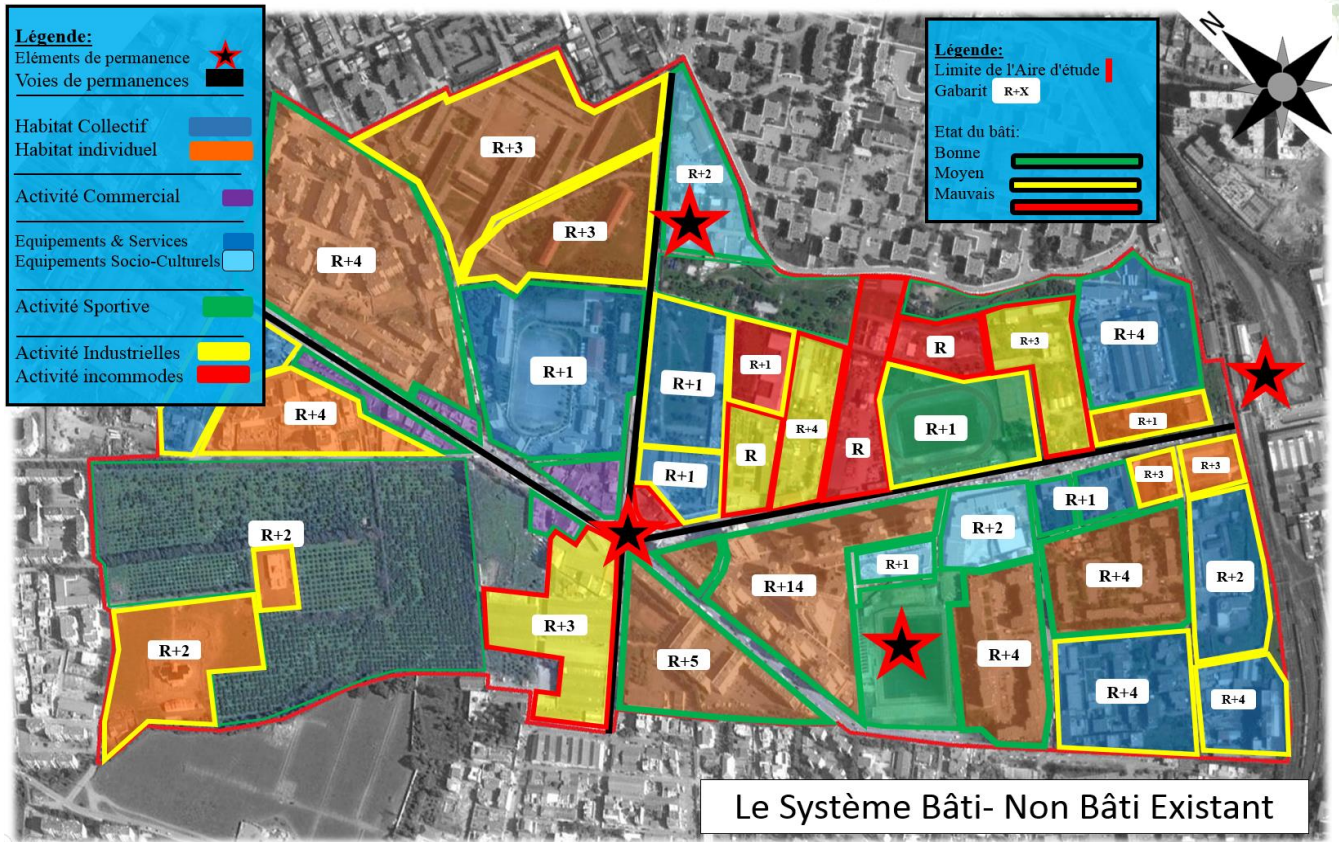
# Chapitre 3 : Le Cas D'étude

## L'Etat De Fait :





# Chapitre 3 : Le Cas D'étude





## Chapitre 3 : Le Cas D'étude

### Critique Des Instruments D'urbanisme De L'aire D'étude :

A travers notre lecture des propositions d'aménagements fournis par le PDAU et les différentes POS de la ville de BLIDA notamment POS B2, B3, B4 et B5. on a constaté que ces derniers étaient gérés par des décisions politiques, d'autant plus une absence de mixité fonctionnelle, la non souligne aussi le problème de standardisation des interventions, la réponse des instruments n'est précision de la programmation de cette zone.

De ce fait, cette dernière demeure toujours flou et l'occupation des sols n'est pas rationnelle, il n'y a pas de détail de parcellarisation.

### Potentialités Et Contraintes :

#### Potentialités :

- Elle est reliée avec le noyau historique directement.
- Elle comporte Beaucoup de terrains non exploités proprement ce qui nous permet d'implanter de nouveaux équipements selon une logique plus commode.
- Notre aire d'étude contient des activités commerciales qui peuvent être développés et ce qui nous mènera vers un pôle de cache commerciale.

#### Contraintes :

- Notre aire d'étude n'offre pas une structuration urbaine lisible, aussi cette dernière se trouve limitée par le chemin de fer (Sud.est) et par la zone militaire (Nord) présentant une barrière limitant catégoriquement la croissance.
- Notre Aire D'étude comporte des activités industrielles qui ne sont pas dans leur contexte respectif.
- L'existence de friches urbaines et de pochettes foncières non exploites (ex : l'hôtel).

### Problématique Spécifique :

Lors de notre parcours sensoriel un diagnostic a été mis en point :

- Comment faire Participer notre projet urbain à la croissance de BLIDA ?
- Comment créer l'attraction pour structurer les deux axes territoriaux ?
- Comment faire la jonction entre le nœud et le centre de BLIDA ?
- Que faut-il faire pour requalifier les friches urbaines et revaloriser l'espace public ?
- Comment élaborer une règle de jeu qui réunit notre projet urbain et le donner un caractère homogène ?
- Comment Régler Le problème de mobilité qui Crée Des Problèmes Sociales environnementale et économiques ?

### Les objectifs :

1. Accentuer la centralité du Nœud et renforcer les deux axes principaux en favorisent les espaces publics.
2. Récupérer des friches urbaines et pochettes foncières vides.
3. Réaffecter les activités industrielles et incommodes dans leurs zones respectives.
4. Développer le commerce en favorise la mixité fonctionnelle.
5. Concevoir une architecture qui inspire la modernité, la fluidité et la transparence.

# Chapitre 3 : Le Cas D'étude

## **Démarche D'intervention :**

Notre Intervention passera par les étapes suivantes :

### **Restructuration Du Système Viaire :**

- Elargissement des voies structurantes et la création des ceintures périphériques pour renforcer la fluidité mécanique.
- L'animation des voies par la création des espaces publics linéaires et d'autres centrales qui vont ensuite animer notre projet urbain.

### **Récupération Des Friches Urbaines :**

- Requalification des friches urbaines avec un nouveau système de découpage conforme aux besoins de l'îlot moderne.

### **Développement Des Espaces Publics :**

- Favoriser la Mixité fonctionnelle et l'activité publique surtout au niveau des centralités.
- Concevoir une architecture qui va améliorer la qualité de la vie.

## **Conclusion :**

La ville de BLIDA porte en elle des critères de choix pour un éventuel développement que ce soit du point de vue :

**Stratégiques :** situation favorable aux échanges, polyvalences du climat.

**Historiques :** stratification de plusieurs civilisations (traces et vestiges).

Bien que plusieurs instruments d'urbanisme sont intervenus pour maintenir une cohérence au développement de la ville mais malgré cela elle présente des différents dysfonctionnements (dégradation du patrimoine, étalement morphologique directionnel ...), à cet effet plusieurs interventions sont possibles nous avons opté pour l'aire d'étude qui figurait sur le chemin de la rivière OUED SIDI EL KEBIR et cela après études et critique des différents instruments intervenant dans ces derniers (PDAU, POS B2, B3, B4 et B5), ainsi que ces potentialités et ses contraintes afin d'accentuer la centralité du nœud, d'arriver à une récupération de friches et de poches vides et de favoriser une mixité fonctionnelle.

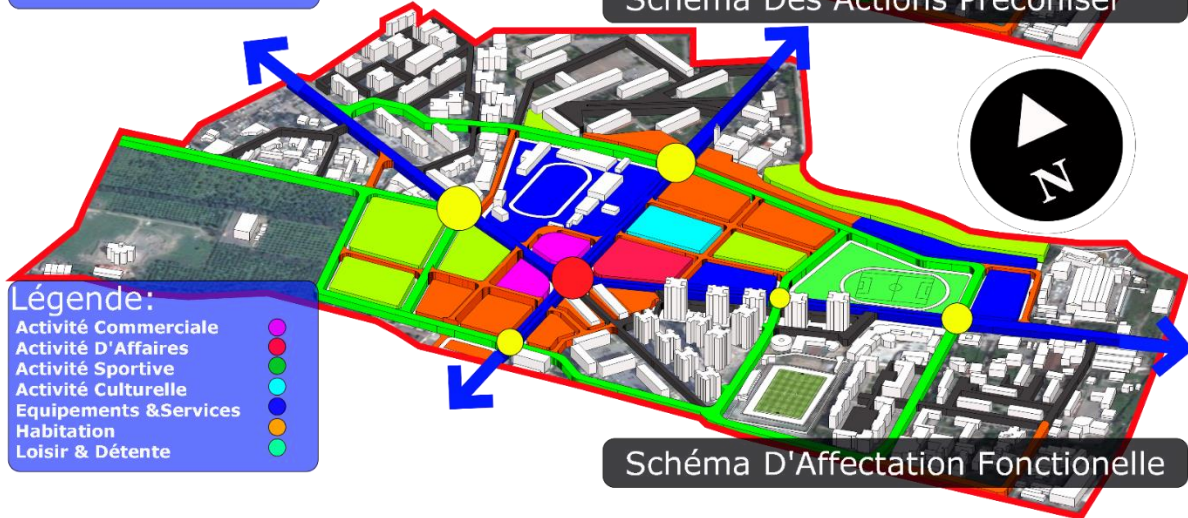
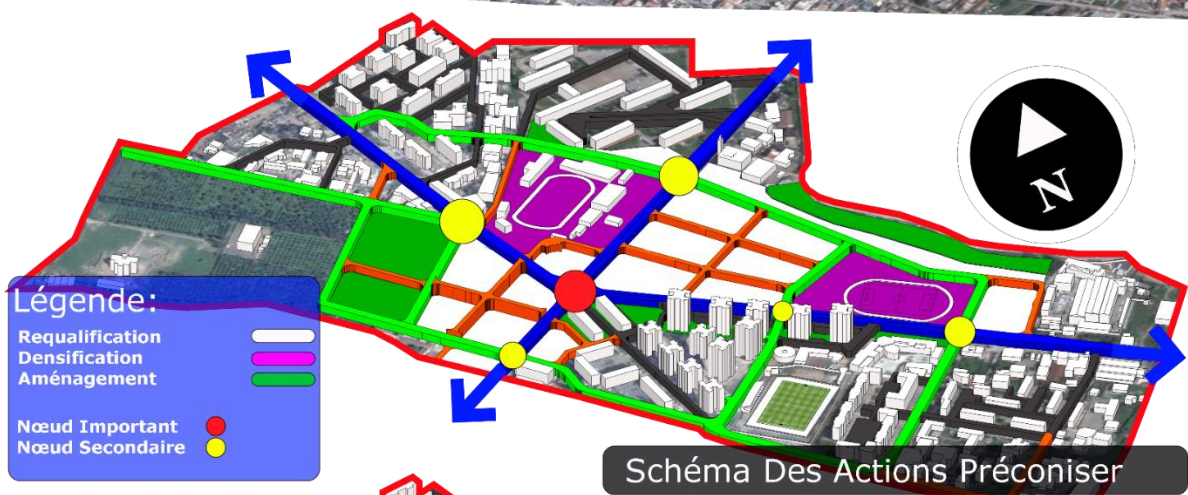
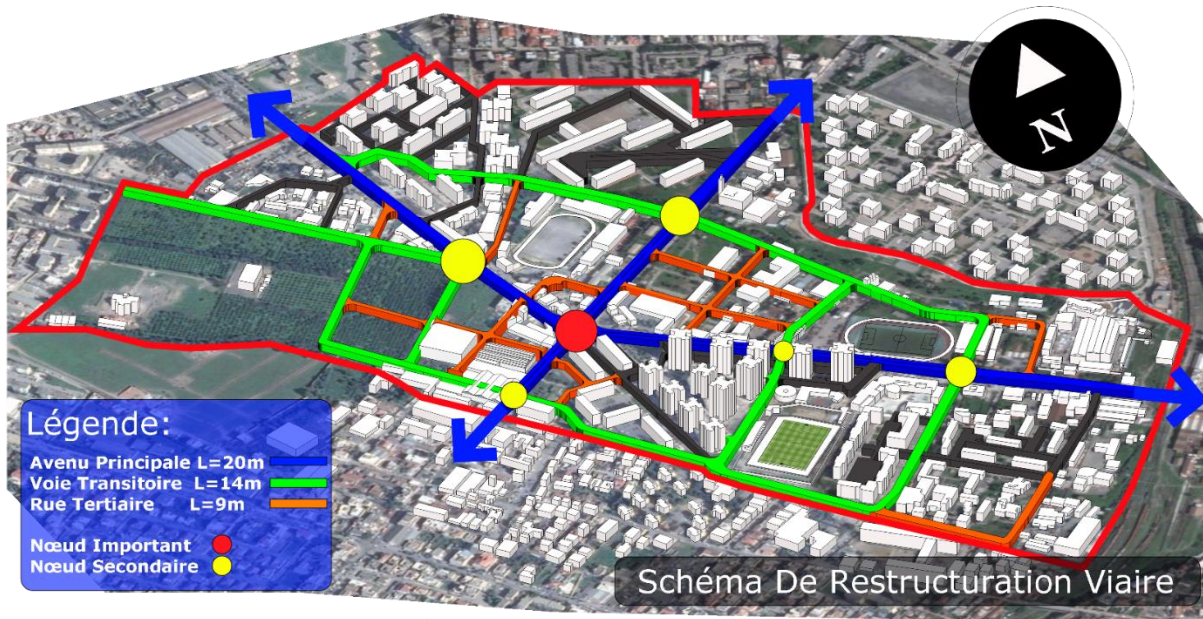
## **Les Concepts:**

- ❖ Une conception urbaine basée sur l'idée de l'avenue, la rue et l'îlot.
- ❖ Une architecture variée qui offre le maximum de diversité.
- ❖ Une trame et une règle de jeu commune qui assemble les différents ensembles.
- ❖ L'îlot ouvert : les immeubles se disposent en qu'éloquence ce qui fait qu'ils seront assez proches mais possèdent comme même trois ou quatre faces qui s'ouvrent à l'extérieur.
- ❖ Une haute densité conforme aux enjeux du développement durable mais sans pour autant réduire la qualité de la vie en terme d'éclairage et ventilation.
- ❖ Valoriser le niveau urbain et l'activité publique.



# Chapitre 3 : Le Cas D'étude

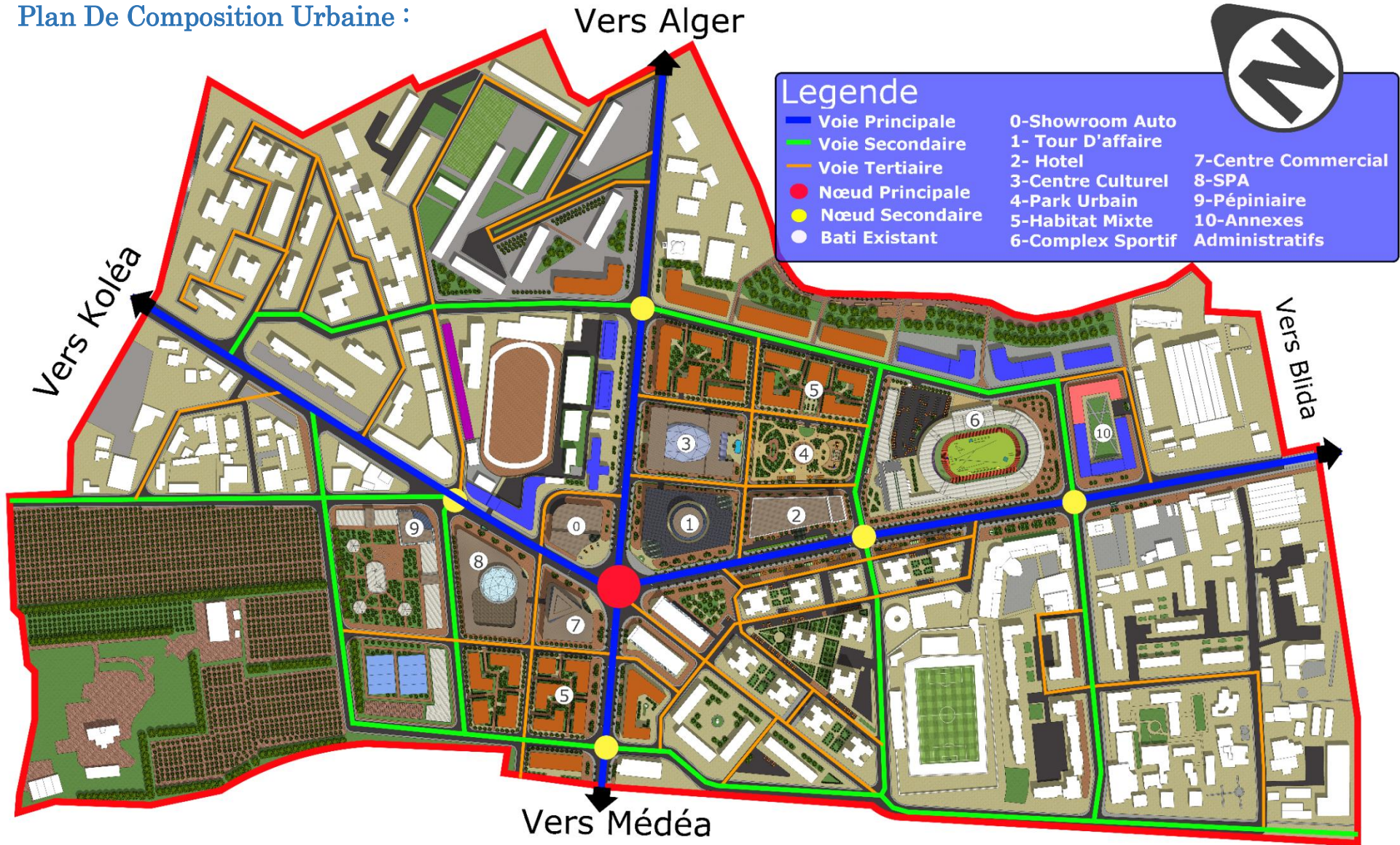
## Schéma De Stratégie Urbaine :





# Chapitre 3 : Le Cas D'étude

## Plan De Composition Urbaine :



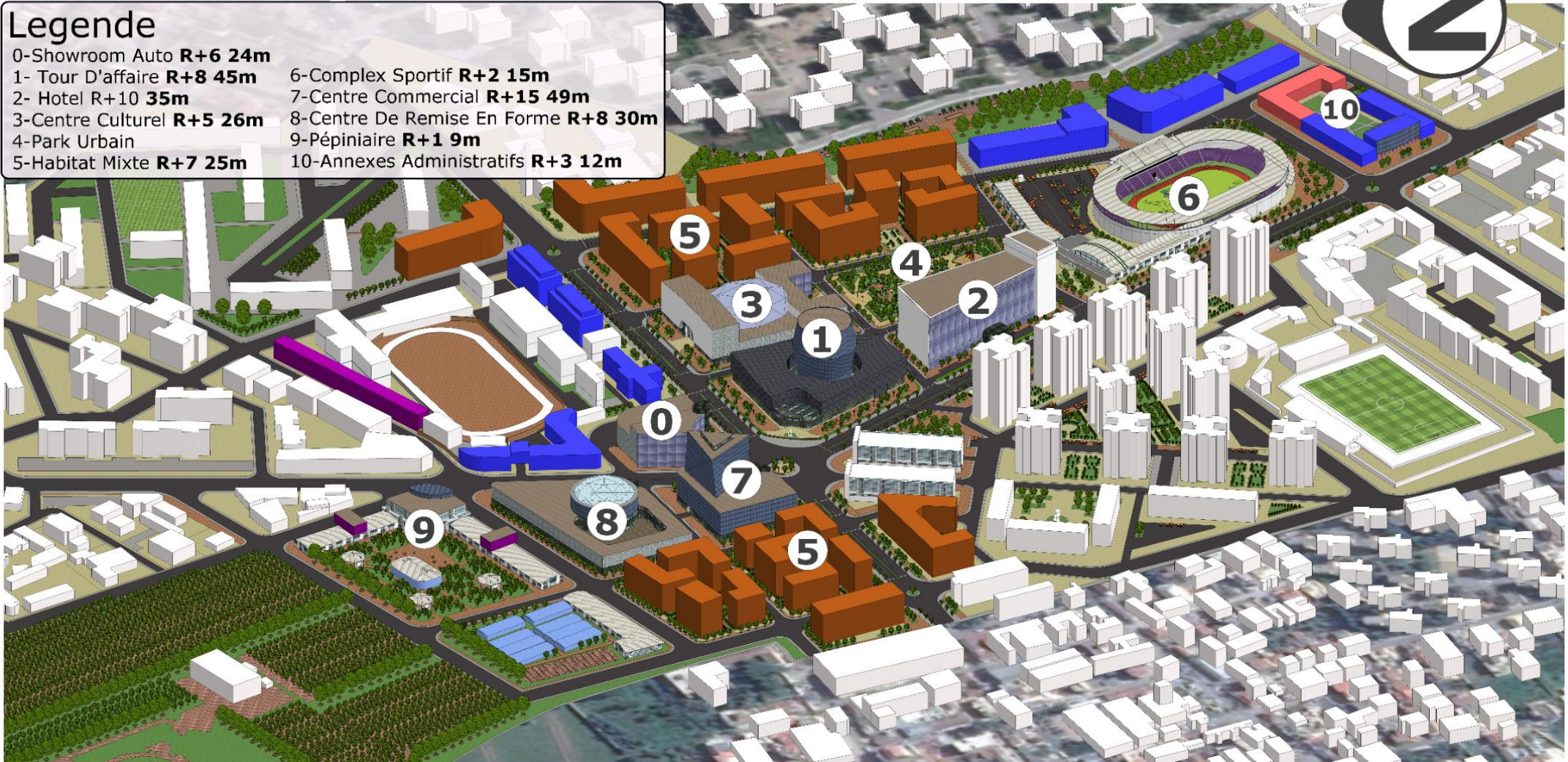


# Chapitre 3 : Le Cas D'étude

## Schéma De Composition Urbaine :

### Legende

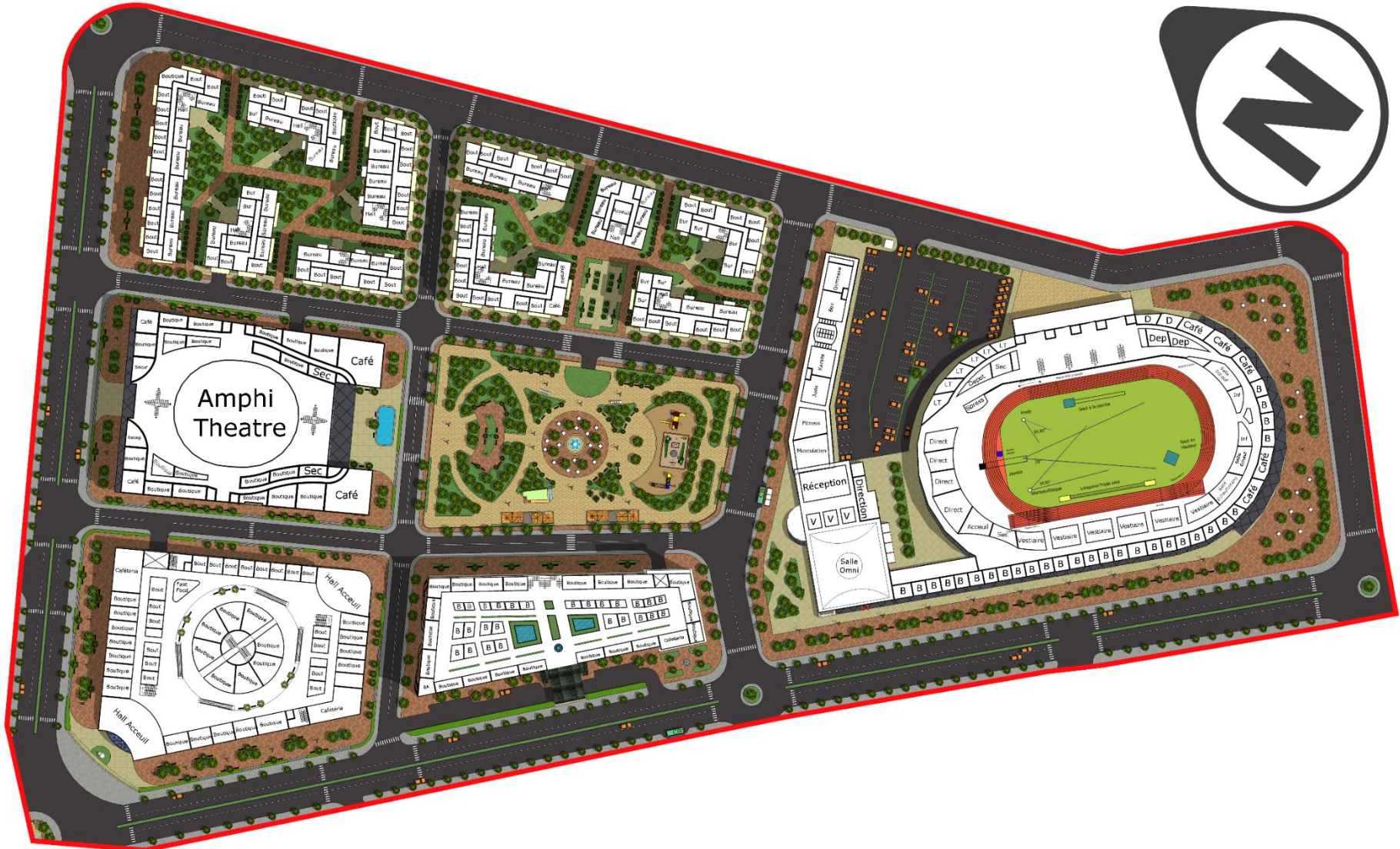
- |                                  |  |
|----------------------------------|--|
| 0-Showroom Auto <b>R+6 24m</b>   | 6-Complex Sportif <b>R+2 15m</b>           |
| 1- Tour D'affaire <b>R+8 45m</b> | 7-Centre Commercial <b>R+15 49m</b>        |
| 2- Hotel <b>R+10 35m</b>         | 8-Centre De Remise En Forme <b>R+8 30m</b> |
| 3-Centre Culturel <b>R+5 26m</b> | 9-Pépiniaire <b>R+1 9m</b>                 |
| 4-Park Urbain                    | 10-Annexes Administratifs <b>R+3 12m</b>   |
| 5-Habitat Mixte <b>R+7 25m</b>   |  |





# Chapitre 3 : Le Cas D'étude

## Plan D'Aménagement Urbain :

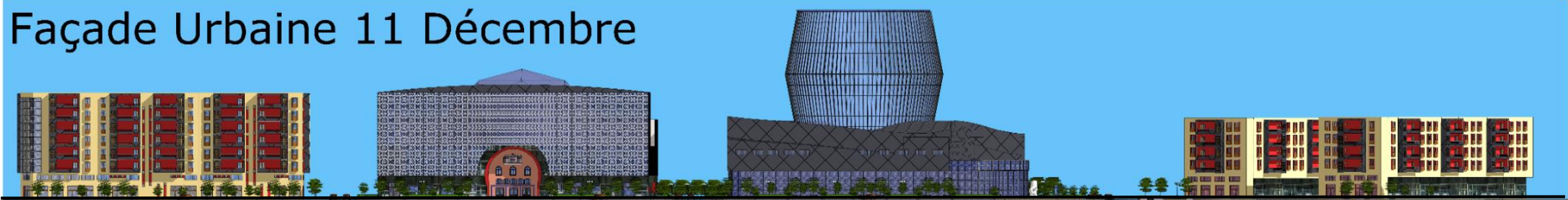




# Chapitre 3 : Le Cas D'étude

## Les Façades Urbaines :

### Façade Urbaine 11 Décembre



### Façade Urbaine Amara Youcef



# Chapitre 3 : Le Cas D'étude

## Le Projet Architecturale :

### Choix Du Projet: La Tour D'affaire

Notre projet Urbain se base sur la notion du Renouveau Urbain qui a apparu pour des raisons politiques et économiques, la tour d'affaire représente un véritable potentiel pour le développement économique de la ville de plus sa situation stratégique.

### Réflexion De La Localisation:

#### **A. La Situation:**

Le site présente une véritable articulation entre le nœud principal (qui est l'intersection de deux voies territoriales), et l'espace public (Park urbain), le site est aussi entouré par de nombreux équipements qui peuvent aller en faveur du programme projeté. Ce qui fait qu'il faut prévoir deux entrées donnant sur les deux nœuds importants pour mieux marquer la relation entre l'intersection et le Park urbain.

#### **B. L'implantation:**

Le site est d'une surface de 9600m<sup>2</sup> de forme trapézoïdale. Il s'inscrit dans un tissu urbain nouveau entouré de 2 voies principales et 2 autres tertiaires. Il partage ses limites avec un ensemble d'équipements et de l'habitation au sud. C'est pour ça que le projet sera projeté selon un plot au centre de la parcelle avec des espaces publics à la périphérie, aussi on propose que le projet sera selon l'axe Est Ouest, pour faire la liaison entre le Park urbain et le nœud.

#### **C. L'Accessibilité:**

Le site est accessible par les quatre côtés, le flux motorisé le plus important est sur l'axe de (Blida –Kolea). donc il est préféré d'ouvrir les accès motorisés du projet sur les voies tertiaires pour éviter de créer des problèmes d'accessibilité et de fluidité des voies.

#### **D. Le Gabarit:**

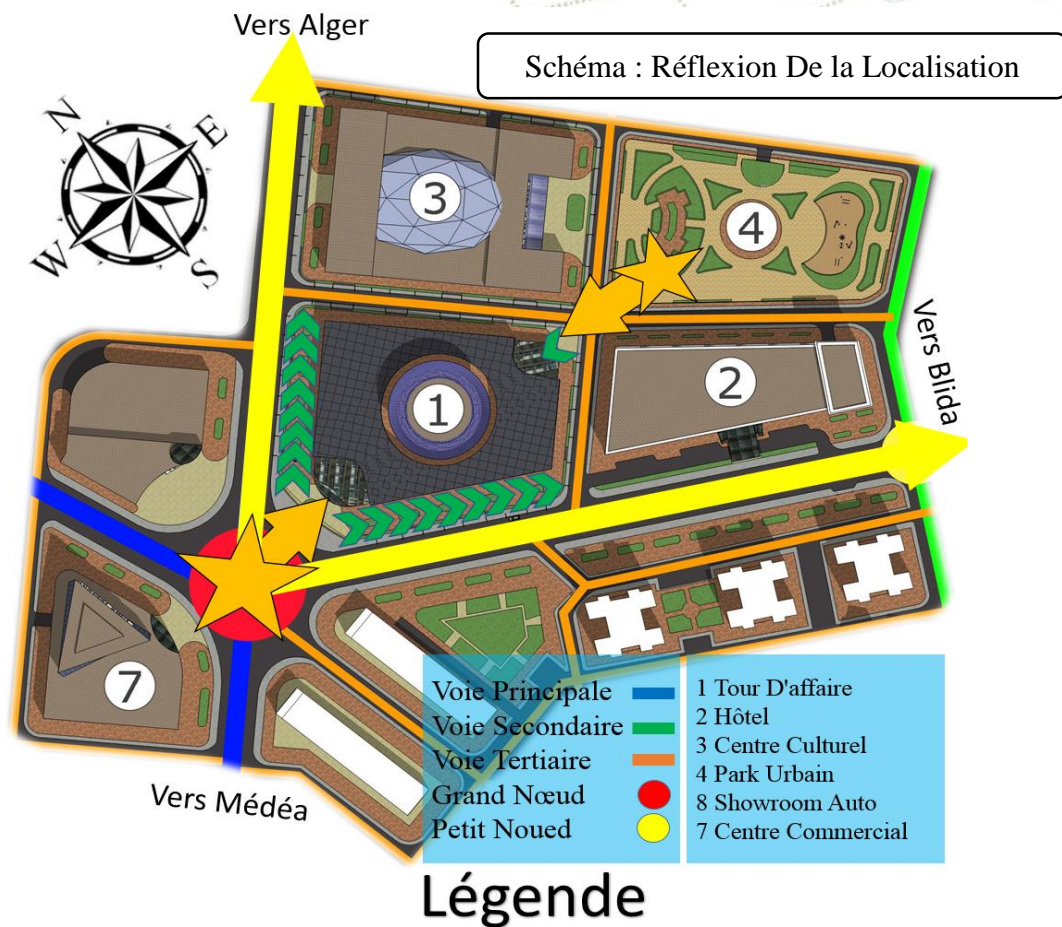
Le site est entouré de gabarit variant entre R+5 jusqu'à R+14, avec un recul de 12m sur les voies principales et de 6m sur les voies secondaires et tertiaires. donc en réflexion il faudra que le projet occupera la parcelle avec un plot équilibré de R+5, puis une tour au centre avec un gabarit équivalent ou plus à R+14 pour garder l'équilibre des masses.

#### **E. Le Dialogue Urbain:**

Le site partage ses limites avec deux voies principales et des espaces publics estimés à être fortement fréquentés, on effectue il faut prévoir un traitement au niveau des façades et des fonctions afin de pouvoir donner un aboutissement à ce grand flux.



## Chapitre 3 : Le Cas D'étude



### Description Des Activités:

#### **A. L'échange Et La Communication :**

Cette entité et son programme présente l'élément fondamental de l'activité d'un centre d'affaires.

C'est le lieu de convergence de ses usagers et cette idée fera de lui le meilleur choix de projet qui concrétisera les objectifs fixés dans le thème.

Cette entité comprend :

- Des surfaces de bureaux destinées à la location ou à la vente dont la conception spatiale répond aux différents types d'organisation des espaces
- D'entreprises quelque soient tailles.
- Des agences de service directement en contact avec le public (banques, agences postales, agence de transport et de voyage.....)
- Des bureaux pour les fonctions libérales (cabinets d'avocats, bureaux d'études, notaires, comptables, import-export.....)
- Des services communs partagés par les entreprises, qui favorisent la relation entre elles (salles de réunion, salle de conférence,....)

## Chapitre 3 : Le Cas D'étude

### B. La Gestion Et Les Logistiques :

La deuxième entité est l'entité interne de l'équipement qui est assez complexe dont les activités qui entrent et les flux qui le traversent doivent être contrôlés et coordonnés parfaitement à tous les niveaux.

Cette structure a donc pour rôle la gestion de cet équipement et d'établir un lien entre l'équipement et ses utilisateurs.

Elle a pour tâche :

- Le cote administratif : vente et location de bureaux, d'agences et des locaux commerciaux, la facturation, la coordination et l'organisation des conférences et colloques.
- Le cote technique et logistique : éclairage, chauffage et climatisation, ainsi que la maintenance et la sécurité.

### C. La Détente Et Les Loisirs :

Ce sont des activités qui ont pour rôle d'apporter un maximum de confort aux usagers. Cette structure crée une certaine convivialité dans l'équipement, favorise la communication entre les usagers, et participe à travers ses espaces communs à l'intégration du projet dans l'espace urbain. Elle permet ainsi de contribuer et d'assurer une meilleure rentabilité du centre d'affaire.

Ceci est possible grâce à :

- Des espaces de consommation, restaurants, cafétéria, fast food....
- Des espaces de détente, salle de sports, salle de jeux, boutique....

### Exigences Qualitatives :

- Cette partie du programme recense les outils nécessaires en matière de mobiliers et de matériels pour l'aménagement des espaces, aussi le cote technique de l'équipement qui nous informe sur le traitement acoustique, l'éclairage, la ventilation et les revêtements des différents espaces qui recevront des activités spécifiques.
- Définition du dictionnaire LAROUSSE :
- « Enoncé des fonctions et des caractéristiques auxquelles devra répondre un édifice projeté ».
- Leur but est de répondre à la particularité, et à la qualité de chaque espace composant les trois structures énumérées précédemment, permettant ainsi la satisfaction des besoins de chaque usager.

# Chapitre 3 : Le Cas D'étude

## Concepts & Formalisation:

### **La Mixité Fonctionnelle :**

Un socle public et au centre une tour dans laquelle se déroulent les affaires.

### **Accessibilité & Fluidité :**

Double Entrées donnant sur les deux nœuds important avec des larges espaces de circulation Publique.

### **Dialogue Urbain & Espaces Publics :**

Au niveau urbain la transparence et la continuité et le rapport avec l'espace publique.

### **Proximité et Mobilité:**

Des espaces de circulations Flexibles.

### **Lisibilité Et Attractivité:**

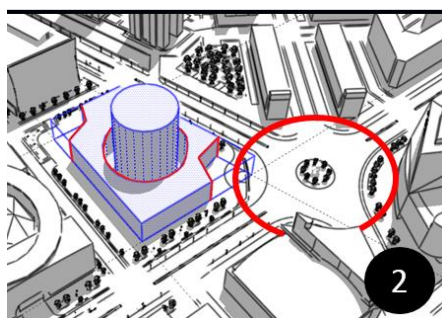
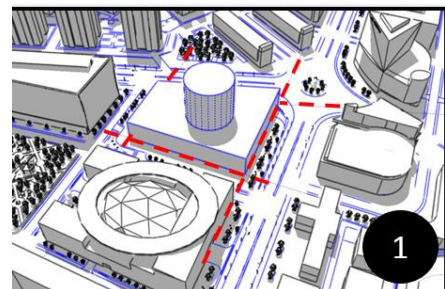
Concevoir des fonctions à l'intérieur du socle lisible à partir de l'entrée.

### **Hiérarchisation Du Flux publique:**

Diminuer le rapport avec le publique avec chaque hauteur de niveau.

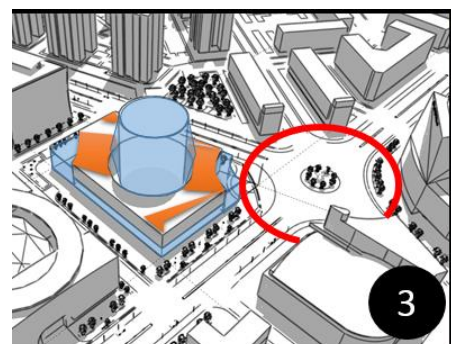
### Genèse De la Forme :

L'idée Principale De la Forme Était D'avoir Un Socle qui assure la continuité du rideau urbain Surtout sur les voies principales, dans ce dernier on a prévu des activités publique et semi publiques, et au milieu un élément qui s'émerge en hauteur pour être un élément d'appelle dans le quelle se déroulent la fonction principale qui est les affaires.



Ensuite la forme subira des soustractions des Coté Des Grands Nœuds comme un Recul Vide Qui va ensuite Représenter Les Entrée, Ainsi Le Persée Dun patio autour de la tour d'affaire qui permet la lumière de pénétrer les espaces au centre du socle ainsi que la base de la tour.

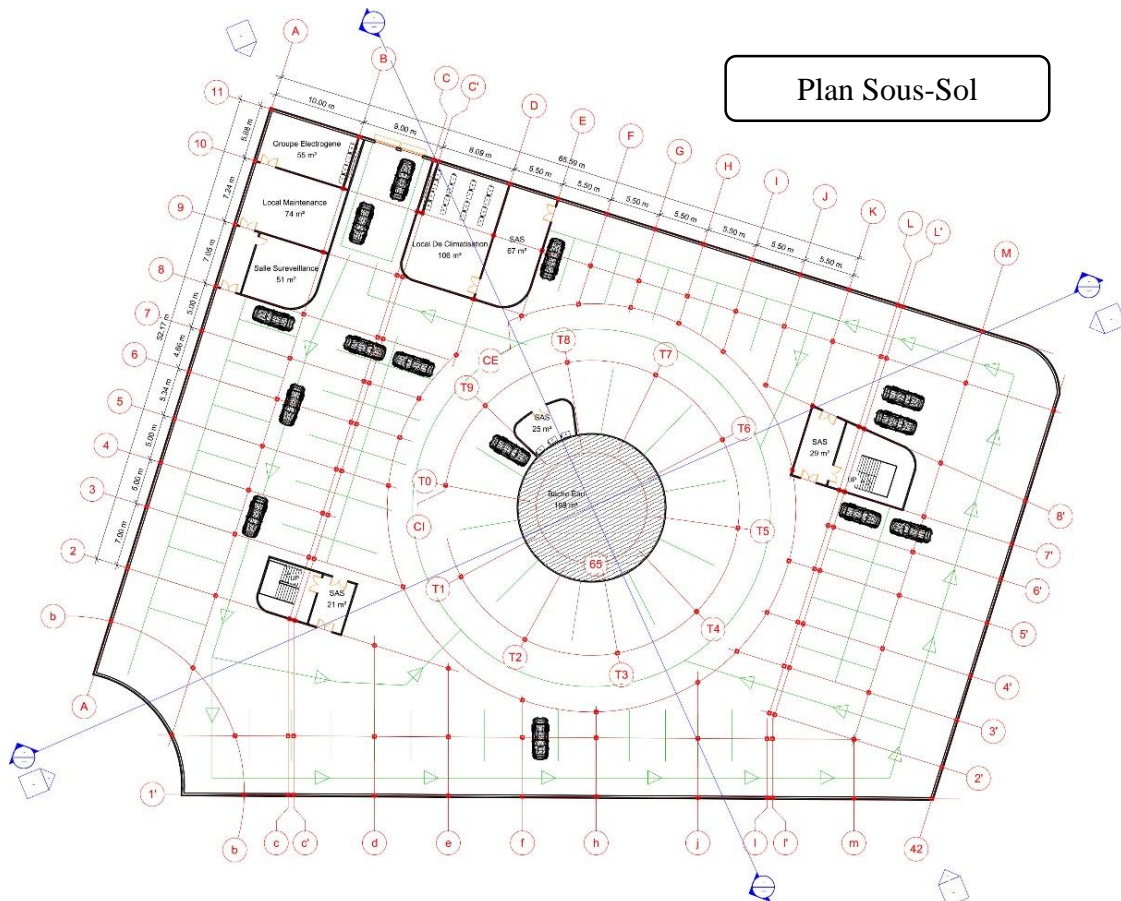
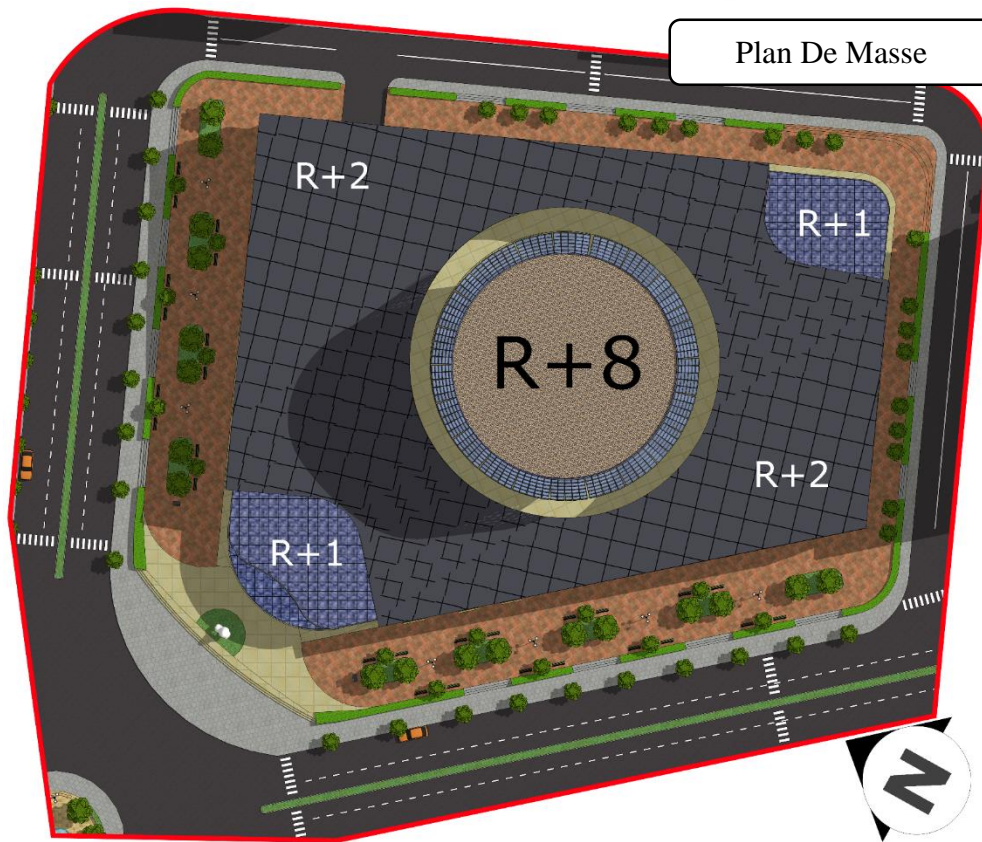
Le traitement en plein et en vide affirme le déroulement des activités publiques a l'intérieur par un RDC transparent et continue avec les deux entrée, et la tour qui s'émerge Dun vide centrale reprends le même traitement à partir du plein. Aussi Les Axes Importants Sont marqué sur la toiture du socle par des courbures élégantes.





# Chapitre 3 : Le Cas D'étude

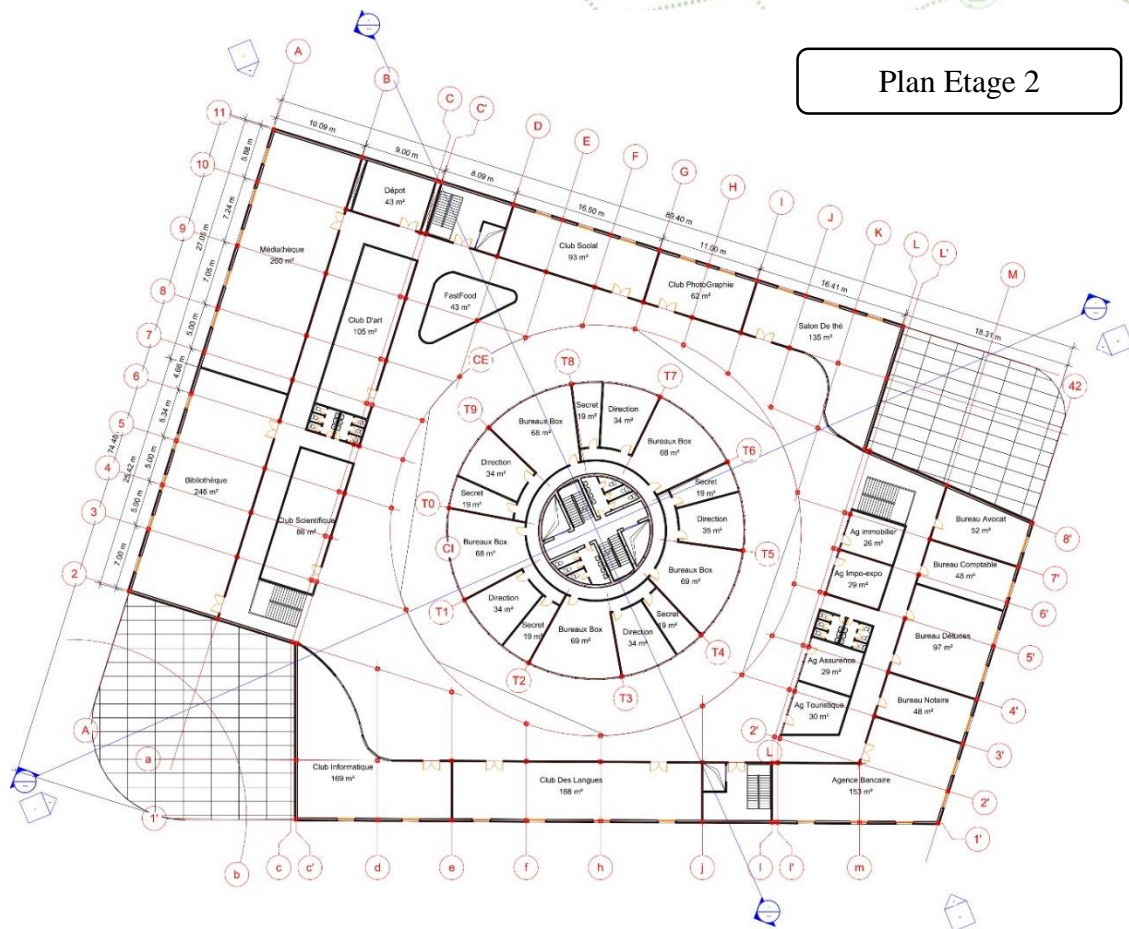
## Le Dossier Graphique :



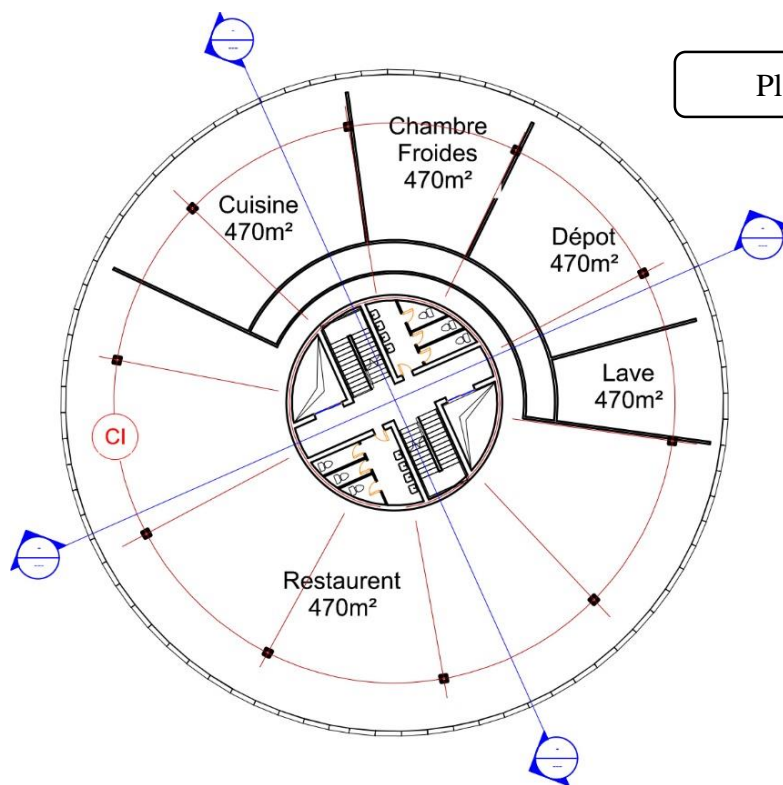




# Chapitre 3 : Le Cas D'étude



Plan Etage 2



Plan Etage 6

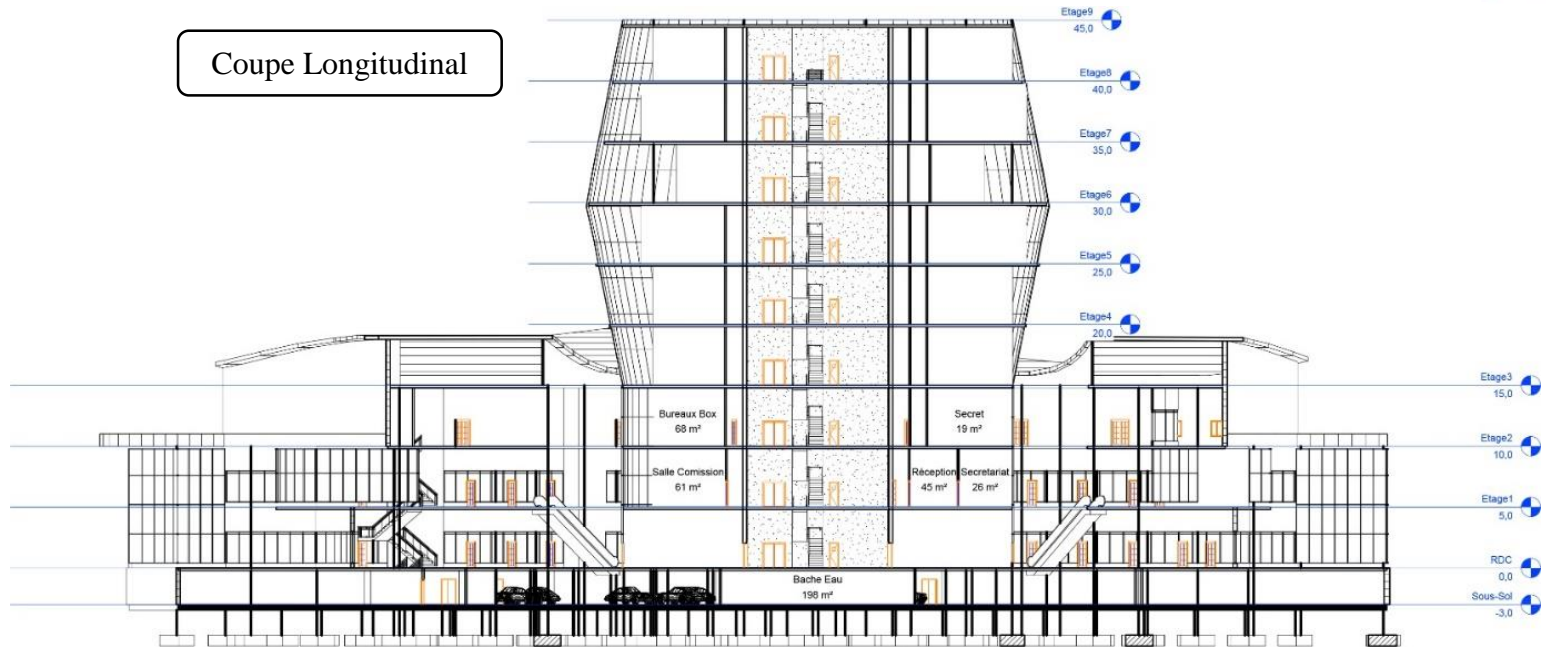
NOTA : L'étage De La Tour Est Un Etage Type A Partir Du Deuxième Etage Sauf au niveau de L'étage 6 qui est un restaurant D'affaires.



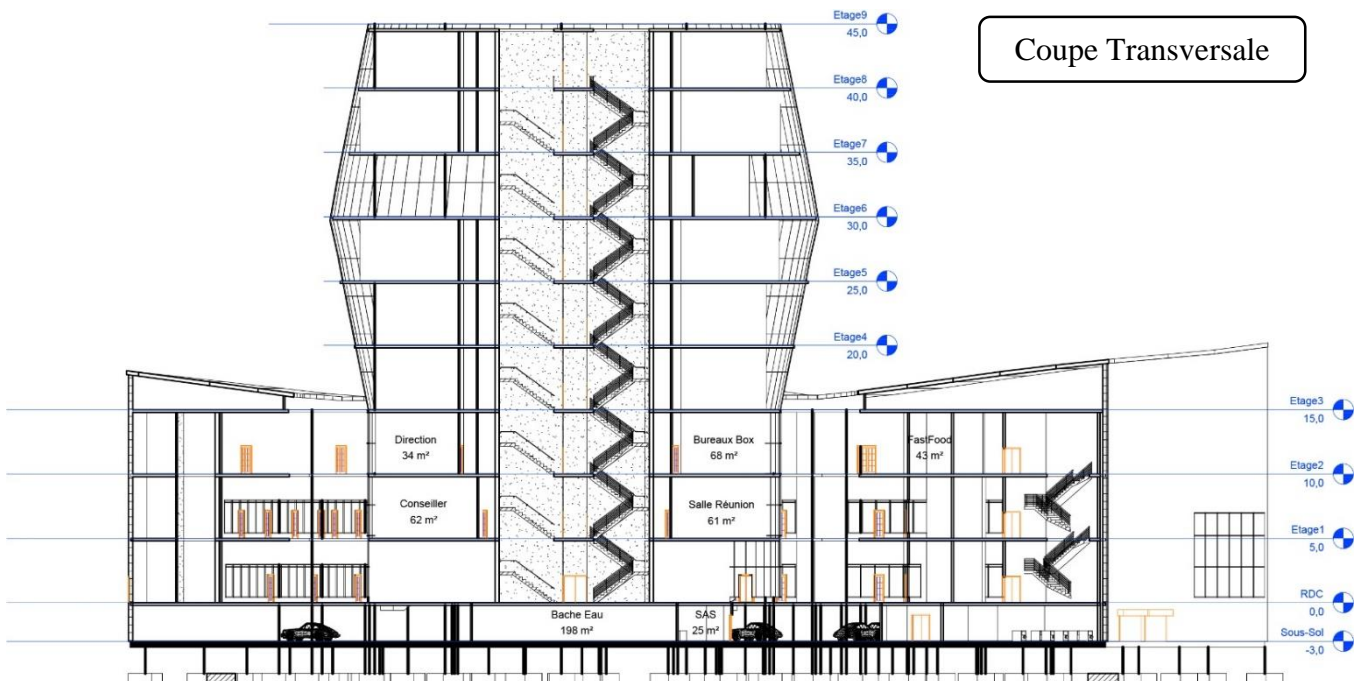
# Chapitre 3 : Le Cas D'étude

## Les Coupes :

Coupe Longitudinal



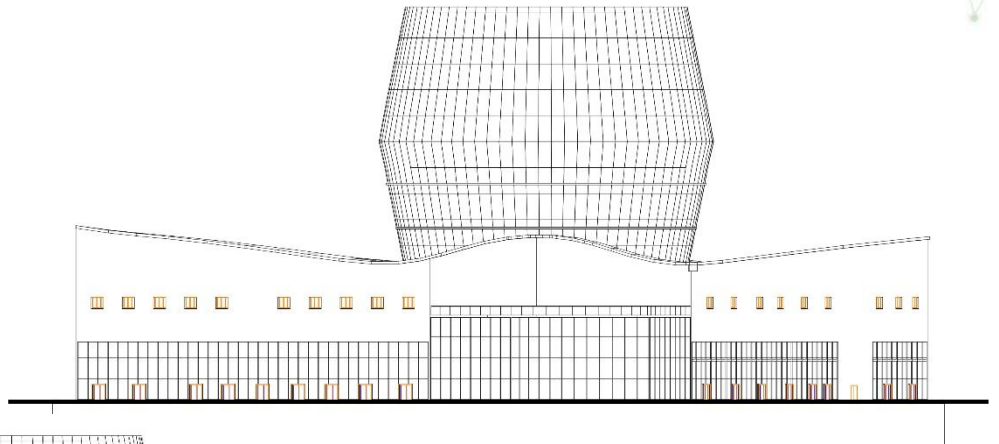
Coupe Transversale



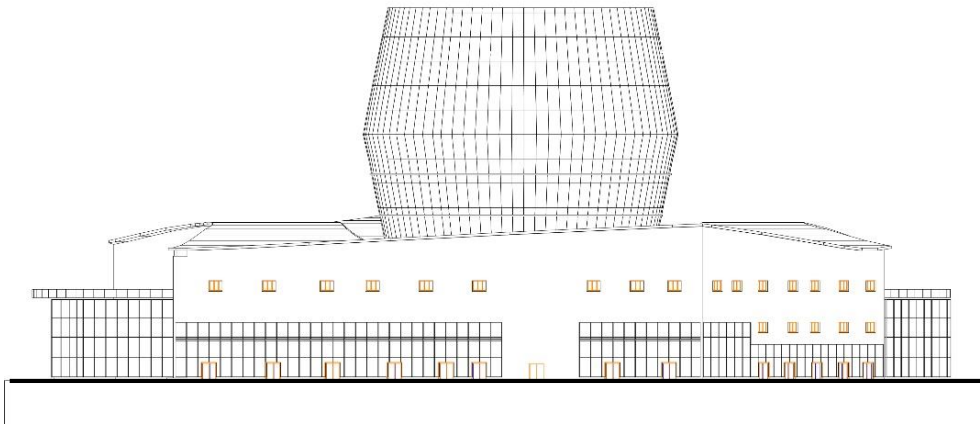
# Chapitre 3 : Le Cas D'étude

## Les Façades :

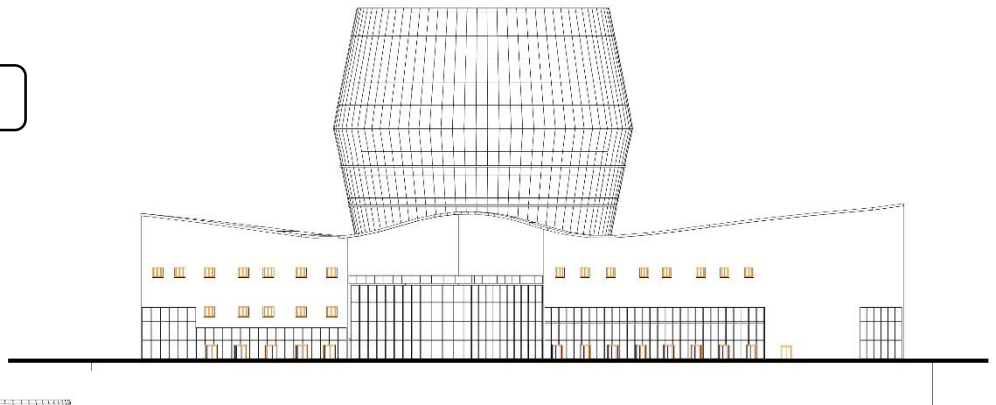
Façade Principale



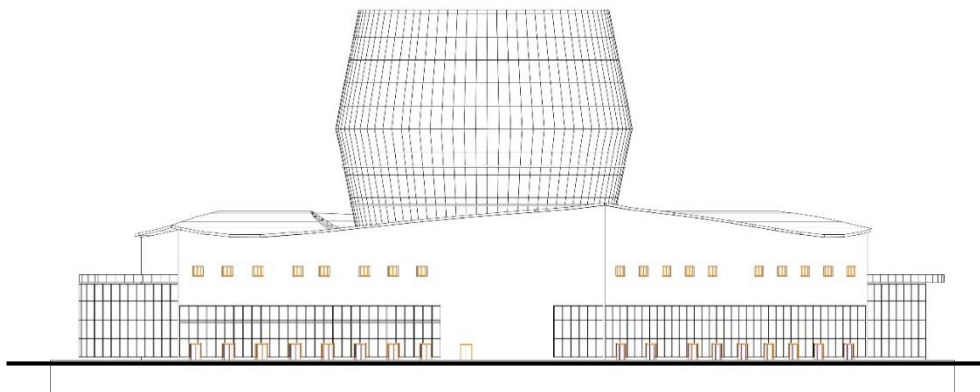
Façade Latérale Droite



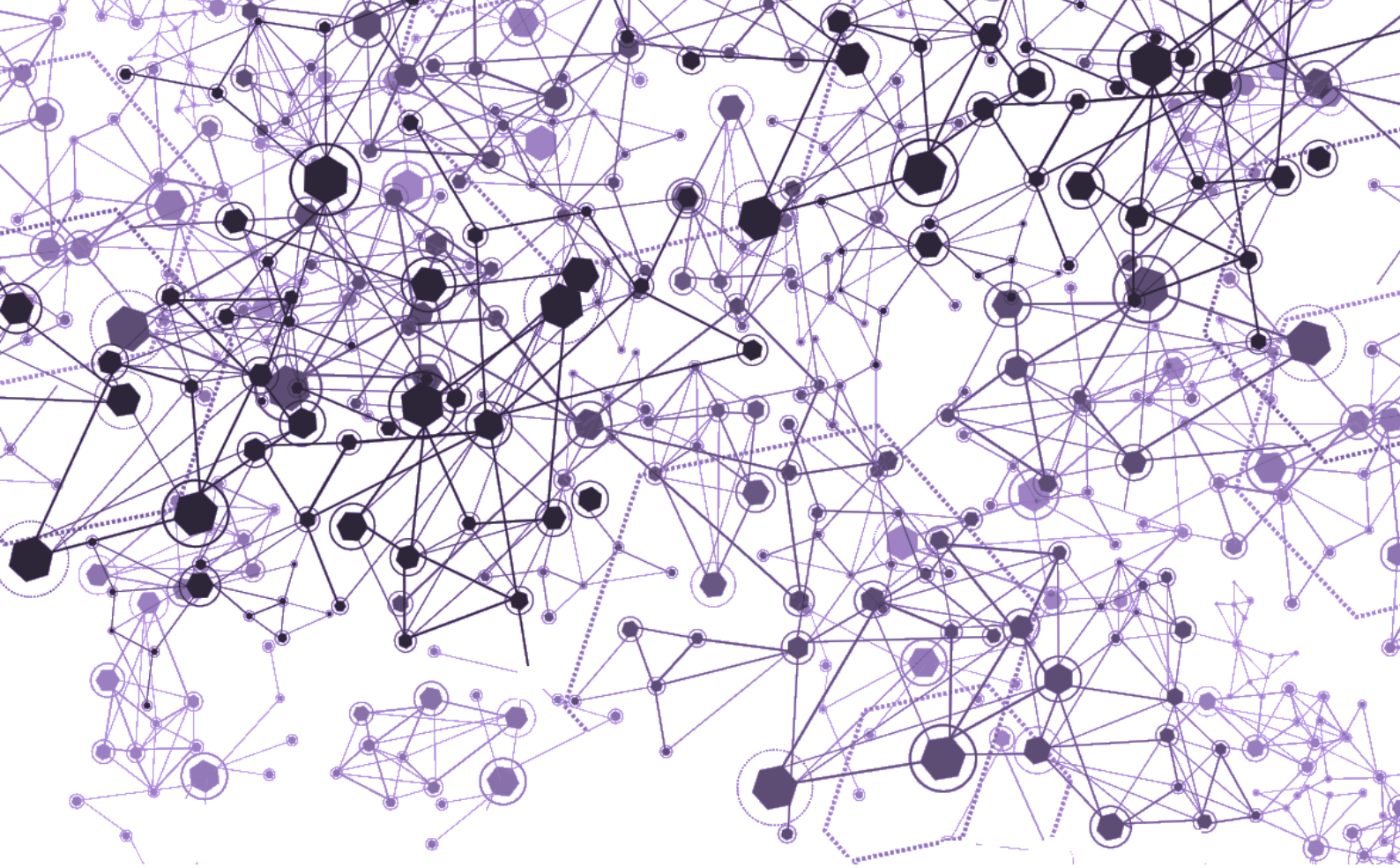
Façade Postérieur



Façade Latérale Gauche







## Conclusion Générale



## Conclusion Générale

Le boom économique qui a poussé la ville se développer a fait que les activités au sein de cette dernière se sont diversifiées. Du coup le tissu urbain de la ville a subi des transformations qui n'ont pas toujours été bénéfiques pour la composition de la ville.

Plusieurs constats à travers le temps ont amené à faire des opérations d'amélioration car le danger était bien présent, celui du développement excessif et non contrôlé de la ville.

La solution était donc d'opérer durablement afin de redonner à la ville une composition urbaine raisonnable pour but d'assurer une bonne fonctionnalité.

Le projet urbain a comme principale but de faire durer la ville à travers le temps du moment qu'il opte pour le développement durable.

Réfléchir durablement en intégrant le projet urbain dans une aire défavorisée, tel est l'enjeu de notre démarche, et qui dit opérer durablement dit faire des économies sur la consommation des ressources énergétiques et foncières et ne pas s'étaler, il s'agit de reconstruire la ville sur elle-même et ce si ne se fera qu'à travers le concept du renouvellement urbain.

La ville de Blida a connu ces derniers temps un développement excessif ce qui la projette dans une mauvaise direction en terme d'agrandissement. Les zones qui étaient autrefois périphérie, ont aujourd'hui glissé dans la ville, c'est les conséquences de l'étalement urbain.

Dans notre cas, il s'agit de revaloriser une zone qui était réservée à l'industrie par le passé et d'essayer d'introduire les notions du projet urbain à travers le renouvellement urbain et tout ce qui suit ce concept comme processus afin de requalifier ses espaces et lui donner la possibilité de mettre en valeur son potentiel, celui de devenir une centralité importante qui restera en connectivité avec le reste de l'urbain qui l'entoure en raison de son positionnement stratégique.

La ville de BLIDA une ville très intéressante par sa situation géographique tout comme par sa profondeur dans le temps.

Alors que plusieurs instruments d'urbanisme ont opéré sur son tissu urbain, le problème de la mauvaise composition demeure toujours présent.

Notre choix était de prendre en main le nœud d'intersection du boulevard Amara Yousef et l'avenue de 11 Décembre à Zabana (ex périphérie industrielle) qui se trouve être la prochaine ceinture de croissance de la ville afin de remettre de l'ordre dans cette zone défavorisée.





## La Bibliographie

### Ouvrage Spécialisée :

DEVILLERS, Ch., « *Le projet urbain* », in Architecture : recherche et action, Actes du colloques des 12 et 13 mars 1979 à Marseille/Palais des Congrès, Paris, Ministère de l'Environnement et du cadre de vie, CERA/ENSBA.

DEVILLERS, CH., « *Pour un urbanisme de projet* », mai 1983 ; et Conférences paris d'architectes, pavillon de l'arsenal 1994

PIERRE RIBOULET, « *La ville comme œuvre* », Paris, éd. Du Pavillon de l'arsenal, 1994.

BONILLO J. L., « *L'analyse morphologique et le projet urbain dans Intergéo-Bulletin* », 1995, n° 118

(SAIN JULIEN THERESE et le GOIX RENAUX) « *La métropole parisienne : centralités, inégalités, proximités* », Edition Belin, 333 pages, 2007.

PHILIPPE PANNERAI « *Analyse Urbaine* » Edition Parenthèse 1980).

ALBERTO ZUCHELLI « *Introduction A L'urbanisme Opérationnel* ».

JEROME MONET « *La Centralité Est La Qualité Attribuée A Un Espace* » [décembre 2000, pages 399).

J.P LEVY « *Au centre des villes, Editions le Harmattan* », p264, 1994.

ALAIN BOURDIN « *Un Urbanisme Des Modes De Vie* » 2003 p76.

LARCENEUX André & BOITEUX-ORAIN Céline.11.

LARCENEUX André & BOITEUX-ORAIN Céline. Paris et ses franges : « *étalement urbain et polycentrisme* », Editions universitaires de Dijon, p270, 2006.

FRANÇOIS ASCHERPROFESSEUR à l'IFU (les apports de la psychologie de l'espace », éditions 48 pages, décembre 1998).

ALAIN BOURDIN « *l'économie politique* » (comprendre la ville p54 2003).

ANTONI J-P « *Lexique de la ville* » p64, Edition ellipses, octobre 2009).

BADARIOTTI D « *Le renouvellement urbain en France du traitement morphologique à l'intervention sociale* », HAL-SHS, 22 décembre 2006).



## **Mémoires Et Thèses :**

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)

DOUART P, « *La ville méditerranéenne : le renouvellement durable des éléments patrimoniaux dans un contexte de géo gouvernance* », Thèse de Doctorat de géographie, Université de Provence, juin 2008.

## **Revues Et Magasine :**

CHRISTIAN DE PORTZAMPARC « *La Définition De L'ilot Ouvert* » L'article sur paris Rive Gauche

PIERRE RIBOULET « *Onze Leçons Sur La Composition Urbaine* »- Presse De L'école National Des Ponts Et De Chaussées

JEAN-JACQUES FOURNIER président de l'Association Française des Villes Nouvelles, en milieu urbain.

LA CCI REGION PACA, « *les cahiers d'acteurs sur le projet ITER en Provence* », édition Spot Marseille, n°3, avril 2006.

Intervention de CH. DEVILLERS en Mars 1979 au colloque intitulé Architecture : « *Recherche et Action au Palais des Congrès de Marseille* ».

LE MONITEUR –« *Projet Urbain En France* »

## **Cyber graphie:**

[www.architectes.org/accueils/cnoa](http://www.architectes.org/accueils/cnoa)

[www.edfenr.com](http://www.edfenr.com)

[www.grandyon.org](http://www.grandyon.org)

[www.Jacques-ferrier.com](http://www.Jacques-ferrier.com)

[www.jeannouvel.com](http://www.jeannouvel.com)

[www.pavillon-arsenal.com/home.php](http://www.pavillon-arsenal.com/home.php)





## Les Annexes :

### L'îlot Ouvert

**L'îlot ouvert se différencie de l'îlot commun par sa forme, qui permet sa traversée. Théorisé par l'architecte-urbaniste Christian de Portzamparc, l'îlot ouvert se définit par un côté « plein », autonome et pourtant varié et un côté « vide », ouvert et lumineux.**

Portzamparc formalise peu à peu le concept de l'îlot ouvert au cours des années 1980. Il l'oppose aux deux types d'îlots qui ont dominé l'architecture depuis le XIXe siècle :

- le bloc haussmannien qui offre une façade continue sur la rue et, à l'intérieur, se referme sur une cour intérieure.
- le plan ouvert des grands ensembles, dans lequel les immeubles ne s'orientent plus par rapport aux rues.

L'îlot ouvert **rassemble des bâtiments autonomes autour d'une rue traditionnelle**. La hauteur des immeubles est limitée sans être identique d'un bâtiment à l'autre. Les façades sont en général alignées sur rue mais sans continuité. La notion de continuité sert à décrire les phénomènes qui ne sautent pas brutalement, mais évoluent progressivement d'une construction à l'autre.

**Portzamparc rejette la mitoyenneté afin de créer des appartements dotés d'exposition multiples et de créer des échappées visuelles à l'intérieur de l'îlot**. Ses conceptions architecturales retiennent une hiérarchisation entre espaces publics, semi-publics et privés, que l'architecture moderniste de tours et de barres sur dalle a perdue en rejetant la rue traditionnelle multifonctionnelle.

Il met en œuvre le concept d'îlot ouvert à grande échelle dans le cadre de l'opération **PARIS RIVE GAUCHE**, la réalisation du plan-masse (dimensions et emplacement des constructions) et la conception précise des bâtiments sont confiées à d'autres architectes, dans le cadre des règles de construction que fixe Christian de Portzamparc. Son objectif est de donner au quartier un caractère basé sur l'alternance de hauteurs, de couleurs, de matériaux (Un matériau est une matière d'origine naturelle ou artificielle que l'homme façonne pour en faire des objets.) et de styles architecturaux.

## Le Projet Architecturale : La Tour D'affaire

### Le Programme Qualitative:

#### Echange&Communication

Activité	Surface [m <sup>2</sup> ]
Les Agences	700
Bureaux Libérales	490
Les petites Entreprises	110 Par unité 5280T
Moyennes Entreprises	190 Par Unité 3900T
Les grandes entreprises	300 Par unité 3360T
Les Services communs	1270

#### Gestion Et logistiques

Activité	Surface [m <sup>2</sup> ]
Accueil	600
Gestion	195
Logistique	970

#### Activités Publiques

Activité	Surface [m <sup>2</sup> ]
Commerce	2940
Détente Et loisir	140
Consommation	990

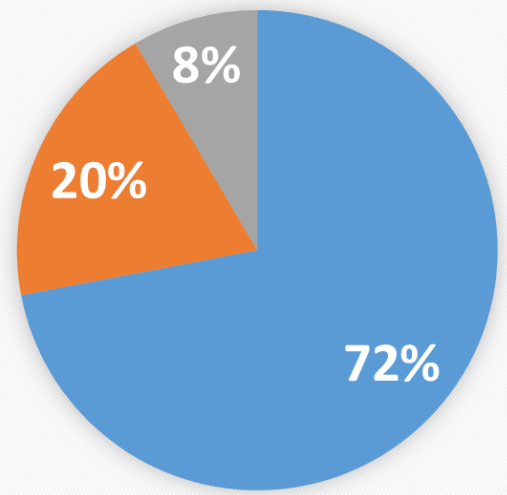
Surface Totale [m<sup>2</sup>]

15000

1765

4070

### Pourcentage Surfaccique



■ Ech & Comm

■ Activ Pub

■ Gest & Log

### Le Programme Quantitative

#### L' Accueil

Désignation	Quantité	Surface Unitaire [m <sup>2</sup> ]	Surface Totale [m <sup>2</sup> ]
accueil	1	600	600
Total			600

Désignation	Quantité	Surface Unitaire [m <sup>2</sup> ]	Surface Totale [m <sup>2</sup> ]
Reception	1	20	20
Direction	1	50	50
Secrétariat	1	25	25
Gestionnaire	1	50	50
conseillée	1	50	50
Totale			195

#### Logistique

Désignation	Quantité	Surface Unitaire [m <sup>2</sup> ]	Surface Totale [m <sup>2</sup> ]
Local Climatisation	1	160	160
Local maintenance	1	80	80
Dépôt de matériel	2	50	100
Dépôts pour la cuisine	3	80	240
Chambre froide	4	20	80
Groupe Electrogène	1	60	60
Salle De surveillance	1	50	50
Bâche a Eau	1	200 (360m <sup>3</sup> )	200
Totale			970

#### Les Services En Commun

Désignation	Quantité	Surface Unitaire [m <sup>2</sup> ]	Surface Totale [m <sup>2</sup> ]
Salle De commission	2	30	60
Salle de Réunion	4	30	120
Bibliothèque	1	240	240
Médiathèque	1	260	260
Club Des Langues	1	160	150
Club De photoGraphie	1	60	100
Club D'informatique	1	160	100
Club Social	1	90	50
Club D'Art	1	100	100
Club Scientifique	1	90	90
Totale			1270

### Les Bureaux D'Entreprises

### Les Petites Entreprises

Désignation	Quantité	Surface Unitaire [m²]	Surface Totale [m²]
Direction	1	30	30
secrétariat	1	16	16
Bureau Collectif (5-10 employés)	1	50	50
Circulation	15%		
Total Par Entreprise			110
Totale			5280

### Les Grandes Entreprises

Désignation	Quantité	Surface Unitaire [m²]	Surface Totale [m²]
Direction	1	30	30
Chef Département	1	20	20
secrétariat	1	16	16
Bureau Collectif (5-10 employés)	1	200	200
Circulation	15%		
Total Par Entreprise			305
Totale			3660

### Les Agences

Désignation	Quantité	Surface Unitaire [m²]	Surface Totale [m²]
Bancaires	2	150	300
Telephonique	2	30	60
Voyage	2	30	60
Assurance	2	35	70
Immobilier	1	35	35
Import-Export	2	35	70
Touristique	3	35	105
Total			700

### Les Bureaux libérales

Désignation	Quantité	Surface Unitaire [m²]	Surface Totale [m²]
Avocats	3	60	180
Notaires	2	50	100
Comptables	1	50	50
D'études	2	80	160
Total			490

### Les Moyennes Entreprises

Désignation	Quantité	Surface Unitaire [m²]	Surface Totale [m²]
Direction	1	30	30
secrétariat	1	16	16
Bureau Collectif (15-20 employés)	1	130	130
Circulation	15%		
Total Par Entreprise			195
Totale			3900

### Commerce

Désignation	Quantité	Surface Unitaire [m²]	Surface Totale [m²]
Boutiques Divers	30	30	900
Commerce de Lux	28	50	1400
Magasins	8	80	640
Totale			2940

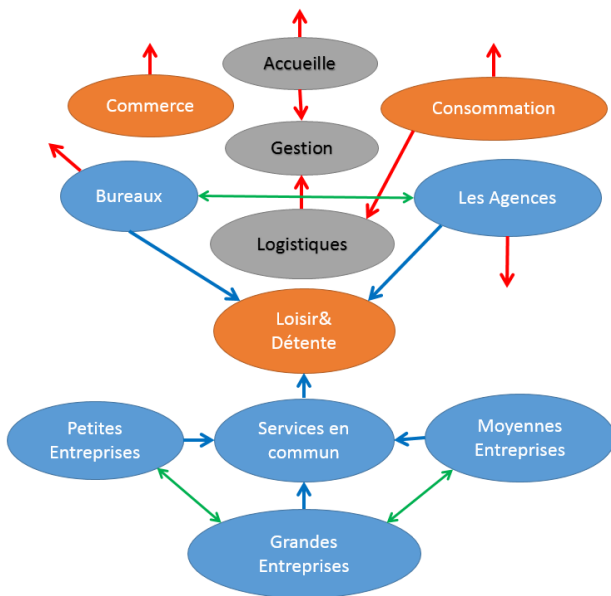
### Loisir & Détente

Désignation	Quantité	Surface Unitaire [m²]	Surface Totale [m²]
Restaurant	1	275	275
Cuisine Resto	1	195	195
Cafeteria	2	100	200
Salon de thé	2	100	200
Fast Food	3	40	120
Totale			990

### Consommation

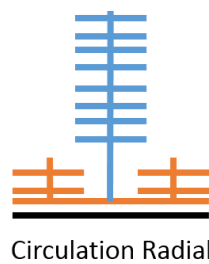
Désignation	Quantité	Surface Unitaire [m²]	Surface Totale [m²]
Showroom	1	140	140
Totale			140

### Hierarchisation Fonctionnelle:

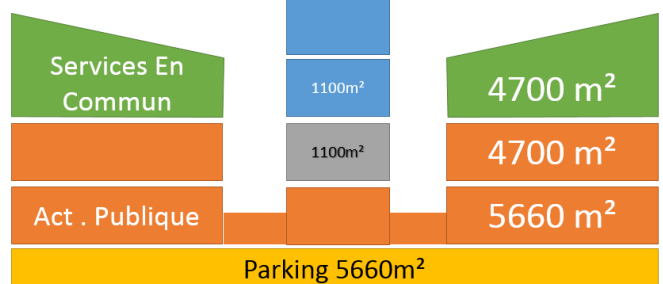


Légende:	
Relation D'Exigence	Red Arrow
Relation D'Accompagnement	Blue Arrow
Relation Contextuel	Green Arrow

### Programmation De La Surface:



5m/Etage



Surface Totale [m²]	
9600	Foncier
23600	Plancher
20800	Programmé

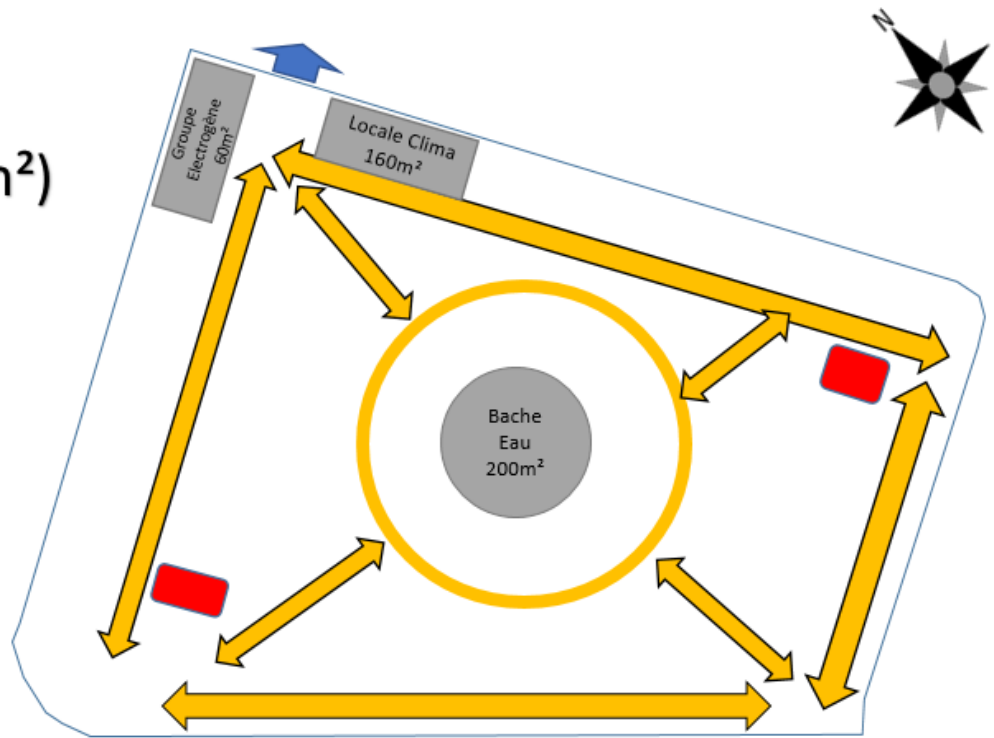
**CES= 0.6**  
**COS=2.46**



**Affectation Spatiale :**

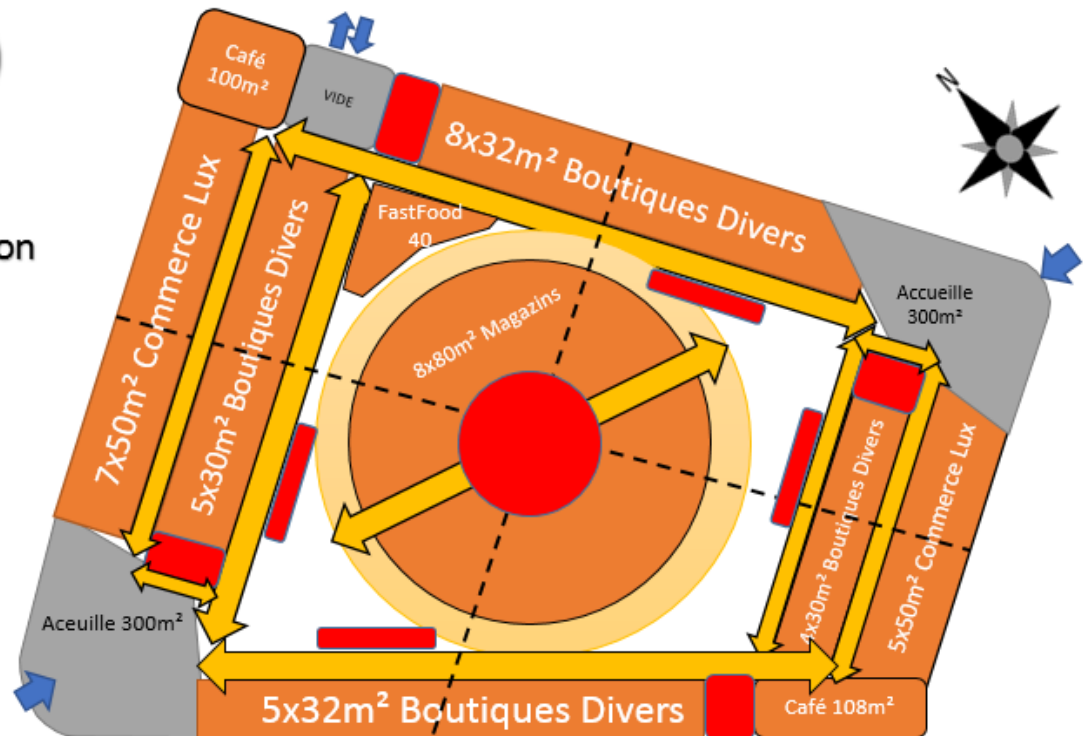
## Sous Sol (5660m<sup>2</sup>)

- Parking
- Services Techniques



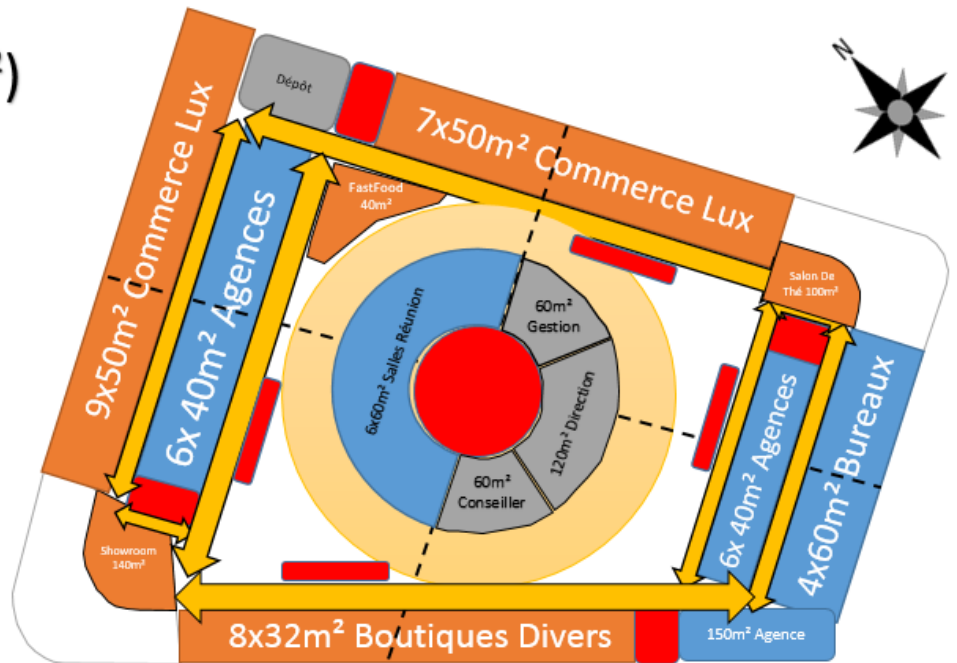
## RDC (5660m<sup>2</sup>)

- Accueil
- Reception/Information
- Le Commerce
- La Consommation



## 1er Etage (4700m<sup>2</sup>)

- Le commerce
- Les Activités Libérales
- La Consommation
- L'exposition
- La Gestion
- Les Services en commun



## 2eme Etage (4700m<sup>2</sup>)

- Les Activités Libérales
- Les Clubs Educatives
- Annexes Educatives
- Les Entreprises

