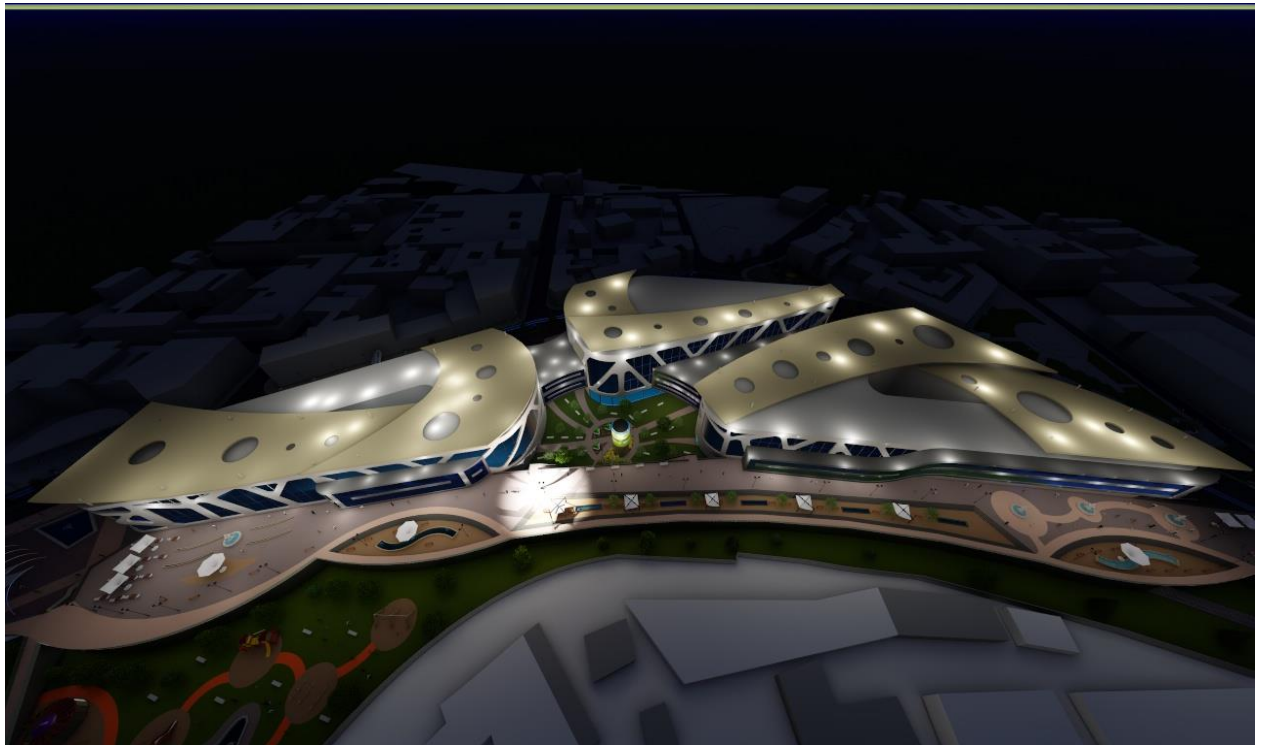


**REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET
DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE
UNIVERSITE MOULOUD MAMMERI DE TIZI-OUZOU
FACULTE DU GENIE DE LA CONSTRUCTION
DEPARTEMENT D'ARCHITECTURE**



**Mémoire de master en Architecture
Option : *architecture, ville et patrimoine*
Atelier : *architecture et démarche projet urbain***

**Centre commercial et de loisirs : D'une friche urbaine a un pôle attractif. Cas
de l'ex gare routière de Bejaia.**



**Encadré par :
M. Abderahim KEBACHE**

**Présenté par :
M. OURZIK Mahdi
M. KHODJAOUI Saïd**

Année universitaire 2016-2017

Remerciements.

En premier lieu, nous rendons grâce à la bonté infinie du bon dieu de nous avoir donné force, courage et patience pour mener à bien ce modeste travail.

Ce mémoire est le résultat d'un effort constant. Cet effort n'aurait pu aboutir sans la contribution de nombreuses personnes. Ainsi se présente l'occasion de les remercier.

Nous nous sentirons coupables d'ingratitude si nous ne remercions pas nos parents pour l'appui sans réserves, l'aide et l'impulsion qu'ils nous ont apportés. Nous espérons qu'ils trouveront dans ce travail toute notre reconnaissance et tout notre amour.

*Nous tenons à remercier infiniment notre encadreur ; **Abderahim KEBACHE**, lequel nous a confié ce projet et nous a encadré durant cette année. Ses précieux conseils et la confiance qu'il nous a témoigné auront été très utiles et appréciables.*

Nous n'omettrons pas d'exprimer notre gratitude à l'ensemble de nos enseignants au sein du département d'architecture, ainsi qu'à toute l'équipe de la bibliothèque et le bureau des archives pour leur disponibilité à notre égard.

Nous remercions également les membres de jury de ce mémoire, pour accepter d'y participer, d'y contribuer à améliorer cette réflexion et stimuler celle à venir.

Qu'il nous soit permis ici d'adresser nos sincères remerciements à tous ceux qui par leur présence ou leur soutien, leur apport, leur aide de près ou de loin ont participé à l'élaboration de ce présent travail.

Grand merci, à tous

Dédicaces.

C'est avec un énorme plaisir et une immense joie que je dédie ce modeste travail aux personnes les plus chères à mes yeux, qui ont contribué à faire de moi ce que je suis aujourd'hui.

Je commence par ma chère Ma, la personne la plus gentille, la plus compréhensive que je connaisse, tu as toujours su trouver les mots qui fallait pour m'encourager et me motiver. Tout ce que dirais ne seras jamais suffisant pour te remercier, pour tes sacrifices, ton courage et ton soutien, j'espère qu'aujourd'hui tu es fière de moi.

A mon cher Pa, je ne te remercierai jamais assez pour tout ce que tu as fait pour nous, j'espère qu'aujourd'hui tu es fier de moi.

A mes sœurs, Kat et Mina, je ne saurai exprimer tout l'amour et le respect que j'ai pour elles

A mes petits neveux que j'aime tant, Adem, Alaa et Aya

A mon binôme, mon ami, Mahdi avec qui j'ai partagé des moments inoubliables

A mes bros, Fayo, Omar, Dady, Hmida, Fateh, Mohand, Azdin, Massi,

Oussama, Piki, Kaki, Anis, Raouf, Housseem, Sidou, Abdenmour,

A mes chers amies, Melissa, Naouel, Ryma, Imene, Lynda, Sarah, Tina.

Saïd.

Dédicaces.

*Je tiens à remercier le bon dieu de m'avoir donné la foi, la force et le
Courage de faire aboutir ce modeste travail que je dédie à :*

*A mes chers parents : aucune dédicace ne saurait exprimer l'amour,
l'estime, le dévouement et le respect que j'ai toujours eu pour vous.*

*A mon chère frère Sofiane qui a toujours était là pour me soutenir
m'encourager et me conseiller.*

*A mes chers oncles qui mon apporter toujours leur aide et leur soutien.
A mon binôme ; Saïd qui m'est d'abord un ami, merci pour ton encouragement,
tes conseils et ta sagesse.*

*A mes amis Youcef, Chafaa, Omar, Houssam, Fayçal, Abdenour, Abderaouf,
Fateh, Hmida, hamid ,Salah, Josef, Mohand, Lounes, Ali, Anis, Massi, Oussama,
Kaki, Sid Ali.*

*A mes amies Faiza,
Célia, Ryma, Imane, Naouel, Taous,
, Tina et Sarah.*

*Et en dernier lieu tous ceux qui ont été là pour moi, et qui m'ont aidé Tout le
long de mon cursus trouve ici l'expression de mes sincères Remerciements.*

Mahdi

1 Table des matières

INTRODUCTION GENERALE	1
Problématique.	2
METHODOLOGIE.	3
PARTIE II : diagnostic urbain.	Erreur ! Signet non défini.
1 Présentation de la ville de Bejaïa.....	5
2 Choix du site d'intervention.	5
Aperçue historique.	6
3 Situation du site d'intervention.	7
4 Délimitation du site d'intervention.	7
5 Paysage naturel.	8
5.1 Le relief.	8
La partie haute :	8
La partie basse :	8
5.2 L'hydrographie.....	8
5.3 La flore.	8
5.4 La faune.....	9
5.5 Les données climatiques.....	9
A. La température :	9
5.6 Synthèse AFOM.....	9
6 Accessibilité et mobilité.	10
6.1 Accessibilité.	Erreur ! Signet non défini.
6.1.1 Accessibilité de la ville de Bejaïa.	10
6.1.2 Accessibilité du site d'intervention.....	10
6.2 Système viaire.	Erreur ! Signet non défini.
6.2.1 Système viaire de la ville de Bejaïa.	10

6.2.2	Système viaire de l'assiette d'intervention.	11
6.2.3	Synthèse AFOM.	12
7	Entités urbaines.	12
8	Espaces publics.	14
8.1	Carrefours et nœuds de la ville de Bejaïa.	14
8.2	Nœuds du site d'intervention.	14
8.3	Les places et jardins.	15
9	La Vocation de la ville.	16
10	Activités et fonctions.	17
11	Tableau de synthèse AFOM.	18
12	Enjeux.	19
	Conclusion.	Erreur ! Signet non défini.
	<i>CHAPITRE II : RENOUVELLEMENT URBAIN</i>	21
	Introduction.	21
13	I-ANALYSE DE L'EXEMPLE : LE PARC DE LA VILLETTE.	22
13.1	Choix de l'exemple.	22
13.2	Présentation.	22
13.3	Situation.	23
13.4	Accessibilité.	23
13.4.1	Synthèse d'accessibilité.	24
13.5	Structure du parc.	24
13.5.1	Synthèse de structure du parc.	25
13.6	Genèse du projet.	25
13.6.1	Lignes.	25
13.6.2	Points.	26
13.6.3	Surfaces.	26
13.7	Concepts.	26

13.7.1	L'Ancrage.....	27
13.7.2	L'Ouverture.....	27
13.7.3	L'Articulation.....	28
13.8	Principaux composants de la villette.....	29
13.9	Retour d'expérience.....	29
13.10	Le centre commercial et de loisir Vill'up.....	31
13.10.1	Situation.....	31
13.10.2	Accessibilité au projet.....	31
13.10.3	Composants de Vill'up.....	32
14	Intervention urbaine.....	32
14.1	Carte d'état des lieux.....	33
15	Processus conceptuel.....	33
Concepts.....		33
15.1	Le Projet urbain.....	33
15.2	Les Flux.....	34
15.3	Programmation.....	34
15.4	Master plan.....	39
Conclusion.....		Erreur ! Signet non défini.
INTRODUCTION.....		39
1.1a	Thématique.....	40
1.1.1	Définition du commerce.....	40
1.1.2	Définition de l'espace marchand.....	40
1.1.3	L'espace marchand et la ville.....	41
1.1.4	L'origine et l'évolution de l'espace marchand à travers l'histoire.....	41
1.1.4.1	La période de l'antiquité.....	41
1.1.4.2	L'agora grecque.....	41
1.1.4.3	Le forum romain.....	41

1.4.4 La période du moyen âge.	41
1.4.5 La période de la renaissance.	42
1. Le passage couvert.	42
2. L'invention du grand magasin.....	42
3. La période moderne.....	42
4. La période contemporaine.....	42
Les différentes surfaces commerciales.....	43
1.Le petit commerce ou le commerce de proximité.	43
2.La galerie marchande.	43
3.Le marché.....	43
4.Les grandes surfaces.	44
4.1. La supérette.	44
4.2. Le supermarché.	44
4.3. L'hypermarché.	44
4.4. Centre commercial.	44
5. La classification des centres commerciaux.	44
5.1. Selon la localisation.	45
5.1.1. Les centres commerciaux urbains.	45
5.1.2. Les centres commerciaux périphériques.	45
5.2. Selon la taille.....	45
5.2.1. Les centres commerciaux super régionaux.	45
5.2.2. Les centres commerciaux régionaux.....	45
5.2.3. Les grands centres commerciaux.	45
5.2.4. Centres commerciaux de proximité.	45
2.L'analyse d'exemple : centre commercial et loisirs BAB EZZOUAR.....	46
Choix de l'exemple.	46
1-Présentation.....	46

Accessibilité.....	46
Analyse formelle.....	47
Forme et accessibilité.....	47
Organisation spatiale, accessibilité visuelle et circulation.....	48
L'organisation de la circulation au niveau du rez-de-chaussée.....	49
L'organisation de la circulation au niveau du premier étage.....	49
Synthèse.....	50
Programme qualitatif.....	Erreur ! Signet non défini.
Le programme qualitatif.....	51
Le projet architectural.....	Erreur ! Signet non défini.
Idéation.....	51
Conceptualisation.....	52
Matérialisation.....	53
La genèse du projet. La nomination de candle.....	53
Le dossier graphique.....	59
BIBLIOGRAPHIE.....	41

Démarche de l'atelier.

Le « Master 2 » constitue un moment clé de la vie d'un étudiant de surcroît en Architecture. Il s'agit durant cette période, dans un souci de capitalisation des acquis, de préparer l'étudiant à sa future vie professionnelle. Pour ce faire, il lui sera demandé la production d'un projet alliant architecture et urbanisme selon la démarche « Projet Urbain ». Une démarche qui, aujourd'hui, fait florès dans le monde.

La démarche Projet Urbain, autant réflexion méthodologique que proposition pratique constitue le fil d'Ariane de l'atelier. Ainsi, toutes les étapes, selon un processus itératif, s'inscrivent dans cette vision de « faire la ville sur la ville » : le diagnostic à l'aide de la méthode AFOM ; la problématisation ; la construction des corpus théorique et analytique ; les propositions urbaine et architecturale, etc.

Si le périmètre d'étude est indubitablement urbain, l'échelle de l'exercice, elle, varie de l'ilot au morceau de ville. Le travail présenté s'oriente alors vers des problématiques intégrant l'évolution actuelle du métier d'architecte : l'intégration de projets d'architectures dans des stratégies de développement urbain, économique, social, etc. ; la conception et la mise en œuvre de projets urbains ; la réalisation de diagnostics urbains ; l'intégration de la concertation comme moment fort du projet ; etc.

L'atelier s'inscrit aussi dans une démarche autant cognitive (qui se rapporte à la faculté de connaître) que projective, où il s'agit : d'emboîter les multiples temporalités du projet ; d'articuler différentes échelles et formes urbaines ; d'intégrer la conception architecturale dans un processus de réflexion global ; d'être attentif au contexte dans toute sa richesse.

En définitif, Il s'agit, en haut lieu, d'initier l'étudiant à la « complexité » (urbaine, méthodologique, temporelle...) en intégrant le fait que l'analyse et le projet procèdent d'une même démarche insécable. Une démarche faite de « Feed Back » entre projet et théorie.

Abderahim KEBACHE

Décembre 2016

Résumé

De nos jours les friches urbaines représentent une véritable opportunité face à l'urbanisation incontrôlée des villes. Notre choix s'est porté sur le site de l'ex gare routière au sein de la ville de Bejaia, qui représente une rupture entre la zone arrière portuaire et le reste de la ville. Constituant ainsi un espace mal approprié. Nous avons abordé cette friche dans le cadre d'une rénovation urbaine afin de la continuité urbaine, et redynamiser ce morceau de ville en lui attribuant une image attractive.

Mots clés : rénovation urbaine, redynamisation, friches urbaines, rupture, continuité, attractivité.

summary

Nowadays urban wasteland is a real opportunity in the face of the uncontrolled urbanization of cities. We chose the site of the former bus station in the city of Bejaia which presents a break between the backport area and the rest of the city. Thus constituting a space badly reappropriated. We tackled this fallow in the context of an urban renewal in order to revitalize and restore the continuity of this part of the city by giving it an attractive image.

Key words: urban renewal, revitalization, brownfields, urban breakdown and continuity, attractiveness.

ملخص

في الوقت الحاضر الأرض المصابة بالتلوث تمثل فرصة حقيقية تواجه التوسع العمراني غير المنضبط من المدن. كان خيارنا موقع محطة الحافلات السابقة في مدينة بجاية التي تحتوي على قطعة أرض بين منطقة الميناء الداخلي وبقية المدينة. مما يشكل مساحة سيئة المستصلحة. تناولنا هذه القفار كجزء من التجديد الحضري لتنشيط واستعادة استمرارية هذا الجزء من المدينة بإعطائه صورة جذابة.

كلمات البحث: التجديد الحضري، تنشيط، القفار في المناطق الحضرية، وتمزق في المناطق الحضرية والاستمرارية، وجاذبية.

CHAPITRE
INTRODUCTIF

INTRODUCTION GENERALE

Le projet urbain comme le souligne Christian Devillers « intègre bien entendu une dimension programmatique et le droit général de l'urbanisme, mais il définit principalement la forme des espaces publics... et représente les qualités concrètes de l'espace, c'est-à-dire ses qualités d'usage, de sens et de forme ».

La formule « projet urbain » a été employée en Europe à partir des années soixante-dix (Tomas 1998 ; Ingallina 2001), pour s'opposer à l'urbanisme fonctionnaliste dans un contexte socio-économique en évolution.

« Le terme projet urbain sous-entend à la fois une opération particulière d'aménagement et un concept très spécifique, une alternative à la planification traditionnelle. Il est alors entendu comme étant une pratique planificatrice ouverte et souple, comme le produit de la rencontre d'acteurs autour d'un territoire »¹. D'ailleurs, P. Ingallina souligne que la réflexion sur le projet urbain est en cours ; « il s'agit d'un concept et d'une manière d'agir en formation qui marquent un moment de transition entre la manière traditionnelle de penser l'urbanisme et une nouvelle approche, moins figée et plus ouverte aux transformations et aux débats »².

L'intervention sur la ville se situe aujourd'hui en effet dans un contexte de ré urbanisation, favorisant des interventions par projet. En effet le projet urbain peut être une solution adéquate pour les problèmes que rencontrent les villes d'aujourd'hui notamment les villes algériennes qui souffrent d'une sévère rupture sur le plan fonctionnel du à la prolifération des poches et de friches urbaines.

L'apparition des poches urbaines est due généralement soit à une délocalisation de l'activité que connaissait le secteur, soit à une perte d'intérêt au niveau sociologique. Cependant, et avec la forte urbanisation que connaissent les villes et depuis leur empiètement sur les secteurs agricoles la nécessité de limiter cette urbanisation incontrôlée s'est imposée et avec elle apparaît un soudain regain d'intérêt pour ces friches qui représente une véritable opportunité comme élément structurant pour les villes et qui s'inscrit dans la démarche de projet urbain.

La ville de Bejaïa à l'instar des villes algériennes souffre d'une forte présence de friches urbaines, qui créaient une rupture au sein même du centre-ville et qui sont devenue un espace de

¹ Mémoire de magister de Mr. BOUDRA Messaoud, option : ville et projet urbain.

² INGALLINA Patrizia, Le projet urbain, Editions Que sais-je ? France, 2001, p.3.

CHAPITRE INTRODUCTIF

prédilection pour plusieurs activités informelles. Mais ces mêmes friches, tout en s'inscrivant dans une démarche de projet urbain peuvent devenir des centre d'attraction à même d'apporter des améliorations sur le plan fonctionnel à la ville.

Problématique.

La ville de Bejaia profite d'une bonne accessibilité qui est assurée par les installations routières, portuaire et aéroportuaire. Elle se caractérise en outre par la présence d'axes routiers importants ainsi qu'une richesse en éléments historiques.

La ville jouie aussi d'une grande diversité naturelle, grâce à la présence du bois des oliviers, de la brise de mer, et du lac Mezaia...etc. qui représentent des potentialités touristiques de taille.

Notre site d'intervention « l'ex gare routière », situé au cœur de la ville de Bejaïa. La double délocalisation de la gare routière interwilayale et la gare intercommunale de Bejaia a créé cette friche urbaine. Cette parcelle de terrain représente des espaces vidés à l'image d'une dent creuse dans la ville, a menée à une mauvaise appropriation de cet espace, ce qui a laissé place à l'émergence de commerces informels.

Notre préoccupation serait alors d'adopter une rénovation urbaine, afin d'avoir un tout cohérent et homogène. En outre, Comprendre les problèmes qui touchent à notre cas d'étude pour en proposer les solutions, reviendrait à formuler déjà plusieurs questions :

-Comment redynamiser ce morceau de ville, qui a été sinistrée par la double délocalisation de la gare routière interwilayale et la gare intercommunale, en renforçant sa valeur économique instauré par le commerce informel et la restauration ?

-Quel serait le moyen pour reconnecter la zone arrière portuaire avec l'autre côté de la ville ?

-Comment intervenir sur cette friche tout en gardant l'aspect des grillades dans le site ?

Dans cette étude, nous allons nous servir de la démarche projet urbain pour redéfinir les relations de notre friche avec la ville, et revaloriser l'image de cette dernière, cette étude nous aidera à fixer les objectifs de notre intervention.

Mettre en relief les actions nécessaires pour créer un pôle attractif économiquement et touristiquement.

CHAPITRE INTRODUCTIF

Revaloriser les fonctions de notre friche, qui reçoit un nombre de consommateurs important dû à la présence de commerces informels et des grillades.

- Renforcer la connexion entre la zone arrière portuaire avec l'autre côté de la ville.
- Garder la fluidité existante dans ce morceau de ville tout en assurant sa sécurité.
- Profiter de la vocation économique dont se caractérise déjà le site, et la renforcer via un équipement pensé à cet effet.

Pour répondre à cette problématique on a pu ressortir deux scénarii :

Premier scénario :

- Reprendre la proposition du PDAU qui décrit une projection d'un parking a étages dans cette friche.

Cependant, cette proposition risque d'affecter la vocation économique de la friche, et de ne pas apporter de solution aux problèmes de la rupture constatée entre la zone arrière portuaire et le reste de la ville.

Deuxième scénario :

- Redynamiser touristiquement et économiquement cette friche.

La vocation économique étant déjà présente sur le site, ainsi que des potentialités touristiques, dû à son emplacement sur un axe routier très important, au cœur de la ville, près des éléments historiques de Bejaïa. Cette friche peut bénéficier d'une redynamisation sur le plan économique et touristique.

METHODOLOGIE.

Afin de mieux comprendre la question de redynamisation du site d'intervention, une exploration des documents (ouvrages, conventions, articles, analyse des exemples) a été une nécessité pour tirer les concepts à utiliser et les introduire dans notre travail.

Pour pouvoir déchiffrer l'état actuel des potentialités de la ville de Bejaia, c'est-à-dire dresser un diagnostic de l'état actuel, nous avons eu recours à la méthode d'analyse dite AFOM (Atouts, Faiblesses, Opportunités, Menaces). Cette méthode permet de mettre en évidence les atouts et les

CHAPITRE INTRODUCTIF

faiblesses du site et d'identifier les opportunités et les menaces présentes à l'extérieur, dans le contexte où l'on opère.

Devenue aujourd'hui, un outil universel d'aide à la décision, elle permet d'une part, d'évaluer une situation afin de prendre les bonnes décisions pour l'améliorer, et de fournir des alternatives stratégiques. Et d'autre part, elle s'appuie sur l'intervention de nombreux acteurs.

Le mémoire sera structuré comme suit :

La première partie :

Les enjeux tirés de la méthode AFOM nous ont permis de ressortir plusieurs scénarii sous forme de propositions, et de choisir le plus pertinent (le plus adéquat a notre site d'intervention) et cela avec des arguments afin d'avoir notre problématique.

La deuxième partie :

Nous permet d'aborder les Atouts, Faiblesses, Opportunités et Menaces, selon un diagnostic urbain tiré de la méthode AFOM, afin d'aboutir a une meilleure intégration du projet dans son contexte. Ce qui nous permettra de tracer le plan d'actions.

La troisième partie :

Nous permettra d'asseoir un corpus théorique autour du thème de la rénovation urbaine, c'est-à-dire, un system de concepts opératoires pour enrichir notre travail et cela à travers l'analyse d'un exemple référentiel. Ce qui nous permettra de faire des propositions urbaines.

La dernière partie :

Cette partie permet le passage d'une idée vers une réalite spatiale volumétrique et planimétrique afin de déterminer le principe évolutif du projet ; elle contient une partie thématique, une partie programmatique, et une partie consacrée au projet architectural. A travers un Processus conceptuel composé de trois étapes, idéation, Conceptualisation et la matérialisation du projet

CHAPITRE I :
DIAGNOSTIC
URBAIN

CHAPITRE I : DIAGNOSTIC URBAIN

Introduction.

A partir d'un diagnostic urbain suivant la méthode AFOM³, nous allons mettre en lumière les principales caractéristiques de cette ville : ses atouts, faiblesses, opportunités et menaces. On va finir avec une synthèse, d'où on va souligner nos enjeux qui vont nous permettre de valider le scénario adéquat.

1 Présentation de la ville de Bejaïa.

Bejaia est une wilaya côtière avec une façade maritime importante,

Située au nord-est de la région centre du pays, la wilaya de Bejaia a des limites administratives avec cinq (05) Wilayas : Tizi-Ouzou et Bouira à l'Ouest, Jijel à l'Est, Sétif et Bordj Bou Arreridj au Sud. Au nord, elle est ouverte sur la Méditerranée sur une longueur qui avoisine 100 km.

Figure 1: Carte du découpage administratif de la Wilaya de Bejaia.



Source : <http://google/images/découpage+administrative+bejaia>.

Elle est organisée en 19 Daïras et 52 Communes présentées sur la (figure 1).

2 Choix du site d'intervention.

notre site d'intervention est une friche urbaine, il se situe au cœur de la ville de Bejaïa, c'est un résultat d'une délocalisation de deux gares routières⁴, cette délocalisation a ouvert des portes pour la mal réappropriation de cet espace, et a donné naissance au commerce informel, et une place pour les ivrognes pendant la nuit.

Figure 3 : délimitation du site d'intervention



Source : Google Earth (traitée par Auteurs)

³ Atouts, Faiblesses, Opportunités, Menaces

⁴ La gare interwilayale et la gare intercommunale

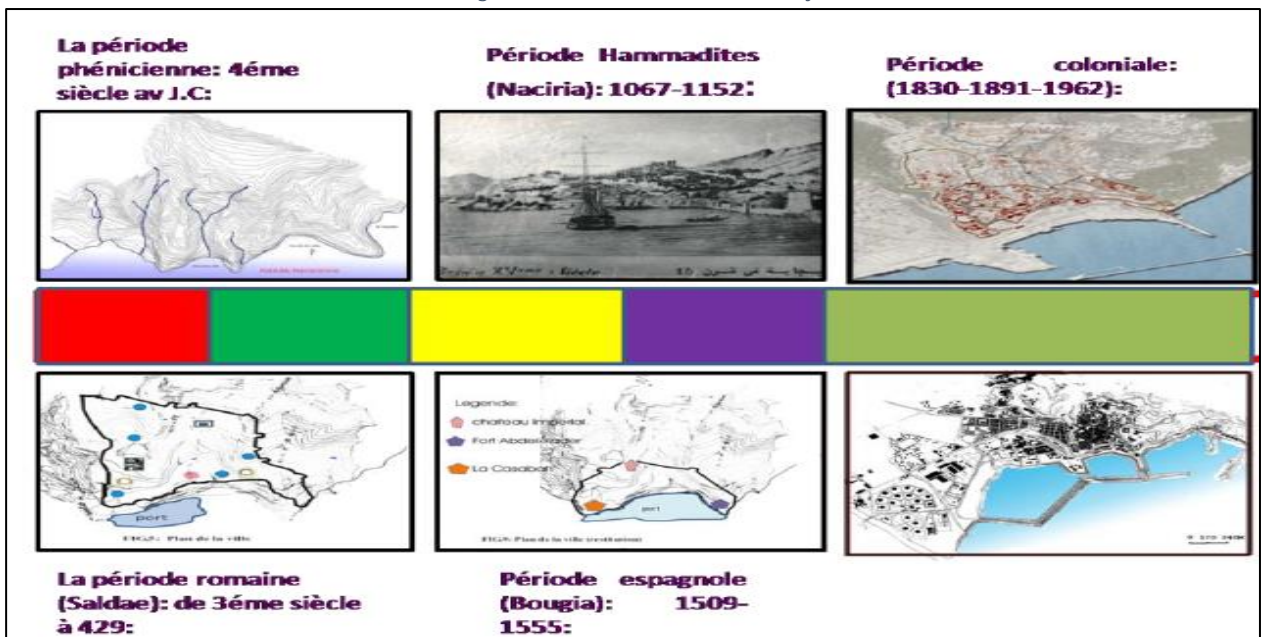
CHAPITRE I : DIAGNOSTIC URBAIN

3 Aperçue historique.

Cette illustration présente une synthèse des faits urbains majeurs sur la ville de Bejaïa pendant plusieurs périodes.

-Installation d'un comptoir commercial. -Construction d'un port. -Installation d'un comptoir commercial -Construction d'un port.	-Le percement des portes au niveau de l'enceinte, reliées deux à deux par des parcours de différentes natures. -La construction de la ville en 21 quartiers.	Intervention intra-muros 1833-1871 : -Operations militaires plus qu'architecturale. -Création de nouveaux territoires. -Réinterprétation des lieux à partir de 1854. Intervention extra-muros 1871-1962 : -Apparition d'extension suivant deux axes de croissance articulé par la place de square. -Disparition de la notion d'ilot avec l'éclatement de la ville.
---	---	---

Figure 4.l'évolution de la ville de Bejaïa



- « SALDAE » dont l'organisation spatiale fut entreprise par les romains, qui exploitent la structure urbaine en basant sur la structure topographique.	-Décroissance des remparts. La ville est organisée suivant un tracé irrégulier organique. -Construction des forts : casbah, fort Aek, fort	-Création d'un marché turque accompagnée d'une place à côté de la mosquée, formant un centre économique. -Création d'une porte urbaine : porte du vieillard.
--	---	--

CHAPITRE I : DIAGNOSTIC URBAIN

Synthèse de l'aperçue historique.

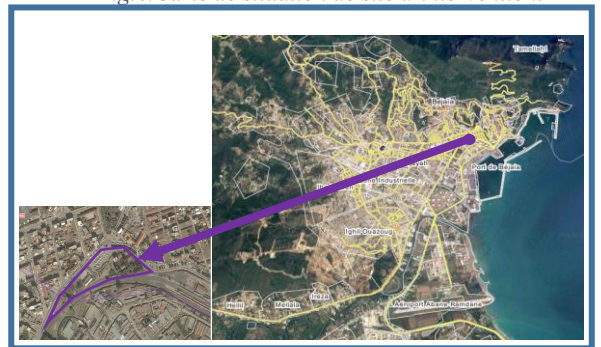
La ville est passée par plusieurs phases d'urbanisation, elle s'est formée et transformée dans la continuité à l'intérieur des remparts. Durant son processus de transformation la ville a conservé sa structure. Ce n'est que vers la fin du 19 siècle qu'elle a décidé d'abattre ses limites, Le dedans et le dehors sont devenus centre et périphérie. La ville se trouve ainsi fragmentée en plusieurs entités indépendantes l'une de l'autre, Plus de continuité dans le tissu, plus de limites, plus de seuil, plus d'harmonie.

4 Situation du site d'intervention.

Le site d'intervention se situe dans un axe routier important. En effet l'avenue Moulay Ennacer connecte la gare routière et la brise de mer passant par notre site.

La gare ferroviaire, la gare maritime et La rue Khelfellah, quant à elle assure le contact de l'avenue Moulay ennacer avec la rue de la liberté, qui représente un autre axe important. Le site est en contact direct avec l'arrière port de Bejaïa dans la partie sud, et la place du square au nord, à l'est par la cité Toubal et à l'ouest par la cité des Babours. (Voir figure.3).

Fig.4. Carte de situation de site d'intervention.

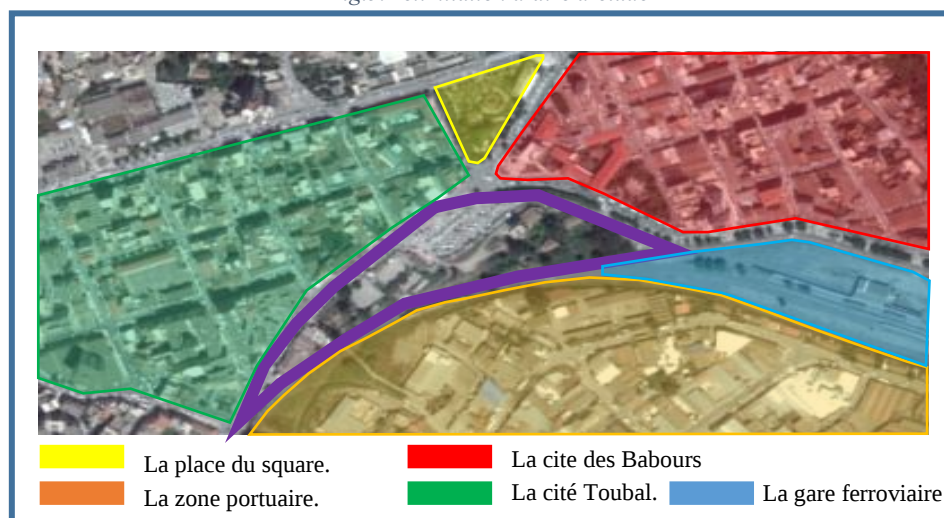


Source : image de Google earth, traitée par l'auteur

5 Délimitation du site d'intervention.

Le site d'intervention est limité du nord par la place du square, au sud par la zone portuaire, par la gare ferroviaire et la cite des Babours à l'est, à l'ouest la cité Toubal. (Voir la figure 4).

Fig.5. Délimitation d'aire d'étude



Source : image de Google earth, traitée par l'auteur

CHAPITRE I : DIAGNOSTIC URBAIN

6 Paysage naturel.

Le paysage de Bejaïa est riche en plusieurs éléments topographiques.

6.1 Le relief.

Bejaia est composée de deux parties morphologiquement distinctes.

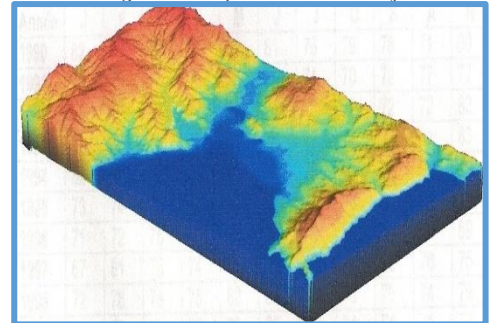
La partie haute : relief très accidenté sous forme d'un Amphithéâtre dont la scène est la mer.

La partie basse : c'est une entité relativement plate, limitée par le piémont de Gouraia et les Babours.

Les différents éléments topographiques s'établissent dans les proportions suivantes :

- A. **La montagne :** occupe 60% de la superficie.
- B. **La plaine côtière :** s'étend de Bejaia à Souk El Thnine sur une longueur de 30 km et une largeur de 4km, elle occupe 30% de surface.
- C. **Les collines et les piémonts :** occupent 10% de la surface totale.

Fig.6.le relief de la ville de Bejaïa.



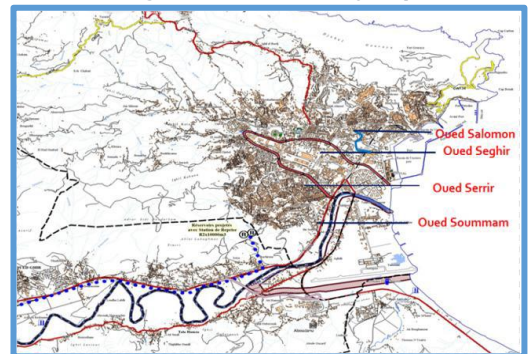
Source : http://www.morphologues/mediterranie/n/clkffd*fa.fii%5%.

6.2 L'hydrographie.

Le site de Bejaia est traversé par plusieurs oueds et rivières. Ceux-ci le divisent en plusieurs entités rythmées naturellement.

On site : L'oued Soummam, d'une largeur de 4 km et d'une longueur de 80km, l'oued Seghir, l'oued Srrire, l'oued Agrioun...etc.

Fig.7. Carte de réseau hydrique



Source : mémoire de master en architecture de FEKKAR Mohammed année 2014/2015.

6.3 La flore.

Le territoire de Bejaïa est parsemé d'une multitude de forêts plus au moins denses. C'est l'importance du réseau hydrographique qui a favorisé la création de ces zones verdoyantes. Ces forets constituent un élément attractif, elles sont d'un grand apport pour le tourisme balnéaire, grâce aux gites et à la fraîcheur bienfaisante qu'elles offrent aux estivants.

On site : la forêt Lalene de Souk el Thenine, la foret Oued Agrioun.

CHAPITRE I : DIAGNOSTIC URBAIN

La superficie forestière totalise 122.500 ha, 38% de la superficie totale de la wilaya. C'est par excellence le pays de l'olivier, du figuier, du caroubier, du câprier, du peuplier, des chênes et autres pins d'Alep, cèdre et sapin de Numidie.

6.4 La faune.

Plusieurs espèces vivent dans la région, notamment celles protégées par la loi, comme le singe magot, le renard, le porc épic et la genette, le vautour fauve, le vautour percnoptère, l'aigle de Bonellie, le circaète jean le blanc, le hibou grand-duc, la chouette hulotte et la chouette effraie. La Perdrix, le Lapin, le Renard, le Sanglier... etc.

6.5 Les données climatiques.

- A. **La température** : Les températures sont adoucies sur le littoral (hiver doux, été chaud). En été, les températures moyennes journalières varient entre 16 et 28°C, par contre en Hiver, elles varient entre 7,2 et 16,8°C.
- B. **L'Humidité** : La région est caractérisée par un taux d'humidité très élevé. Les taux maximums varient entre 89% au mois de juillet et 93.2% au mois d'avril, Le minimum des humidités varie entre 48,2% au mois d'octobre et 55,2% au mois de mai.
- C. **La pluviométrie** : Les pluies se produisent essentiellement durant le mois d'octobre au mois d'avril pendant 114 jours environ avec une moyenne de 670 à 1.000 mm de pluies par an.

6.6 Synthèse AFOM.

Atouts	Faiblesses	Opportunités	Menaces
-La frange du littoral a un climat doux bénéficie des influences de la mer. -Elle dispose de belles vues panoramiques sur mer.	-La proximité du port et de ses pollutions sonores -La proximité de Cevital, et des pollutions qu'il génère : odeurs et rejets chimiques.	-Le site de Bejaia est une synthèse des principaux reliefs (mer, montagne, pleine, vallée, rivière et piémont) qui la constitue. -richesse naturelle et patrimonial. -Ouverture à la mer.	-Déformation du paysage par des usines. - Pollution due à l'industrie.

CHAPITRE I : DIAGNOSTIC URBAIN

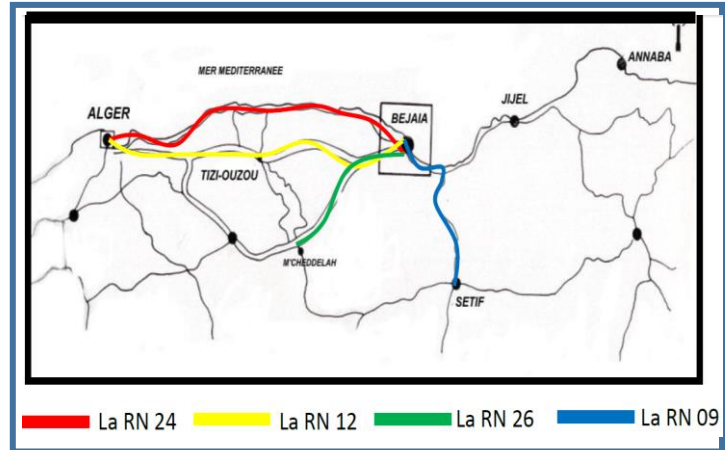
7 Accessibilité et mobilité.

Bejaia est desservie par des réseaux routier et ferroviaire, ainsi que pas des équipements tels que l'aéroport, une gare routière et une gare maritime.

Accessibilité de la ville de Bejaïa.

La ville de Bejaïa est accessible par quatre routes nationales (la RN12⁵, la RN 24⁶, la RN26⁷, la RN 09⁸), elle est connectée avec cinq wilayas, Alger, Tizi Ouzou, Jijel, Sétif et Bouira. (Voir figure 8).

Fig.8.Carte d'accessibilité a Bejaïa.

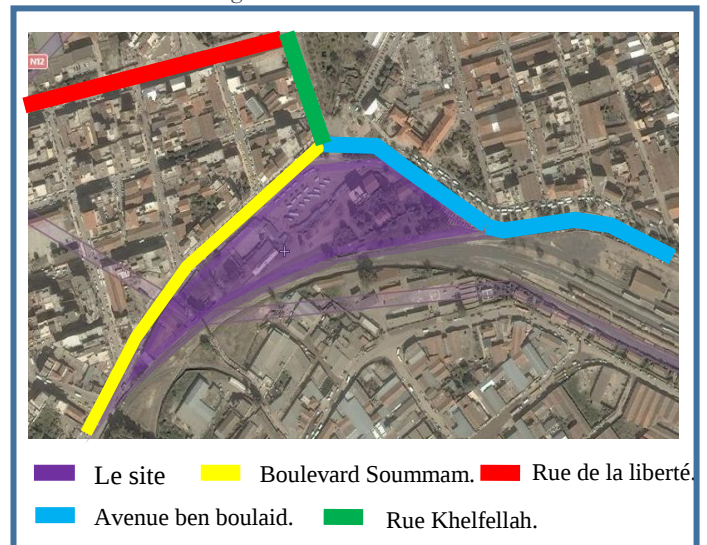


Source : Carte traitée par l'auteur.

7.1.1 Accessibilité du site d'intervention.

Le site est desservi par deux axes importants, du côté Est par le Boulevard Soummam, par l'Ouest de l'Avenue Mustapha Ben Boulaid. Du côté Nord, le site est desservi par plusieurs voies secondaires. Nous citerons, la rue Khelfellah qui le connecte avec la rue de la liberté et aussi pas le boulevard de la Soummam. (Voir figure 11).

Fig.9.Carte d'accessibilité au site



Source : image de Google earth, traitée par l'auteur.

7.1.2 Système viaire de la ville de Bejaïa.

Hiérarchisation des voies : la hiérarchisation se fait comme suit :

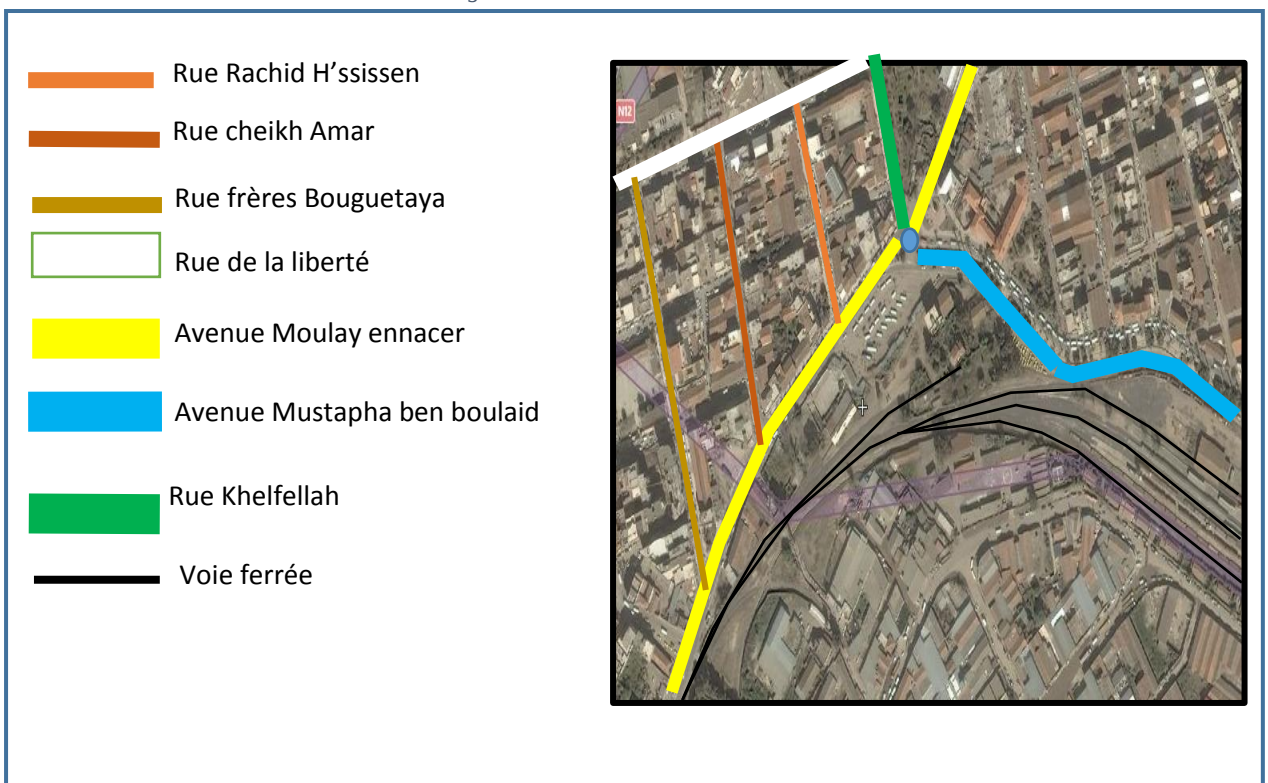
5 Route nationale 12 : RN12 (Route de Tizi Ouzou).
6 Route nationale 24 : RN24 (Route de Bejaïa).
7 Route nationale 26 : RN26 (Route de Bouira)
8 Route nationale 09 : RN09 (Route de Sétif).

CHAPITRE I : DIAGNOSTIC URBAIN

- **Voie de première hiérarchie** : C'est le boulevard de la Soummam qui assure l'accès direct à la zone Industriale-portuaire.
- **Voie de deuxième hiérarchie** : Ce sont : le boulevard Karim Belkacem, route des Aurès et route Boukhiam.
- **Voie de troisième hiérarchie** : C'est l'ensemble des voies tertiaires qui assurent la circulation à l'intérieur de la zone telles que : Rue Bounadaoui Nacer et Rue des frères Mokhtari.

7.1.3 Système viaire de l'assiette d'intervention.

Fig.10. Schéma de la structure viaire



Source : image de Google earth traitée par l'auteur.

CHAPITRE I : DIAGNOSTIC URBAIN

7.1.4 Synthèse AFOM.

Atouts	Faiblesses	Opportunités	Menaces
-Bonne accessibilité (ex gare routière). -desservi par deux axes routiers majeurs. -Situation stratégique (au cœur de la ville) -proximité des nœuds importants.	-présence de chemin de fer à la périphérie du site. -Nuisance sonores et vibrations (voies ferré). -Manque d'espace de stationnement. -Absence de chaussé adapté au personne à mobilité réduite.	-ville accessible avec à sa dispositions d'un réseau routier un aéroport, un chemin de fer et un port. -La gestion du flux qui se dirige vers la zone historique et la brise de mer. -Régularité des moyens de transport en commun.	-Saturation de réseaux viaires. -Risque d'insécurité au sein du quartier. -Risque de nuisances à l'ambiance et au caractère propre du quartier. -Manque d'espaces de stationnement.

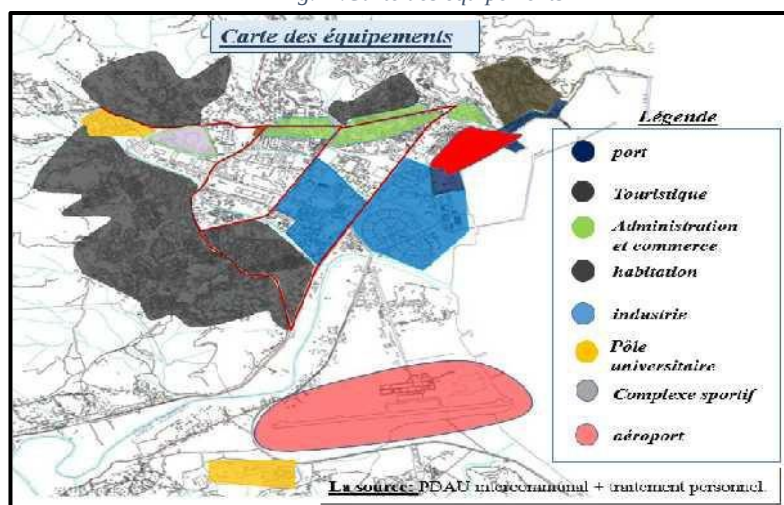
Synthèse.

Le site de Bejaia est une synthèse des principaux reliefs (mer, montagne, pleine, vallée, rivière et piémont), un climat doux venant du littoral, une forte accessibilité du a sa position entre plusieurs axes routiers importants, et sa disposition des équipements de transport, un aéroport, chemin de fer, et un port.

8 Entités urbaines.

La ville de Bejaia au fils des années s'est formée suivant différents processus durant une longue période, comprenant plusieurs époques. C'est la synthèse de ces derniers que l'on aperçoit aujourd'hui comme étant la ville de Bejaia. Ceci a cause sa fragmentation en plusieurs entités indépendantes l'une de l'autre sans continuité

Fig.11.Carte des équipements



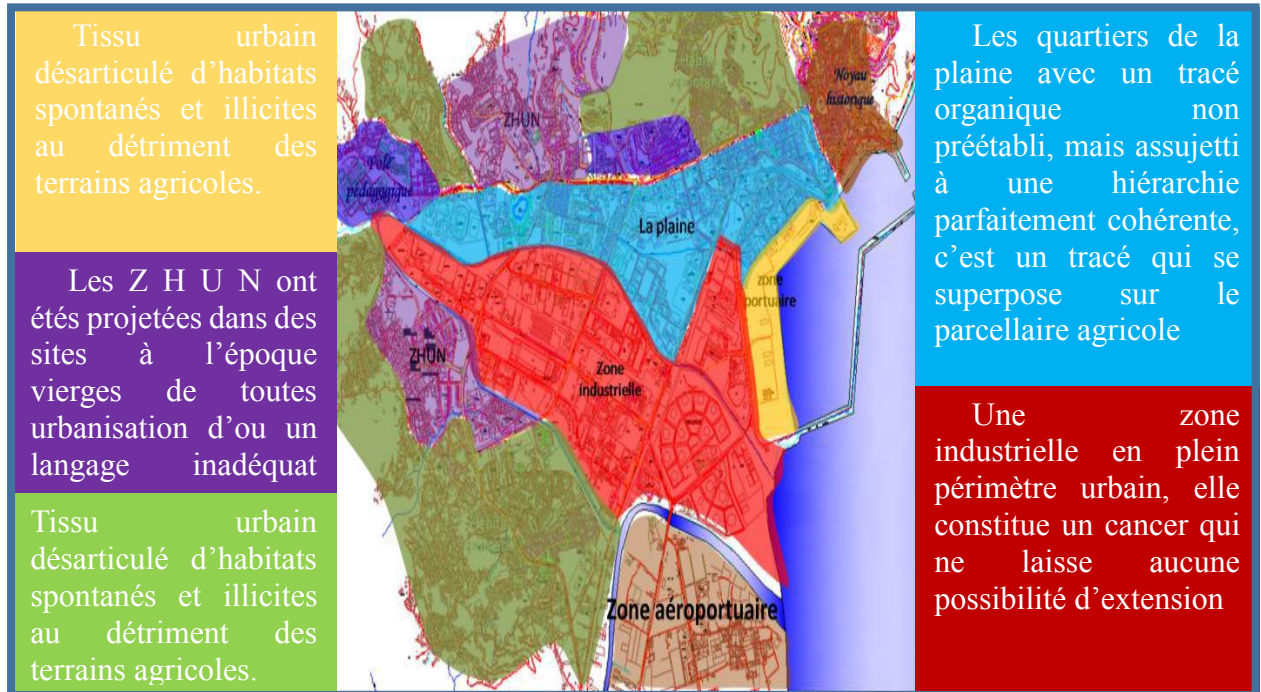
Source : carte traitée par l'auteur.

CHAPITRE I : DIAGNOSTIC URBAIN

dans le tissu ni limite claire ni plus de seuil, aussi le peu d'harmonie que l'on retrouve se voit altérer par la zone industrielle.

Synthèse.

Fig.12.Carte des entités urbaines



Synthèse AFOM.

Atouts	Faiblesses	Opportunités	Menaces
-Diversité des styles architecturaux. -Disponibilité du foncier pour une meilleure occupation des sols. -Risque de nuisances sonores dues aux trafics routiers et ferroviaire.	-Les différents tissus urbain ne sont pas intégrés à leur voisinage et contexte direct et souffrent d'une rupture.	-Diversité des styles architecturaux. -présence d'équipements publics. -Attractivité Touristique à travers le patrimoine historique. -Hiérarchisation du réseau viaire.	-Tissu urbain hétérogène. -Irrégularité du gabarit des bâtiments. -Manque d'espace public et espaces verts.

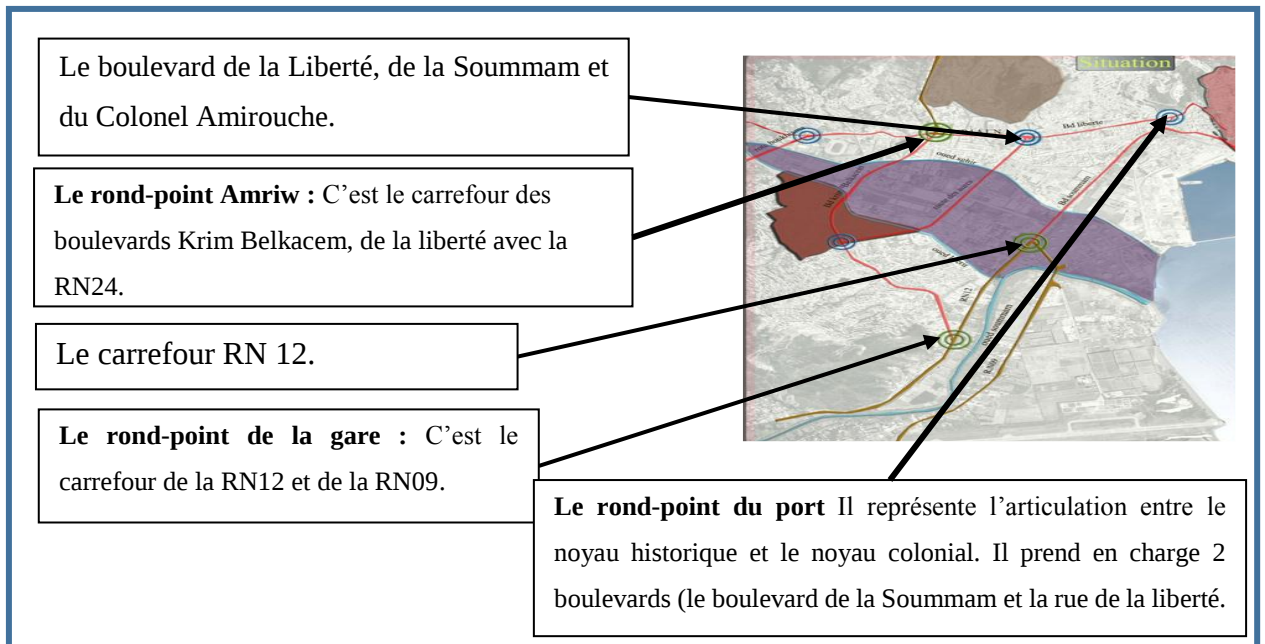
CHAPITRE I : DIAGNOSTIC URBAIN

9 Espaces publics.

9.1 Carrefours et nœuds de la ville de Bejaïa.

Né du croisement d'axes routiers majeures, Bejaia possède plusieurs nœuds et carrefours d'importances majeures, on site entre autre le rond-point du port, le rond-point de la gare et le rond-point Amriw.

Fig.13.Carte des carrefours et nœuds de la ville de Bejaïa.



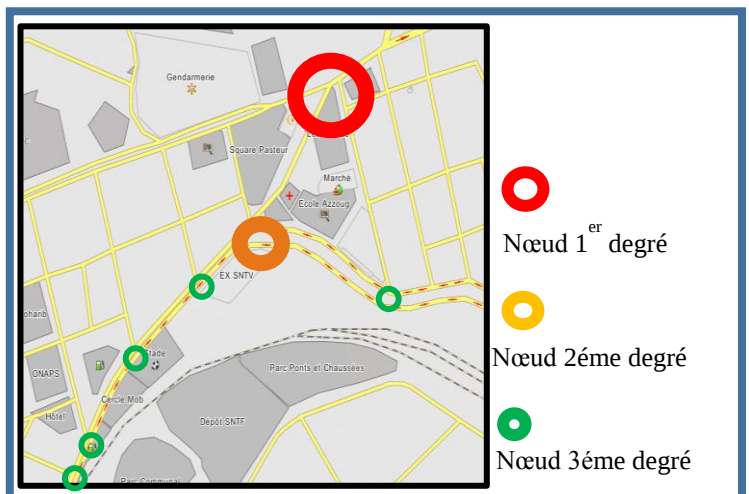
9.2 Nœuds du site d'intervention.

Le nœud de premier degré : est celui qui connecte les deux axes routier majeurs, la rue de la Liberté et de boulevard de la Soummam.

Le nœud de deuxième degré : il connecte le boulevard de la Soummam et le boulevard Mustapha Ben Boulaid il est surnommé le rond-point du port.

Ainsi, la présence des nœuds de troisième hiérarchie.

Fig.14.Carte des carrefours et nœuds.



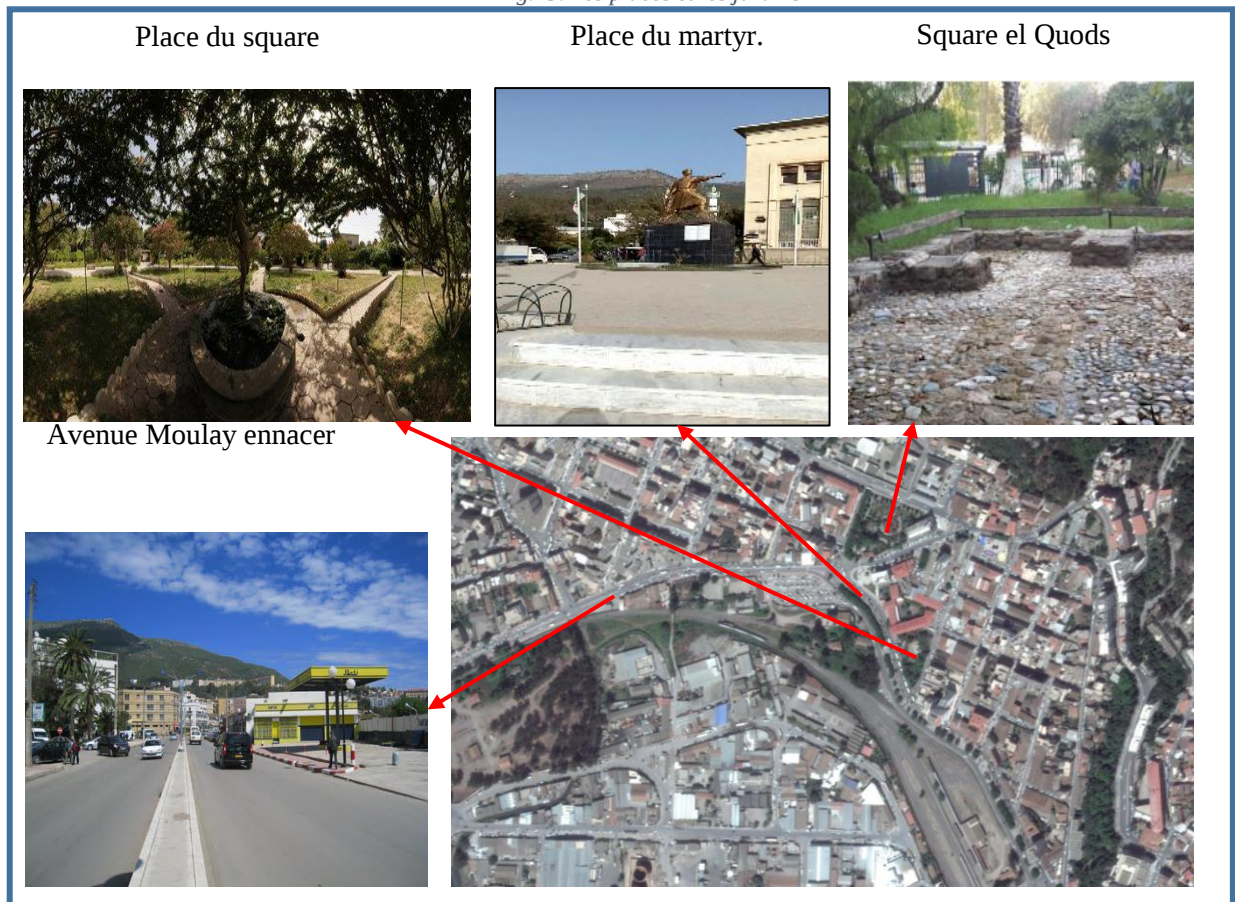
Source : carte de Google earth traitée par l'auteur.

CHAPITRE I : DIAGNOSTIC URBAIN

9.3 Les places et jardins.

Le site d'intervention peut se vanter de posséder plusieurs éléments de repères, diverses places et squares entre autre, on cite la gare ferroviaire, boulevard de la Soummam, ainsi que des placettes, tel la place de martyre, la place de square el Quods et square pasteur, cette diversité d'éléments de repère et de places publics place notre site sur le devant de la scène dans la wilaya de Bejaïa. (Voir figure 15).

Fig.15. Les places et les jardins



Source : carte Google earth traitée par l'auteur

CHAPITRE I : DIAGNOSTIC URBAIN

Synthèse AFOM.

Atouts	Faiblesses	Opportunités	Menaces
-présence de places publiques. -Proximité d'équipements important. -Proximité des points de repère et des sites historique. -Les grillades augmentent la valeur touristique.	-terrain à l'abandon. -la réappropriation de l'ancienne gare en commerce anarchie.	-richesse des éléments historiques (la casbah, la porte sarrasine).	-Manque d'éléments d'envergure confirmant le statut important de la ville de Bejaïa.

10 La Vocation de la ville.

Vocation touristique : la wilaya de Bejaia est à vocation touristique avec l'hétérogénéité de son relief (mer, montagnes, forêts) et une grande zone côtière. Compte 44 plages dont 35 sont autorisées à la baignade.

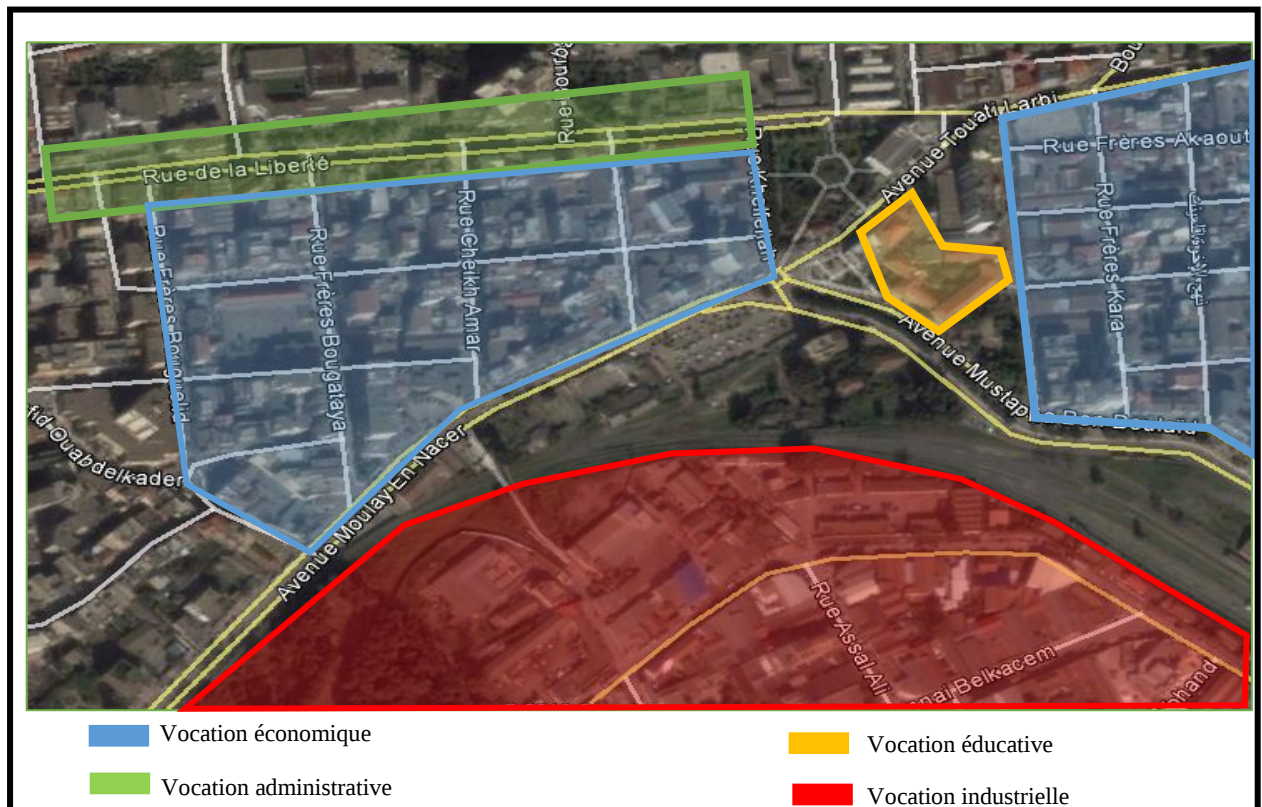
Vocation industrielle : Bejaia dispose d'un tissu industriel important et diversifié. On dénombre 220 unités en activité couvrant presque toutes les branches d'activités, mais avec une dominante manufacturière et de transformation agro-alimentaire, avec d'importantes capacités dans les corps gras, le sucre, les produits laitiers, les produits céréaliers, Les textiles et cuir avec 6 grands complexes (Bejaia ville, R'mila, Kherrata et Akbou).

CHAPITRE I : DIAGNOSTIC URBAIN

11 Activités et fonctions.

Le site est caractérisé par un cachet commercial dominant (habitat avec un rez-de-chaussée dédié au commerce, et un premier étage pour l'habitation) aux alentours avec plusieurs niveaux des services, et à Proximité d'autres activités, tel l'activité éducative. Mais malgré ce cachet commercial on distingue un manque d'équipements économiques d'envergure, et une prolifération du commerce informel. (Voir figure 18).

Fig16. Carte des vocations.



Source : image de Google earth traitée par l'auteur.

Synthèse AFOM.

Atouts	Faiblesses	Opportunités	Menaces
- Disponibilité de l'emploi et sa proximité - Cachet commercial dominant - Manque d'activité et fonction compatibles avec le caractère du bâti	- La non intégration et le manque de la fonction détente et loisirs. - Développement du commerce non réglementé.	- bon niveau des services et Proximité d'autres activités complémentaires	- Nuisances sonores des usines, et leur incompatibilité avec le tissu urbain - Manque d'équipement économique d'envergure - Prolifération du commerce informel - Pollution due à l'industrie

CHAPITRE I : DIAGNOSTIC URBAIN

12 Tableau de synthèse AFOM.

Atouts : -Bonne accessibilité. -Vues panoramiques sur mer. -présence des places publics et des points de repère. -La présence des grillades augmente la fréquentation du site.	Faiblesses : -Présence de chemin de fer à la périphérie du site. -Rupture de la zone arrière portuaire et la ville. -La non intégration et manque de la fonction détente et loisirs. -Développement du commerce non réglementé. -nuisances sonores. -l'insécurité pendant la nuit.
Opportunités : -Bonne desserte en matière de transport. -Richesse naturelle et patrimoniale. -Ouverture à la mer. -Hiérarchisation du réseau viaire. -La frange du littoral à un climat doux bénéficie des influences de la mer. -Topographie relativement plate Situation centrale entre trois tissus.	Menaces : -Saturation des réseaux viaires. -Nuisances à l'ambiance et au caractère propre du quartier - Manque d'espaces de stationnements. - Pollution due à l'industrie. -Tissu urbain hétérogène. -la mal réappropriation d'espaces publics et espaces verts. -Manque d'équipements économiques d'envergure. -Prolifération du commerce informel.

CHAPITRE I : DIAGNOSTIC URBAIN

13 Enjeux.

Le croisement du tableau AFOM⁹ nous fait ressortir les enjeux.

Tableau1 les enjeux de l'intervention

Le croisement	ATOUTS : -Une accessibilité aisée. -Fréquentation importante. -La présence des grillades augmente la fréquentation du site. -La présence des points de repères.	FAIBLESSES : -Espaces publics manquant d'aménagements adéquats. -Une mal réappropriation du site. -Présence de chemin de fer à la périphérie du site. -Rupture de la zone arrière portuaire et la ville. -La non intégration et manque de la fonction détente et loisirs. -Développement du commerce non réglementé. -Nuisances sonores. -L'insécurité pendant la nuit.
OPPORTUNITES : -Situation stratégique dans la ville. -Bonne desserte en matière de transport. -Fluidité de la circulation sur les voies. -Richesse naturelle et patrimoniale. -Ouverture à la mer. -Hiérarchisation du réseau viaire. -La frange du littoral à un climat doux bénéficie des influences de la mer. -Topographie relativement plate -Situation centrale entre trois tissus.	A-O : -Profiter de sa situation et de son accessibilité pour participer à sa redynamisation. -Profiter de sa valeur économique et sa position dans le centre-ville pour créer un pôle attractif.	O-F : -Marquer l'entrée du site afin de mettre l'accent sur sa situation stratégique et son importance dans la ville. -Équiper et aménager les espaces publics en mobilier adéquats et végétation, pour offrir à la population occasionnel la possibilité de se reposer et de se détendre (mixité sociale). -Aménager des espaces pour mettre en valeur le côté nord de la zone arrière portuaire et la connecter avec la ville.
MENACES : -Pollution et insalubrité. -Flux important.	A-M : -Contrôler le flux. -Aménager des espaces verts.	M-F : -Protéger et préserver le site contre les menaces d'insécurité. -Gérer les collectes d'ordure pour mettre un terme à la pollution.

Source tableau établi par Auteurs

⁹ Atouts, Faiblesses, Opportunités, Menaces

CHAPITRE I : DIAGNOSTIC URBAIN

Conclusion.

Le diagnostic urbain nous a permis d'épancher les potentialités et les carences du site pour mieux assimiler les enjeux et apporter les solutions adéquates pour faire face aux différentes contraintes du site.

Cette étape nous a permis d'aborder le thème de rénovation urbaine pour redynamiser la friche urbaine et promouvoir la vocation économique du site

Dans le chapitre suivant nous allons développer le thème et l'accompagner d'une analyse d'exemples dans but d'améliorer notre programme.

***CHAPITRE II :
RENOVATION
URBAINE***

CHAPITRE II : RENOVATION URBAINE

Introduction.

Partant donc du fait que cette friche ne remplit plus son rôle pleinement, sa revitalisation renvoie à une stratégie de la rénovation urbaine, qui vise une confirmation de son rôle et de sa fonction.

Les opérations urbaines sont des interventions menées, visant à améliorer l'État de l'environnement urbain, plusieurs opérations existent, on site entre autre, la réhabilitation, la rénovation, la restructuration, etc...

La rénovation urbaine est une opération d'ensemble qui concerne la totalité, ou l'essentiel du bâti d'un secteur, c'est l'ensemble des dispositions et des actions diverses mises en vue de réaliser la remise en état d'un secteur.

Décrite aussi comme « Procédure d'aménagement d'un ancien quartier impliquant l'acquisition des immeubles situés dans le périmètre visé, leur démolition puis une reconstruction planifiée de l'ensemble »¹⁰, « ainsi que comme une opération qui consiste à démolir pour reconstruire, qui s'oppose à une opération de "restauration immobilière" dans laquelle les bâtiments existants sont restaurés »¹¹.

La démarche projet urbain permet de mener cette tâche à bien, et d'exploiter au maximum les potentialités et atouts du site.

« Malgré son apparente complexité, la démarche Projet Urbain a gagné ses galons de noblesse partout à travers le monde. Elle est la seule à offrir aujourd'hui un cadre de réflexion stratégique sur le devenir de la ville partagée entre tous les acteurs, et à se hisser au rang des procédures adoptées à l'échelle internationale sous différentes appellations. ».¹²

Dans ce chapitre nous allons aborder la question des interventions nécessaires à notre morceau de ville.

Suite au diagnostic urbain, plusieurs actions sont nécessaires pour aboutir à un projet urbain cohérent, alors suivant la démarche projet urbain, nous allons mettre en place ces dernières, qui se résument dans la thématique de rénovation urbaine de notre morceau de ville.

¹⁰ http://www.larousse.fr/encyclopedie/divers/r%C3%A9novation_urbaine/87389

¹¹ Dictionnaire de définition web.

¹² Projet urbain guide méthodologique EWA BERESOWSKA-AZZAG

CHAPITRE II : RENOVATION URBAINE

Débutant avec une mise en bouche de la notion de l'opération, qui est la rénovation urbaine, suivi d'une analyse d'exemple qui va enrichir notre programme sommaire qui se dessine peu à peu, on fait ressortir quelques concepts à partir de l'exemple analysé, qui apporteront un plus à notre projet urbain, suite à cette dernière étape nous allons tirer nos idées sous forme d'organigramme, pour finalement passer à intervention matérialisée par le master plan.

Ce chapitre consiste à définir la thématique de la rénovation urbaine, et une analyse d'un exemple qui va nous aider à améliorer nos connaissances sur le thème d'étude, enfin on va appliquer une rénovation urbaine, qui répond à la problématique posée.

14 I-ANALYSE DE L'EXEMPLE : LE PARC DE LA VILLETTE.

14.1 Choix de l'exemple.

Le parc de la Villette présente plusieurs points communs avec notre cas d'étude, de sa situation au cœur de ville, délimité d'une voie ferrée par le nord, et étant un ancien terrain en friche qui a subi une rénovation, sa complexité en tant que projet urbain, ses objectifs réalisés par le parc qui chevauche les autres.

C'est un nouveau type de création urbaine et architecturale, un système abstrait et concept né des contraintes du site.

14.2 Présentation.

Situé à Paris (XIXe), le site de La Villette est un résultat d'une récupération d'une friche industrielle, l'action de rénovation a revitalisé ce site et a donné un aspect de détente et de loisirs, de culture et de divertissement, Pôle culturel riche et global, il est constitué par le Parc de La Villette, la Grande halle, la Cité de la musique, le Zénith, le Cabaret Sauvage, le théâtre Paris-Villette, la Géode et la Cité des sciences

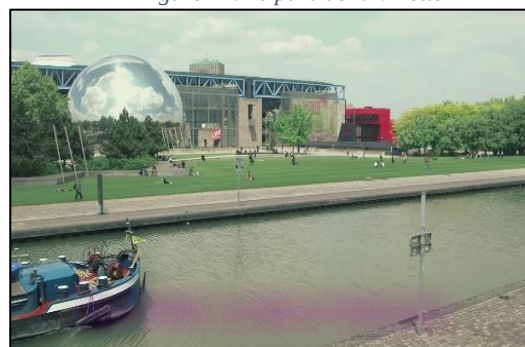


Figure 17. Le parc de la villette

Source : <http://www.google.fr/ivillette/images/%kfj%jfuif%JF%>

et de l'industrie (CSI), le parc de la ville profite ainsi de ce cadre exceptionnel pour s'implanter. Les actifs « près de 17 000 actifs déjà présents à moins de 10 minutes à pied du site »¹³, Enfin, les

¹³ Bernard Tschumi, *Cinegram Folie*, Le Parc La Villette pour les folie les points.

CHAPITRE II : RENOVATION URBAINE

visiteurs du site de La Villette constituent également une cible très importante du projet, 8.3 millions de visiteurs par an. (Voir figure 17).

14.3 Situation.

L'exemple se situe en France à Paris dans le 19^{em} arrondissement à proximité de la gare Pantin, limité au nord par la voie ferrée et par le boulevard des Maréchaux à l'est par le boulevard Serrurier au sud par l'avenue Jean Jaurès à l'ouest par les quais de la Charente. (Voir figure 18).

Figure 18. Situation du parc de la Villette.



Source : image Google earth traitée par l'auteur.

14.4 Accessibilité.

Le projet bénéficie d'une excellente accessibilité routière et de transports en commun.

Sa proximité immédiate avec le boulevard périphérique le relie aux grands axes autoroutiers (A1, A3) et lui apporte une visibilité et une accessibilité routière unique.

Figure 19. Ligne du tramway



Source : <https://drscsparkman.files.wordpress.com/2011/12/03bernardtschumiarchitects.jpg>.

Le site de la Villette est desservi par la ligne de tramway t3 dont la station « Porte de la Villette » est située face au musée et 7 lignes de bus. (Voir figure 19).

Deux lignes de métro (les lignes 5 et 7), traversent le centre-ville jusqu'à la banlieue, les lignes ont une station sur le côté nord du site, et une autre sur le côté sud. (Voir figure 20).

Figure 20. Stations du métro



Source : <https://drscsparkman.files.wordpress.com/2011/12/03bernardtschumiarchitects.jpg>.

La facilité d'accès est également liée au modèle de connexion de routes dans le parc. Les extrémités nord et sud du parc devaient être liées, pour relier les attractions les plus importantes (Musée, Grande Halle et le Centre de musique), et une route est-ouest a dû relier le parc au centre-ville et à la banlieue. Finalement, Une attention particulière devait être accordée aux côtés nord et sud du site, car ce sont les

CHAPITRE II : RENOVATION URBAINE

« passerelles » de la ville (Porte de la Villette et Porte de Pantin).

14.4.1 Synthèse d'accessibilité.

Le parc de la Villette possède d'une bonne accessibilité, non seulement les arrêts de bus, de tramway et de métro à la périphérie du site, mais aussi son contact direct aux axes routiers importants. Notre site d'intervention partage ces potentialités, de présence des arrêts de bus et de tramway à la périphérie avec un contact direct avec l'axe principale qui est le boulevard la Souffrayer.

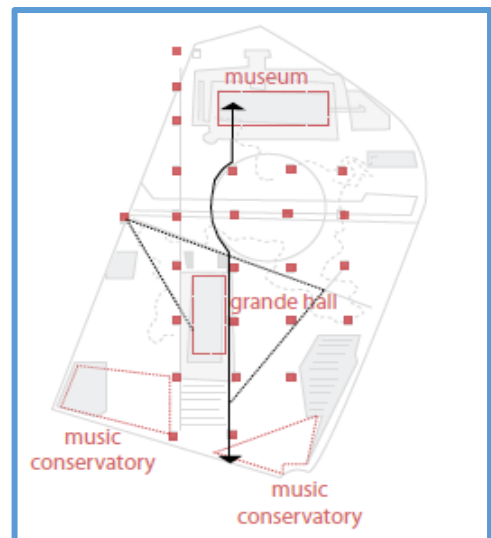
14.5 Structure du parc.

L'organisation des éléments est importante, car elle donne l'information de l'utilisateur sur le fonctionnement des éléments du plan, et les connexions entre eux.

Les fonctions les plus importantes sont déterminées par le programme, Tschumi a déplacé les principales activités et les a dispersées pour créer un modèle différent d'expériences occupées et tranquilles. Il a adapté ces deux éléments à un point d'équilibre.

Après avoir démêlé le programme, Tschumi a utilisé une grille ponctuelle de petits bâtiments qui joue le rôle de points d'ancrage pour les équipements du parc.

Figure 21. Structure du parc



Source : <https://drscsparkman.files.wordpress.com/2011/12/03bernardtschumiarchitects.jpg>

CHAPITRE II : RENOVATION URBAINE

14.5.1 Synthèse de structure du parc.

Le projet présente un travail organisé, une fragmentation pour différencier entre les fonctions principales, une fois les espaces sont bien définis, il les a connectés avec des parcours.

14.6 Genèse du projet.

Le parc est un long complexe urbain de loisirs, qui a été décrit comme l'un des plus grands bâtiments discontinus du monde, et le premier travail construit en explorant spécifiquement les concepts de superposition et dissociation, Tschumi a tenté de démontrer que l'architecture complexe peut être organisée sans référence aux règles traditionnelles de composition, de hiérarchie et d'ordre.

Le Parc est conçu comme une série de trois systèmes spécifiques, Tschumi crée ce qu'il appelait des lignes, des points et des surfaces, et utilise ces éléments comme l'architecture vernaculaire pour créer son programme restructuratif.

Cependant, au lieu de tenter d'intégrer ces trois systèmes ensemble comme une architecture cohérente et unifiée, il superpose plutôt chacun d'eux afin qu'ils déforment et échouent les uns avec les autres.

La superposition des Trois systèmes (points, lignes, Surfaces) crée le parc comme Il génère une série de Tensions calculées qui Renforcer le dynamisme du lieu. Chacun des trois Les systèmes affichent leur propre Logique et indépendance. (Voir figure 22)

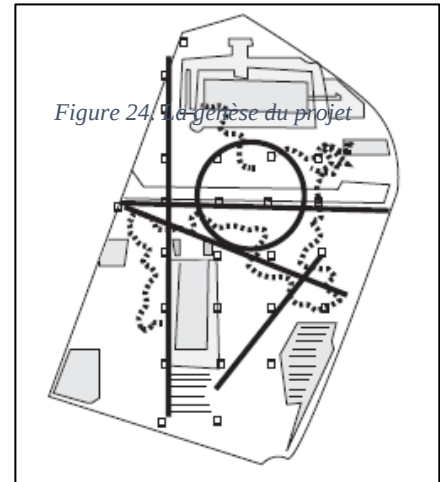
14.6.1 Lignes.

Les lignes du parc sont composées de deux axes perpendiculaires majeurs, parallèles à la grille orthogonale. Ceux-ci forment les grandes allées.

Les lignes donnent au parc une forte orientation linéaire.

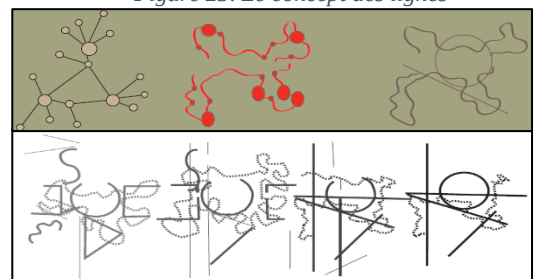
Une passerelle courbe s'entraîne à travers le parc, en coupant les promenades linéaires à différents points.

Figure 22. La genèse du projet



Source : <https://drscsparkman.files.wordpress.com/2011/12/03bernardtschumiarchitects.jpg>

Figure 23. Le concept des lignes



Source : <https://drscsparkman.files.wordpress.com/2011/12/03bernardtschumiarchitects.jpg>

CHAPITRE II : RENOVATION URBAINE

14.6.2 Points.

L'élément suivant de la forme dans la conception de Tschumi vient par les points, qui sont basés sur des cubes déconstruits placés à 120 mètres de l'un de l'autre dans un modèle de grille. Au Parc de la Villette, Ils agissent comme quelque chose de complètement différente. En utilisant les règles de transformation, Tschumi a conçu les folies sans aucune considération fonctionnelle. En fait, leur seul rôle est de créer une matrice qui fonctionne pour organiser le parc, et agir comme point de référence pour les visiteurs au sein du parc.

Figure 24. Les points



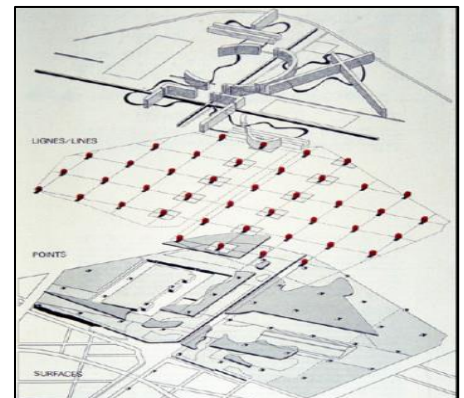
Figure 26. Les points

Source : <https://drscsparkman.files.wordpress.com/2011/12/03bernardtschumiarchitects.jpg>

14.6.3 Surfaces.

Le prochain élément formel sont les surfaces géométriques. Certaines surfaces sont constituées de terre et de gravier compactées, et sont plus libres Et variés dans la forme, tandis que d'autres sont en métal et en béton. Ironiquement, dans le design de Tschumi pour un parc extérieur, le paysage a été complètement retiré de l'image. Les éléments du paysage, autrefois les aspects les plus importants de tout parc urbain, sont devenus l'infiltration entre les bâtiments Structurants, qui organisent le projet spatialement et fonctionnellement. Cette dislocation du paysage transforme le parc en un espace neutre expansif.

Figure 25. Les surfaces



Source : <https://drscsparkman.files.wordpress.com/2011/12/03bernardtschumiarchitects.jpg>

14.6.3.1 Synthèse de la genèse.

La conception du parc de la villette suit une logique innovante, une connexion de plusieurs entités dispersées, l'utilisation des tracés (points, lignes, surfaces), un travail qui a répondu aux besoins de la ville d'un côté et des composants internes de l'autre.

14.7 Concepts.

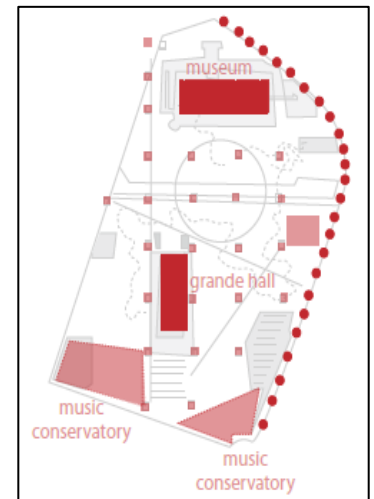
L'ancrage, l'ouverture et l'articulation, sont les trois principaux concepts du parc de la villette.

CHAPITRE II : RENOVATION URBAINE

14.7.1 L'Ancrage.

Le contexte spatial du parc est examiné en considérant sa position dans ce qui se trouve à l'intérieur, la conception des entrées du côté nord et sud méritait une attention particulière, en plus d'être des "passerelles" vers la ville, ils sont également des lieux d'entrée uniques, Car ils fournissent la transition entre l'intérieur et l'extérieur et deviennent les principaux éléments d'introduction dans le parc. L'accentuation Du musée au nord (à travers le traitement de surface autour de lui) et la Grande Hall au sud, (les deux principaux sites du parc) Sont des décisions importantes de conception spatiale en ce qui concerne l'ancrage du parc dans la ville pour créer des éléments « lourds » dans le parc. En outre À ces ancrs, le zénith à l'est du parc et le centre de musique au sud pourraient également être considérés comme des ancrs plus petites.

Figure 26. Schéma du concept de l'ancrage



Source : <https://drscsparkman.files.wordpress.com/2011/12/02-bernardtschumiarchitects.jpg>

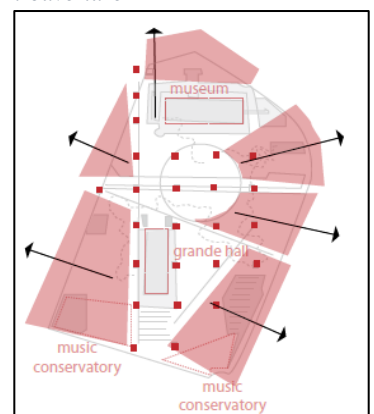
14.7.2 L'Ouverture.

La spatialité peut être considérée en examinant comment les principaux sites contribuent à la cohérence spatiale interne du parc. Les folies de Tschumi

Permettent d'aborder une large gamme de zones tout en permettant aux espaces de pénétration entre eux. L'ouverture est une qualité importante pour un parc, puisqu'il devient un endroit pour se détourner de soi et vivre une continuité d'espace et d'immensité.

Tschumi crée également cette spatialité à travers sa dissimulation intentionnelle et sa révélation des structures, l'élargissement et le rétrécissement des espaces, et Inclinaisons concaves et convexes.

Figure 27. Schéma du concept de l'ouverture



Source : <https://drscsparkman.files.wordpress.com/2011/12/02-bernardtschumiarchitects.jpg>

CHAPITRE II : RENOVATION URBAINE

14.7.3 L'Articulation.

L'articulation prend souvent la forme de la dominance (où un élément domine l'autre dans une hiérarchie simple) et les parties deviennent toutes liées en les subordonnant à un seul élément dominant. La domination peut être liée à la taille, au lieu, à l'écart de forme, à l'alignement, etc. Le musée et la grande salle dominant le parc, mais Tschumi permet d'ajouter ses lignes pour devenir les acteurs majeurs. En rendant les lignes les éléments les plus longs et les plus continus, ils permettent au spectateur d'être ininterrompue pendant plus longtemps périodes. Tschumi dessine également les lignes en tant que structures les plus hautes du parc.

Figure 28. Schéma de concept de l'articulation.

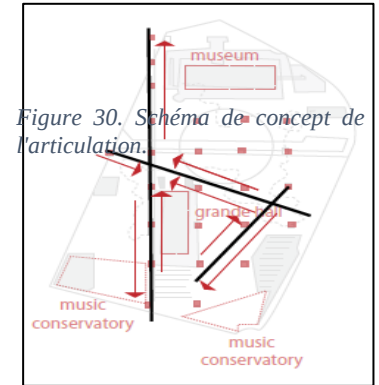


Figure 30. Schéma de concept de l'articulation.

Source : <https://drscsparkman.files.wordpress.com/2011/12/02-bernardtschumiarchitects.jpg>

14.7.3.1 Synthèse des concepts.

Les principaux concepts utilisés dans la conception du parc de la villette sont ; l'articulation, l'ouverture et l'ancrage, la conception des entrées pour connecter le projet avec la ville et introduire le projet au public, certain de ces concepts sont adéquats à notre cas d'étude pour obtenir un effet similaire sur la friche de l'ex gare routière une intégrité avec le tissu aux alentours son ancrage au reste de la ville ainsi que l'ouverture qui va permettre un profit maximum des vue ver l'extérieure et une certaine fluidité avec l'extérieur.

CHAPITRE II : RENOVATION URBAINE

14.8 Principaux composants de la villette.

Figure 29. Carte des composantes du parc de la villette

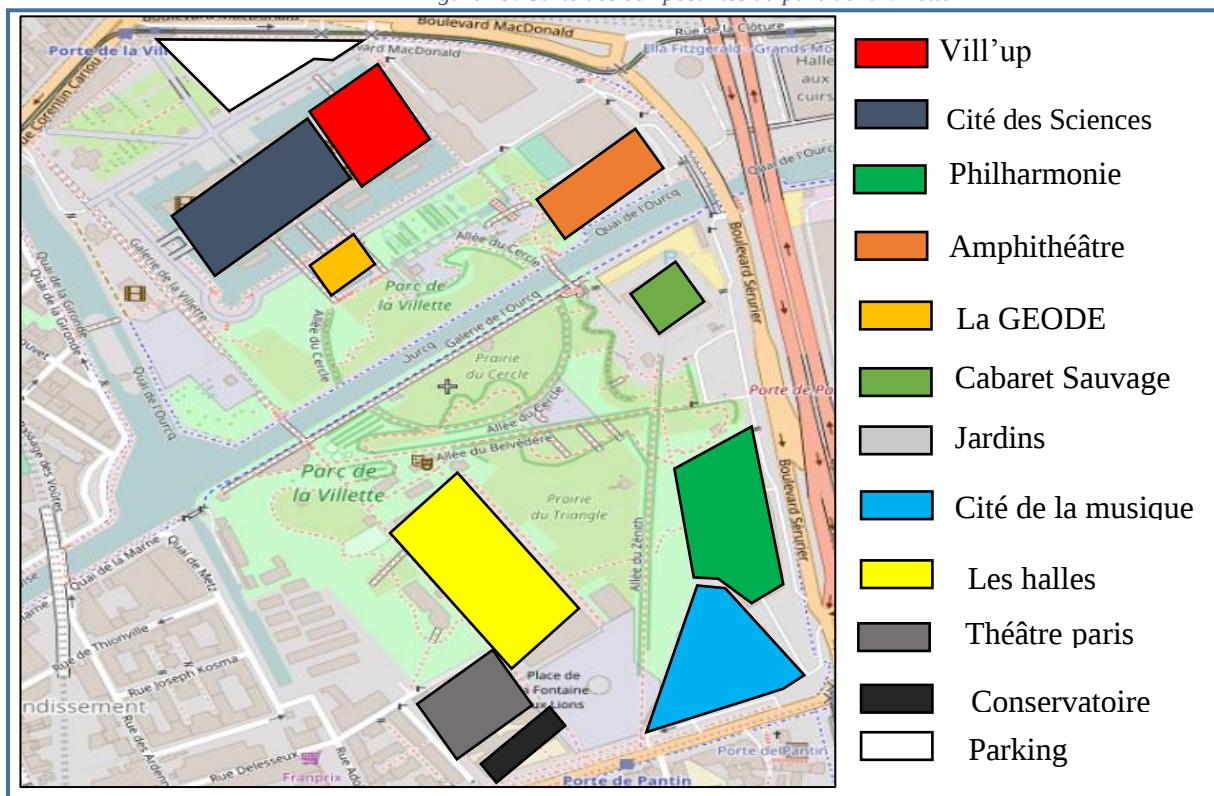


Figure 29. Carte des composantes du parc de la villette

14.9 Retour d'expérience.

- Renforcer la lisibilité de l'offre et des parcours de visite.
- Simplifier au maximum l'usage du site en remettant le visiteur, ses attentes et ses besoins au centre du projet.
- Renforcer la dimension de loisirs du site en cohérence avec le musée.
- Améliorer le confort et la convivialité de la visite, la sûreté et l'accessibilité, et cela commence dès la sortie du métro ou du parking, avec des circulations simplifiées mais aussi la transformation du parvis nord autrefois froid et minéral, en un vaste jardin paysager.
- Attirer les actifs et la population dense, en constante augmentation dans ce quartier en plein développement.
- Répondre aux besoins et attentes de la population très familiale qui fréquente le site de la villette, en complétant les segments d'offre insuffisamment représentés ou inexistants.

CHAPITRE II : RENOVATION URBAINE

- Créer une référence parisienne et hexagonale inédite.

- Enrichir la convivialité de ses abords et de ses espaces publics intérieurs, en mettant en place des transitions progressives de la ville vers la Cité, en assurant une continuité visuelle.

- Renforcer la lisibilité des espaces majeurs, des directions, des cadrages et des panoramiques en favorisant une lecture globale et simplifiée d'un lieu complexe.

- La requalification du parc a également comme objectif de renforcer la visibilité depuis le boulevard Macdonald et l'avenue Corentin-Cariou.

- Enrichir la convivialité de ses abords et de ses espaces publics intérieurs en mettant en place des transitions progressives de la ville vers la Cité, en assurant une continuité visuelle.

A l'origine, le projet architectural de la Cité des sciences et de l'industrie prévoyait l'arrivée des visiteurs par le sud, depuis la porte de Pantin, mais l'implantation des infrastructures de transport au nord (métro Porte de la Villette, bus, parkings et tramway) et l'organisation du Parc de la Villette, ont conduit à une arrivée massive des publics depuis le nord, et pour contrôler le flux Tschumi a réapproprié le parvis nord, qui se définit comme l'antichambre (un jardin planté et arboré a été installé), La mise en place de linéaires de bancs en métal ou en pierre reconstituée, confortables, favorise l'utilisation de ces espaces par le public.

Le traitement simple et clair des surfaces au sol permet une lecture rapide des circulations piétonnes, vélos..., Les grands axes de circulation aménagés à travers le jardin clarifient les parcours depuis les transports en commun et la ville vers l'entrée principale de la Cité des sciences et de l'industrie accessible à tous y compris aux gens à mobilité réduite.

Renforcer la lisibilité des espaces majeurs, des directions, des cadrages et des panoramiques en favorisant une lecture globale et simplifiée d'un lieu complexe.

CHAPITRE II : RENOVATION URBAINE

14.10 Le centre commercial et de loisir Vill'up.

Vill'up, c'est avant toute la réhabilitation d'un lieu abandonné depuis 1986 (cet endroit faisait partie auparavant de la salle des ventes des abattoirs de La Villette), dans le bâtiment de la Cité des Sciences.

Le centre commercial a ouvert le 30 novembre 2016. Vill'up se veut être un lieu novateur moderne.

14.10.1 Situation.

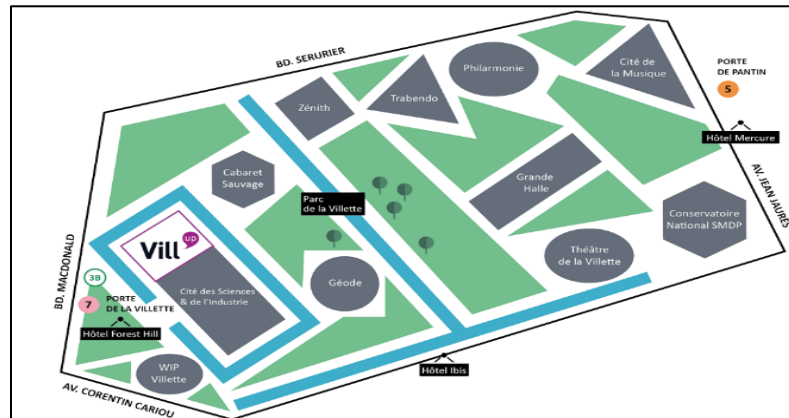
Le centre commercial Vill'up se situe dans le côté sud du parc de la villette dans la quatrième travée du musée des sciences. (Voir figure 31).

Figure 30. Centre commercial Vill'up



Source : <https://drscsparkman.files.wordpress.com/2011/05/villup/0023>

Figure 31. Carte de situation de centre commercial de Vill'up

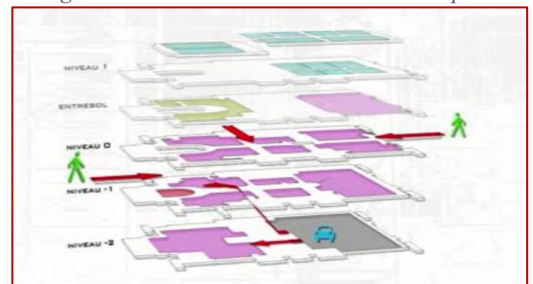


Source : <http://www.archdaily.com/92321/ad-classics-parc-de-la-villette-bernard-tschumi/>

14.10.2 Accessibilité au projet.

Le projet sera accessible directement depuis le parking deux passerelle vont permettre l'accès direct depuis le parvis sud (parc de la villette) et le parvis nord un quatrième accès existe depuis le hall d'accueil de la cite des sciences et de l'industrie

Figure 32. Schéma d'accessibilité de Vill'up



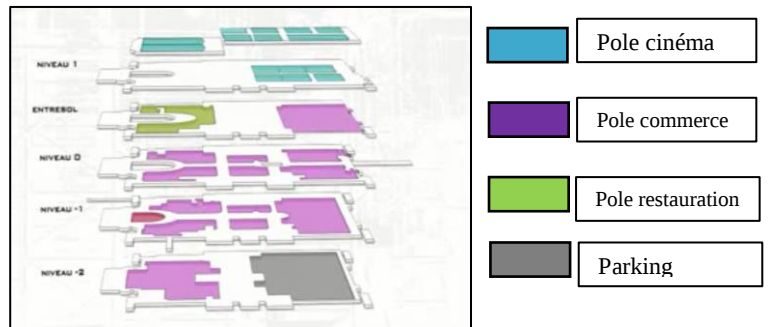
Source : <https://mandomorette.wordpress.com/2015/02/16/tschumi->

CHAPITRE II : RENOVATION URBAINE

14.10.3 Composants de Vill'up.

Vill'up accueille sur une surface de 21500m², un pôle cinéma dans le niveau supérieur, un pôle commerce qui se développe en trois niveaux, restauration, et un parking souterrain. (Voir figure 33).

Figure 33. Schéma des composant de centre commercial Vill'up



Source : <https://mandomoreti.wordpress.com/2015/02/16/tschumi-park-de-la-villette/>

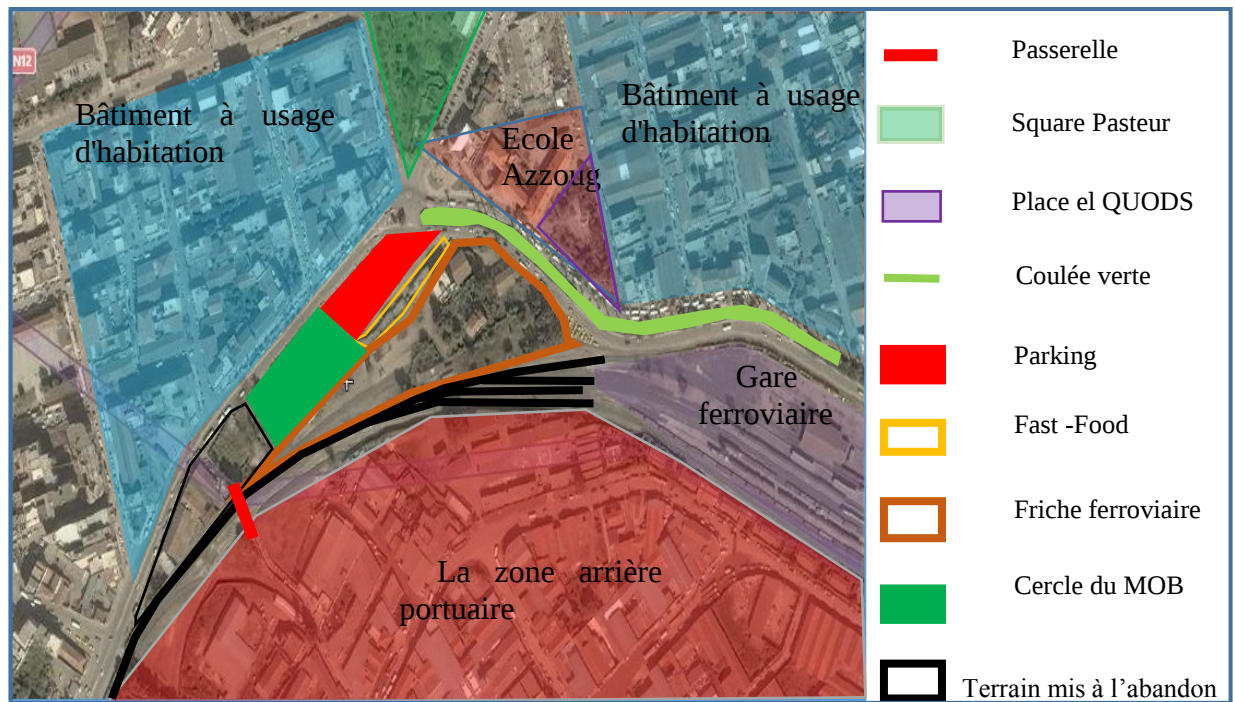
15 L'Intervention urbaine.

L'intervention qui va être appliquée sur le site d'intervention est la rénovation urbaine, mais avant ça il faut d'abord connaître l'état des lieux et l'environnement immédiat.

CHAPITRE II : RENOVATION URBAINE

15.1 Carte d'état des lieux.

Figure 34 carte d'état des lieux



Source : carte Google earth traitée par l'auteur.

La carte d'état des lieux présente les différents espaces occupés sur le site d'intervention et ses alentours.

16 Processus conceptuel.

Concepts.

16.1 Le Projet urbain.

Selon EWA BERESOWSKA-AZZAG, « Le Projet Urbain constitue actuellement l'un des outils d'aménagement le plus efficace, l'élément de base de la mise en œuvre d'une stratégie de développement durable de la ville. C'est à travers les projets urbains que s'exprime aujourd'hui la revendication du "milieu urbain" et l'intrusion de la modernité dans la ville, modernité dans tous ses aspects: amélioration de la qualité de l'environnement, avancée technologique, mue sociale ».¹⁴

Christian Devillers souligne le projet urbain comme « intègre bien entendu une dimension programmatique et le droit général de l'urbanisme, mais il définit principalement la forme des

¹⁴ Projet urbain guide méthodologique EWA BERESOWSKA-AZZAG

CHAPITRE II : RENOVATION URBAINE

espaces publics... et représente les qualités concrètes de l'espace, c'est-à-dire ses qualités d'usage, de sens et de forme »¹⁵.

16.2 Les Flux

Le flux n.m. du latin *fluere*, couler. La métaphore hydrologique désigne en ville toutes les quantités circulantes, qu'il s'agisse de flux d'énergie, de flux de personnes ou de flux d'information.

Le flux est une mesure collective, c'est un ensemble de déplacements individuels, agrégés et comptabilisés pour une certaine période, entre un lieu origine et un lieu de destination.

Les flux en ville empruntent des réseaux qui constituent les infrastructures permettant le fonctionnement urbain au quotidien. Les navettes quotidiennes entre domicile et lieu de travail sont des flux entre zones résidentielles et zones d'emploi, dont les directions s'inversent dans la journée, tandis que les flux de transit traversent ou contournent la ville.

Les flux de déplacement en ville sont très fortement structurés par la répartition des concentrations d'emploi et d'équipements de services.¹⁶

Parcours et connectivité.

Assurer une connexion de plusieurs points par des parcours bien définis, animés et aménagés.

16.3 Programmation.

D'après l'exemple analysé, le cas du parc de la villette, qui était un résultat d'une rénovation urbaine d'une friche industrielle, une conception de plusieurs espaces dispersés, chacun joue un rôle spécifique, avec une gestion de flux assurée. Dans notre cas Plusieurs actions vont être exécutés sous le thème d'une rénovation d'une friche urbaine.

Notre programmation doit répondre à la problématique posée, la connexion de la zone arrière portuaire avec l'autre côté de la ville, et la connexion de la friche avec l'environnement immédiat.

1-La projection d'une esplanade : cette esplanade va contribuer à plusieurs fonctions.

¹⁶ <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00266515/document>

CHAPITRE II : RENOVATION URBAINE

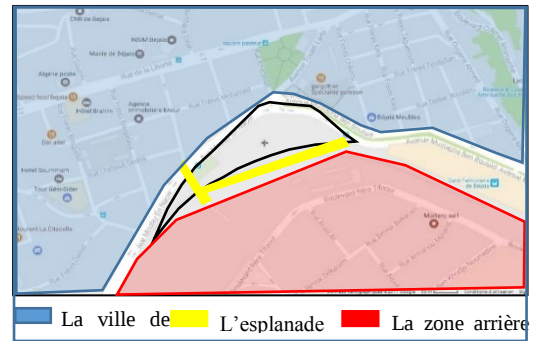
-Un espace urbain aménagé qui sert à la circulation et la détente.

-Connexion de la zone arrière portuaire avec l'autre côté de la ville, ainsi que la connexion des deux extrémités du site sous l'aspect d'un raccourci. (voir figure35).

-La couverture de la voie ferrée, qui est considérée comme une barrière physique (voir figure36).

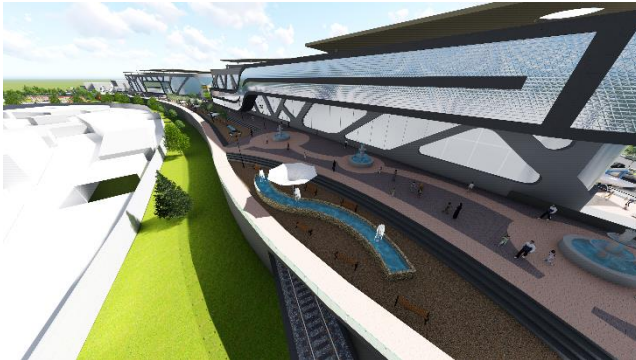
-Rappel de l'image de la passerelle, qui était un lieu d'échange et de commerce informel.

Figure 35. Diagramme des potentialités visuelles et des connexions possibles avec l'entourage



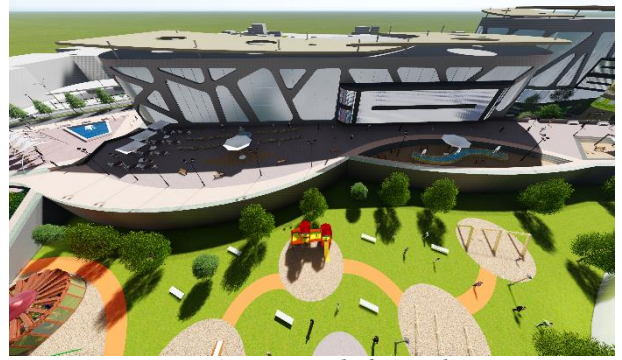
Source : carte traitée par l'auteur.

Figure36. vue sur l'esplanade.



Source : rendu fait par l'auteur.

Figure37. vue sur l'esplanade

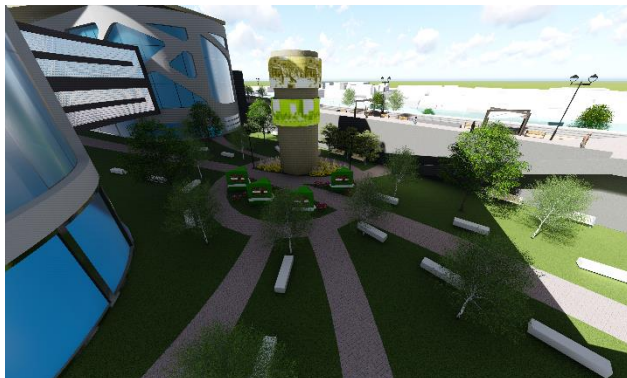


Source : rendu fait par l'auteur.

2- l'aménagement des espaces de détente.

Suite à la connexion de la zone arrière portuaire, et des aires de jeux dans une partie de cette zone, va servir à animer la connexion.

Figure38. espace central d'exposition.



Source : rendu fait par l'auteur.

Figure39. aire de jeux externe



Source : rendu fait par l'auteur.

CHAPITRE II : RENOVATION URBAINE

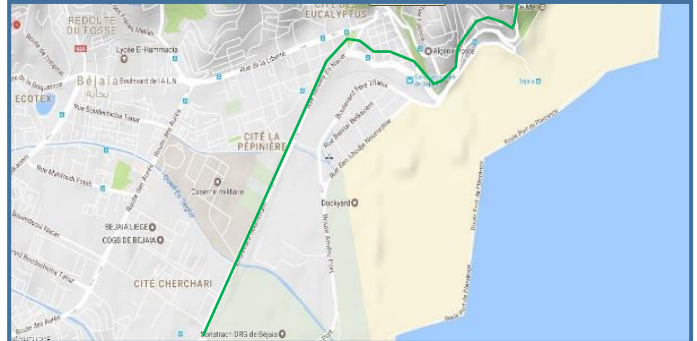
3- La continuité de la coulée verte, aménagée tout le long du boulevard, de la gare routière, jusqu'à la brise de mer, passant par notre site.

Figure40. Coulée verte



Source : rendu fait par l'auteur.

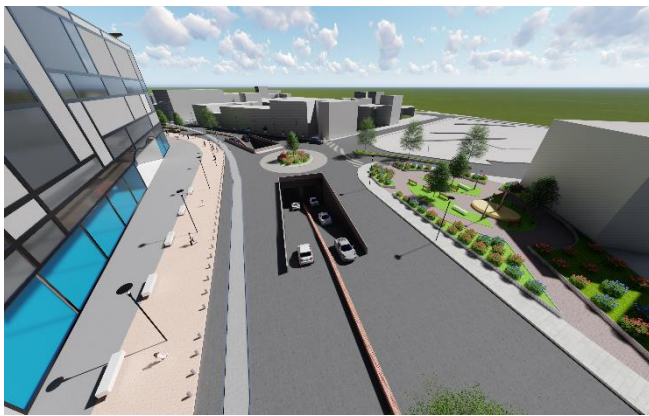
Figure 41. La Coulée verte



Source : carte traitée par l'auteur.

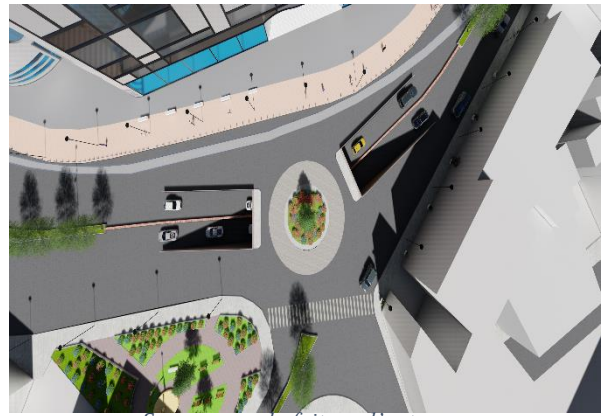
4-Projection d'une trémie et un rond-point : pour gérer les flux mécaniques importants dans cet axe principal (boulevard la Soummam).

Figure42.La trémie.



Source : rendu fait par l'auteur.

Figure43. Le rond point.



Source : rendu fait par l'auteur.

Figure 44. Passerelle projetée .



Source : rendu fait par l'auteur.

5- Projection de passerelles, pour faciliter la transition de part et d'autre du boulevard de la Soummam, et celui de Mustafa Ben Boulaid.

CHAPITRE II : RENOVATION URBAINE

6-les places :

Réaménagement de la place de la stèle, la place EL KODS et la place de SQUARE Pasteur.

Figure 45. La place de la stèle.



Source : rendu fait par l'auteur.

Figure 46. La place de la stèle.



Source : rendu fait par l'auteur.

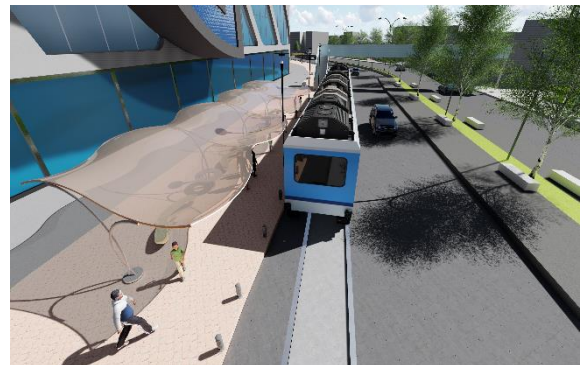
7-Déviation de la proposition de la ligne du tramway, la proposition de la ligne du tramway selon le PDAU a été mal tracée, de ce fait, on a proposé un nouveau tracé plus adéquat, avec un arrêt à proximité de notre projet.

Figure 47. Voie du tram.



Source : rendu fait par l'auteur.

Figure 48. L'arrêt du tram .

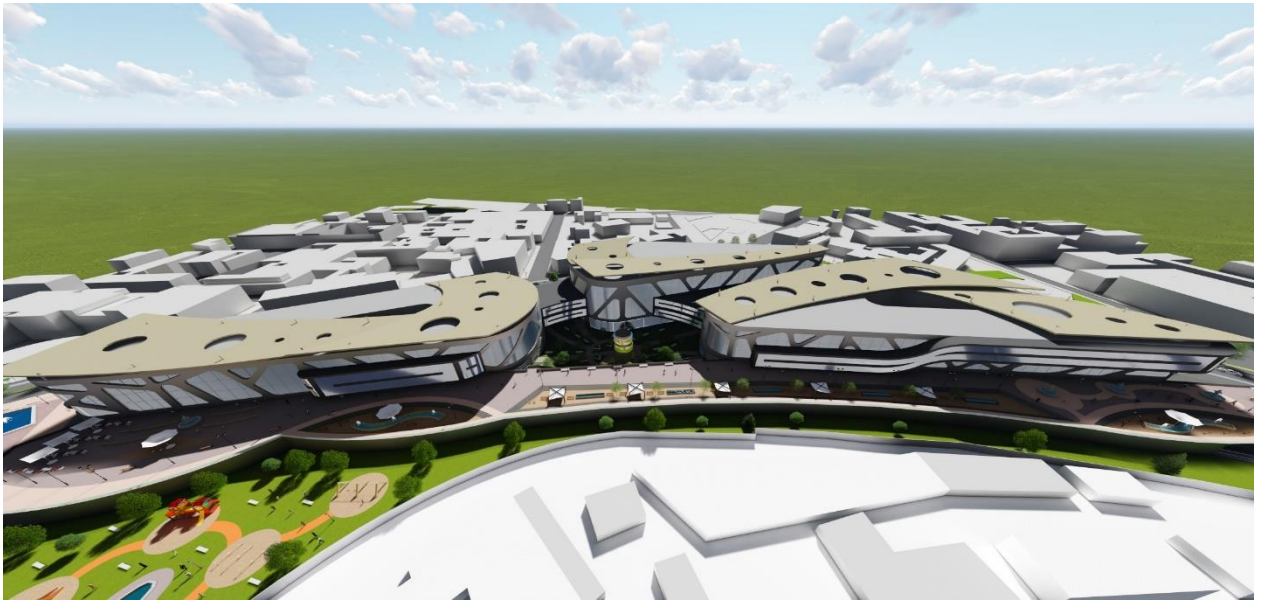


Source : rendu fait par l'auteur.

CHAPITRE II : RENOVATION URBAINE

8- Un centre commercial et de loisirs, selon notre diagnostic urbain, le centre commercial vient répondre à notre problématique posée, il sera implanté sur la périphérie du boulevard.

Figure 49. Le centre commercial et de loisir proposé.



Source : rendu fait par l'auteur.

9-Retour d'expérience : la projection du centre commercial a engendré le besoin d'aménager d'espace tampon pour une meilleure gestion de flux,

1-L'aménagement d'un parvis, selon une simulation virtuelle des flux arrivant au centre commercial, on a remarqué un flux important du côté ouest du site, tandis que la présence de deux arrêts de bus, une station de taxis sur cet axe, sans oublier l'importance de cet axe routier. Et

Figure 50. Le parvis aménagé .

au nord-ouest, par la présence du boulevard de la liberté avec son flux important, par ce fait, on a aménagé un parvis qui joue le rôle d'espace jour entre la ville et le projet.



Source : rendu fait par l'auteur.

CHAPITRE II : RENOVATION URBAINE

2-Délocalisation de l'arrêt de bus au nord du site pour qu'il puisse s'intégrer au reste des propositions et dégager l'espace du parvis pour accueillir les flux qui vont être assez nombreux et aussi l'agrandissement de ce pour qu'il soit utile.

Figure 50. Le parvis aménagé .



Source : rendu fait par l'auteur.

16.4 Master plan.

CHAPITRE II : RENOVATION URBAINE

Conclusion.

Suite au diagnostic, la thématique et l'analyse d'exemple nous avons défini l'ensemble des actions urbaines ; le Master plan pour atteindre les objectifs préalablement fixés dans les chapitres précédents.

Le master plan est l'aboutissement d'un processus à savoir ;

- Carte d'état des lieux.
- Un diagramme spatiale et fonctionnel.
- Un plan d'action.

Dans le chapitre suivant nous allons développer notre projet architectural qui constitue l'une des actions majeures du master plan.

***CHAPITRE III : LE
PROJET
ARCHITECTURAL***

CHAPITRE III :LE PROJET ARCHITECTURAL

INTRODUCTION.

Le projet urbain architectural est centré sur un bâtiment, ou un ensemble de bâtiments. Il s'agit d'une démarche architecturale et urbanistique intégrée. Le projet architectural est défini en relation étroite avec les éléments de la forme urbaine environnante. Huet (1986), parle d'un projet urbain comme instrument de médiation entre la ville et l'architecture. La prise en compte de la forme urbaine ou des formes urbaines dépasse le domaine strict des techniciens pour intégrer les aspects économiques, culturels et sociaux (Mangin et Panerai 1999).

Le projet architectural tient compte des connaissances acquises à travers les phases précédentes, tous ces éléments doivent assurer une bonne intégration du projet par rapport à son environnement urbain d'une part, et la relation entre la forme, la fonction, l'espace et la structure d'autre part.

Selon Richard Meier « *un projet avant d'être un dessin est un processus, c'est-à-dire, un travail de réflexion, basé sur la recherche des réponses d'un ensemble de contraintes liées à l'urbanisme, au site, au programme, et au thème, ce qui veut dire qu'il est difficile de dissocier le processus de création future et la phase de programmation car l'ensemble constitue l'acte de créer* ».

Dans ce chapitre nous allons étudier l'évolution et la relation entre le projet urbain et le projet architectural, pour le faire nous allons aborder une thématique, une partie architecturale et l'autre programmatique.

Il n'est pas possible de commencer une conception architecturale sans avoir une connaissance ou un maximum d'informations, pour cela on va élaborer une base de données sous le titre de thématique, tirant le programme et les concepts d'un exemple qui va être analysé dans ce chapitre avant d'arriver à la partie projet architectural.

Suite à la partie thématique, on arrivera à la partie projet architectural, cette partie s'appuie principalement sur trois étapes fondamentales, l'idéation, la conceptualisation, et la matérialisation de ces deux dernières va être avec une genèse où notre forme finale du projet va être élaborée.

CHAPITRE III :LE PROJET ARCHITECTURAL

1.la Thématique.

Après avoir terminé le deuxième chapitre on a fini par une décision de projection d'un centre commercial, il s'agit d'élaborer une base de données, pour déterminer les principes, et les besoins du thème.

1.1. Définition du commerce.

Le dictionnaire usuel de la langue française définit le terme commerce comme suite :

« Opération, activité d'achat et de revente en l'état ou après transformation d'un produit, d'une valeur »¹⁷.

Dans le dictionnaire des sciences commerciales et économiques, A. Cotta donne pour définition du commerce : « On appelle commerce, l'activité d'échange, et fonction commerciale celle qui organise les échanges »¹⁸.

1.2. Définition de l'espace marchand.

Selon Antoine FLEURY l'espace marchand est un espace privé ouvert au public « Comme en Amérique du Nord, la privatisation est souvent associée à la marchandisation. Elle concerne tout d'abord la production même de nouveaux espaces publics. Il s'agit bien sûr, en premier lieu, des centres commerciaux, espaces publics de statut privé»¹⁹.

D'après Hun Hee CHO « l'espace marchand lie toute activité humaine (producteur, commerçants, approvisionnement des marchandises stockage distribution, etc.), se localise entre la production et la consommation dans sa dimension économique, se trouve également dans sa dimension sociale entre les acteurs et se place entre sa dimension spatial ou virtuelle entre les échanges »²⁰. L'article 03 du décret exécutif algérien définit l'espace marchand : « comme toute enceinte ou établissement, bâti ou non bâti, aménagé et délimité et à l'intérieur duquel s'opèrent des transactions commerciales aux stades de gros ou de détail »²¹.

¹⁷ Dictionnaire le Robert, Paris, 2000.

¹⁸ COTTA A. (1995), dictionnaire des sciences commerciales et économiques, Dalloz, 461p.

¹⁹ Thèse de doctorat Antoine Fleury « Les espaces publics dans les politiques métropolitaines.

²⁰ Thèse de doctorat Hun Hee CHO « Commerces et espaces marchands : Les centres commerciaux verticaux ».

²¹ Article 03 du décret exécutif algérien « Dispositions législatives et réglementaires dans le secteur de la distribution et de la gestion des centres commerciaux ».

CHAPITRE III :LE PROJET ARCHITECTURAL

1.3. L'espace marchand et la ville.

Le commerce et la ville sont considérés comme indissociables, la fonction commerciale joue un rôle important dans. L'activité économique de la ville, il reste l'un des principaux éléments du paysage urbain, l'un aussi des principaux moteurs d'organisation de l'espace urbain.

Dans les centres-villes, périphérie ou au sein des quartiers, le commerce, par ses différentes structures, favorisent les rencontres ou les affrontements, et permet la convivialité et la cohésion sociale.

1.4. L'origine et l'évolution de l'espace marchand à travers l'histoire.

L'espace marchand est depuis longtemps un territoire définitivement présent dans les relations sociales, il est un élément fondamental de la vie urbaine ; nous allons donner un aperçu historique sur son évolution au cours des périodes historiques antérieures à nos jours.

1.4.1 La période de l'antiquité.

Dès l'Antiquité, les commerces se regroupent dans les villes pour former des marchés couverts, sur l'agora grecque puis sur le forum romain.

1.4.2 L'agora grecque.

Elle paraît être la première forme non rurale, fait aujourd'hui partie des symboles d'une convivialité.

L'agora grecque était un lieu collectif d'échange politique, commerciaux, de marché, de ventes ambulantes ou permanentes²².

1.4.3 Le forum romain.

La notion du forum véhicule les mêmes images que l'agora, Il ne s'agissait pas que de simples espaces uniformes et plats, bordés de bâtiments de prestige clos sur la place.

Ce sont des endroits intimement liés à la vie civile, sociale et il était le lieu de rencontre des marchands.

1.4.4 La période du moyen âge.

Dans l'Occident médiéval, les halles de marché et les foires, implantées au cœur des bourgs et villes, symbolisent le pouvoir local ; c'est le cas de la foire Saint-Germain à Paris. À la même

22 Mémoire de magister approche des espaces publics urbains : CAS DE LA VILLE NOUVELLE ALI MENDJELI Présenté par : Mr AMIRECHE Toufik Soutenu le : juin 2012, P10

CHAPITRE III :LE PROJET ARCHITECTURAL

époque, les immenses bazars orientaux, où l'on pratique le commerce de détail, se partagent en quartier organisés par métier.

Ils étaient le plus souvent en plein air, mais pouvaient être partiellement ou totalement couverts²³.

1.4.5 La période de la renaissance.

1. Le passage couvert.

Apparu au début du XIX siècle, le passage couvert innove tant au niveau de sa forme architecturale que son rôle social.

Cette voie piétonne bordée de boutiques abritant des activités artisanales, elle est surmontée d'une verrière qui la protège des intempéries.

« Ce modèle est né en 1808 à Paris, du passage Delorme ; le passage prend une dimension monumentale et se transforme en lieu de promenade public »²⁴

2. L'invention du grand magasin.

Dans la seconde moitié de XIX siècle, les grands magasins s'installent au cœur des métropoles européennes. Ce n'est qu'avec la révolution industrielle que ces bâtiments sont considérés des laboratoires d'innovation architecturales, grâce à leurs structures métalliques et à leurs verrières.

La plupart des spécialistes se sont mis d'accord pour considérer l'apparition des Grands Magasins comme la « Première révolution commerciale »²⁵.

3. La période moderne.

Au début de XX siècle érigé au cœur d'un quartier de Baltimore aux Etats-Unis un véritable centre commercial aménagé pour regrouper plusieurs commerces sur un même lieu.

4. La période contemporaine.

A cette période, le centre commercial n'est pas seulement un espace de commerce, mais aussi espace de divertissement et de loisirs. Les centres commerciaux connaissent une diffusion massive

²³ Carol Maillard, 25 centres commerciaux, amc LE MONITEUR, dépôt légal ; Septembre 2007 ; Imprimé en France ; P 10.

²⁴ Carol Maillard, 25 centres commerciaux, amc LE MONITEUR, dépôt légal ; Septembre 2007 ; Imprimé en France ; P 10.

²⁵ Mémoire de fin d'étude ; Le commerce et la ville, Pour une nouvelle attractivité commerciale à Casablanca, présenté par Achraf BENICHO

CHAPITRE III :LE PROJET ARCHITECTURAL

à travers le monde. Leur succès procède largement de leur concept original, basé sur une offre du « tout sous un même toit »²⁶.

1.5. Les différentes surfaces commerciales.

Les surfaces commerciales se différencient selon la surface et la taille.

1.5.1. Le petit commerce ou le commerce de proximité.

Désigne les commerces pratiquant la vente au détail dans lesquels le consommateur se rend fréquemment, (voir figure).

Il est à proximité au consommateur comme le commerce au pied d'immeuble (local commercial installé au rez-de-chaussée d'un immeuble d'habitat ou de bureau et donnant directement sur la rue)²⁷.

1.5.2. La galerie marchande.

Elle a pour fonction de raccourcir, desservir, protéger ou de faciliter la circulation du piéton de manière privilégiée reliant deux rues, le plus souvent animées se situent entre deux immeubles.

Figure 52: Galleria Vittorio Emanuele II à Milan, Italie



Source : Mémoire de fin d'étude « Le commerce et la ville »
Achraf B

Elle peut être ouverte ou couverte par une verrière et servir aux activités commerciales. (Voir figure)

1.5.3. Le marché.

Le marché est le lieu public où se rencontrent périodiquement marchands et acheteurs. Il peut être ouvert occupant rues et places. Quand il est couvert, il prend des appellations différentes selon les pays (bazar en orient, souk dans les pays islamiques, marché dans les pays d'occident, etc.)²⁸ (voir figure).

²⁶ Tarik Harroud, « Les nouveaux espaces marchands dans la périphérie de Rabat », *Les Cahiers d'EMAM [En ligne]*.

²⁷ Mémoire de fin d'étude « le commerce et la ville » Achraf B

²⁸ Mémoire de fin d'étude ; Kheira Feninekh, « L'espace marché : mutation ou résurgence ? Le cas d'Oran ».

CHAPITRE III :LE PROJET ARCHITECTURAL

1.6. Les grandes surfaces.

1.6.1. La supérette.

Un magasin d'une surface de vente comprise entre 120 et 400 m², vendant en libre-service des produits à forte prédominance alimentaire²⁹.

1.6.2. Le supermarché.

Etablissement en libre-service vendant essentiellement des produits de grande consommation et dont la superficie se situe entre 400 et 2500 m². Les supermarchés offrent l'ensemble des produits alimentaires ainsi qu'une part plus ou moins importante de produits non alimentaires d'achat courant. Ils jouissent d'une double vocation, on peut les considérer comme des magasins de proximité et comme un magasin d'achat occasionnel (pour les clients résident à une distance plus importante)³⁰.

1.6.3. L'hypermarché.

Etablissement de vente au détail en libre-service d'une surface de vente supérieure à 2 500 m², offrant un large assortiment d'articles alimentaires et non alimentaires.

Ils se situent généralement à la périphérie des villes. Il peut abriter des activités ludiques (à savoir un espace jeux pour enfants). Il se caractérise par la disposition d'un parking de grande dimension.³¹

1.6.4. Centre commercial.

Est un groupe d'établissements commerciaux conçus, construits, possédés et exploités comme une entité, qui disposent de parking propre hors rues.

C'est un ensemble d'au moins 20 magasins et services, d'une surface commerciale utile minimale de 5 000m²³².(voir figure).

1.7. La classification des centres commerciaux.

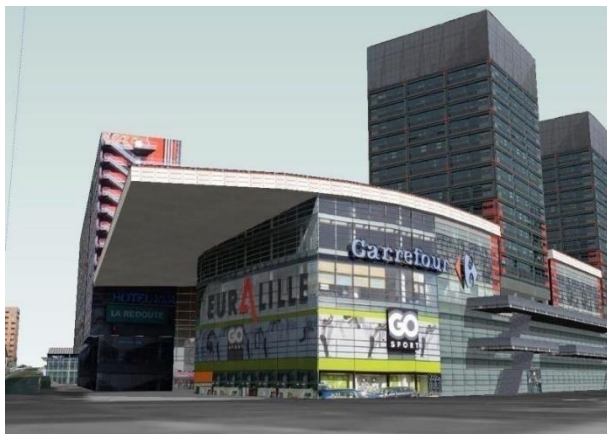
La classification des centres commerciaux est faite selon deux critères fondamentaux qui sont la taille et la localisation.

Fig53. Marché forain à Antibes, France



Source : Mémoire de fin d'étude ; Kheira Feninekh, « L'espace marché »

Figure 54 Centre commercial Carrefour à Euralille, Lille, France



Source : Mémoire de fin d'étude « Le commerce et la ville » Achraf B

²⁹ Carol Maillard, 25 centres commerciaux, amc LE MONITEUR, dépôt légal ; Septembre 2007 ; Imprimé en France ; P 12

³⁰ Carol Maillard, 25 centres commerciaux, amc LE MONITEUR, dépôt légal ; Septembre 2007 ; Imprimé en France ; P 12.

³¹ Carol Maillard, 25 centres commerciaux, amc LE MONITEUR, dépôt légal ; Septembre 2007 ; Imprimé en France ; P 12

³² Mémoire de fin d'étude « Le commerce et la ville » Achraf B

CHAPITRE III :LE PROJET ARCHITECTURAL

1.7.1. Selon la localisation.

1.7.1.1. Les centres commerciaux urbains.

Ils se trouvent au cœur des cités, dont la superficie varie de 5 000 à 20 000 m², et réunissent une vingtaine de magasins et de services : ils prennent parfois la forme de galerie dans les quelle les boutiques se rangent le long d'une rue couverte ; leur parking souterrain. Le rôle majeur de ces centres est de structurer ou de renforcer un pôle urbain³³

1.7.1.2. Les centres commerciaux périphériques.

Sa surface de vente s'étend de 40 000 à 100 000 m². Bien équipé, il propose presque tous les services d'un centre-ville : le supermarché d'alimentation, les magasins spécialisés (équipement de la maison, sport...), les services (banque, agence de voyage...), les restaurants et les cinémas. Atout supplémentaire, la vaste aire de stationnement extérieure facilite son accès.

1.7.2. Selon la taille.

1.7.2.1. Les centres commerciaux super régionaux.

Ces centres commerciaux présentent une surface GLA supérieure à 80000 m² et /ou accueillent au moins 150 magasins et services.

1.7.2.2. Les centres commerciaux régionaux.

Plus petits que les précédents, les centres commerciaux régionaux présentent une surface GLA de plus de 40 000 m² et / ou au moins 80 magasins et services.

1.7.2.3. Les grands centres commerciaux.

Pour ces centres, la surface GLA minimale est de 20 000 m² et / ou un total d'au moins 40 magasins et services.

1.7.2.4. Centres commerciaux de proximité.

Ils présentent une surface GLA d'un minimum de 5 000 m² et / ou un minimum de 20 magasins ou services.

2 ³³ Carol Maillard, 25 centres commerciaux, amc LE MONITEUR, dépôt légal ; Septembre 2007 ; Imprimé en France ; P 10.

CHAPITRE III :LE PROJET ARCHITECTURAL

2.L'analyse d'exemple : centre commercial et loisirs BAB EZZOUAR

2.1.Choix de l'exemple.

On a choisi le centre commercial de BAB EZZOUAR pour plusieurs points de ressemblances à notre cas d'étude, sa situation au cœur d'une ville, sa position à proximité d'une voie ferrée,

L'assiette du centre commercial était une friche urbaine, ce qui correspond à notre cas d'étude.

Fig 55: Les voies mécaniques et piétonnes délimitant le centre.



Source : SCCA 2008

2.2. Présentation.

Le centre commercial « BAB EZZOUAR » se situe dans la partie Est d'Alger dans le quartier d'affaires de Bab Ezzouar, il se situe entre l'Aéroport International Houari Boumediene et le centre-ville. Ce quartier est, donc, aisément identifiable et accessible.

Fig 56. : le centre commercial et de loisirs Bab



Source : SCCA 2008

Le centre est à 15 minutes du centre-ville et à 5 minutes de l'aéroport, il s'étend sur une surface de 45000 m², Il est délimité au Nord-Ouest par l'hôtel Mercure ; Au Sud-Est par un terrain vierge destiné à un futur grand espace vert ; au Nord-Est par un terrain vierge destiné à un futur palais de congrès ; au Sud-Ouest par un terrain vierge destiné pour accueillir un ensemble d'habitation et un grand espace vert. Le projet a une situation importante par rapport au site et aux équipements

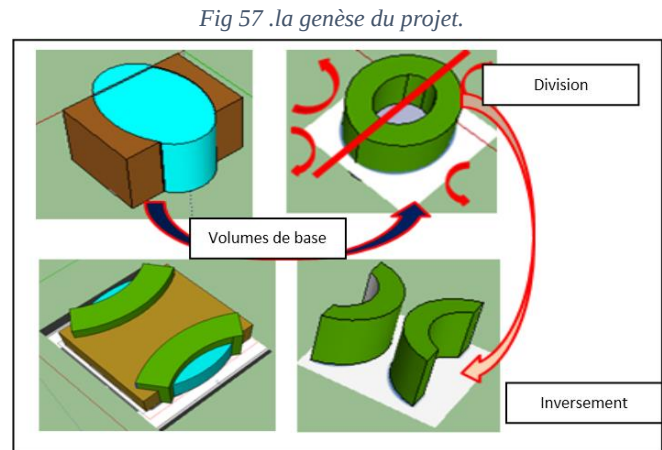
2.3. Accessibilité.

Le centre commercial est accessible par trois voies mécaniques. Vue sa situation stratégique le projet est accessible aussi bien en voiture qu'en transports publics (train, tramways, bus).

CHAPITRE III :LE PROJET ARCHITECTURAL

2.4. Analyse formelle.

La forme du projet est résultat d'une composition géométrique, constituée de deux volumes de base (le rectangle et l'ellipse), qui subissent les étapes représentées sur le schéma, le résultat est un emboîtement de quatre volumes.



2.5 Analyse spatiale du centre.

Le centre commercial est un espace aménagé pour accueillir des activités commerciales et de loisir, ses consommateurs vont percevoir des stimulés de différents niveaux.

2.5.1Forme et accessibilité.

Le centre commercial « BAB EZZOUAR » est sis sur un terrain de forme régulière, sa forme est rectangulaire épousant ainsi celle du terrain

Fig 58. Schéma présentant l'accessibilité du centre commercial.

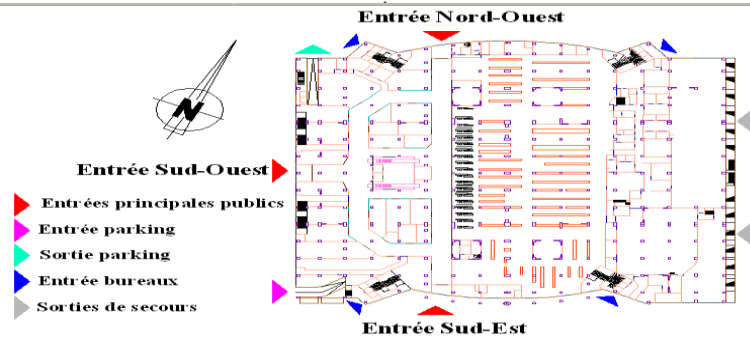
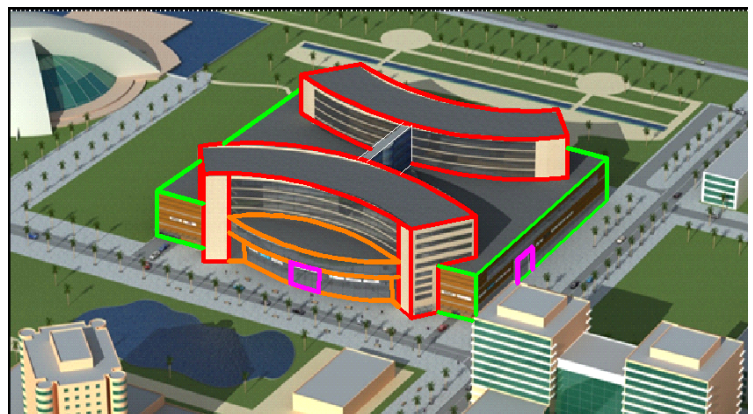


Fig 59 .la forme du centre commercial.



L'accès à l'enceinte du centre est assuré par trois entrées principales, Ce nombre élevé d'entrées absorbe le maximum de flux dont chacune se situe sur une façade différente pour assurer une bonne accessibilité de tout côté du centre. Ces entrées sont vastes, lumineuses et accueillantes, elles sont, ainsi, bien marquées et perceptibles même de loin grâce à leurs matériaux de mise en œuvre ou à leurs formes. Le centre commercial de Bab Ezzouar est accessible des trois côtés, Nord, Est et

CHAPITRE III :LE PROJET ARCHITECTURAL

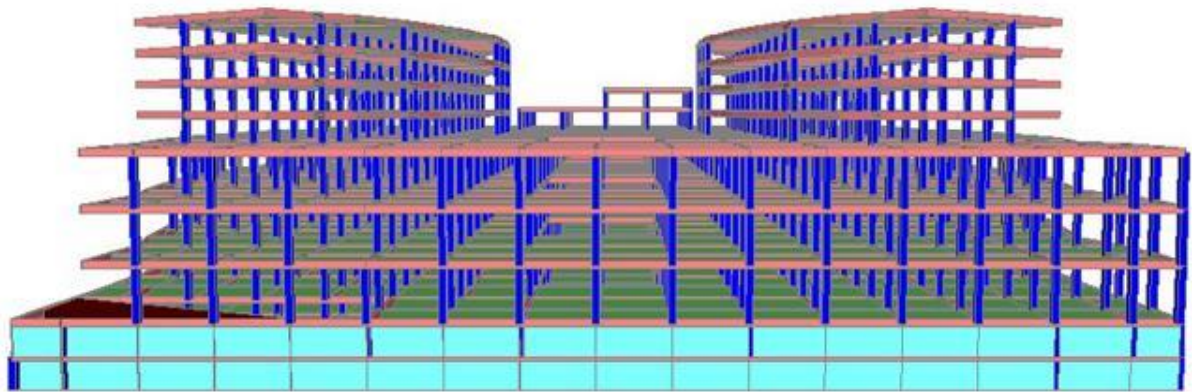
Ouest, les entrées sont intersectées au milieu avec la circulation verticale, les parcours intérieurs sont clairs et larges pour une meilleure gestion de flux et clarté des espaces.

2.5.2. Organisation spatiale, accessibilité visuelle et circulation.

L'organisation spatiale du centre est sous forme d'une trame régulière variant entre 7m et 8m de dimension. Cette trame est la base d'un système structurel qui donne le plus de flexibilité en termes d'aménagement d'espace intérieur. Ce système est en poteaux-poutres auto-stables, avec des contreventements en voile dans les deux directions.

Le projet est constitué de deux sous-sols, d'un rez-de-chaussée et de trois étages surélevés de deux tours en forme de segment d'arc de quatre étages pour chacune. Les dimensions en plan des deux sous-sols et des quatre premiers niveaux sont d'environ 120m x 130m.

Fig 60: Le système structurel du centre.

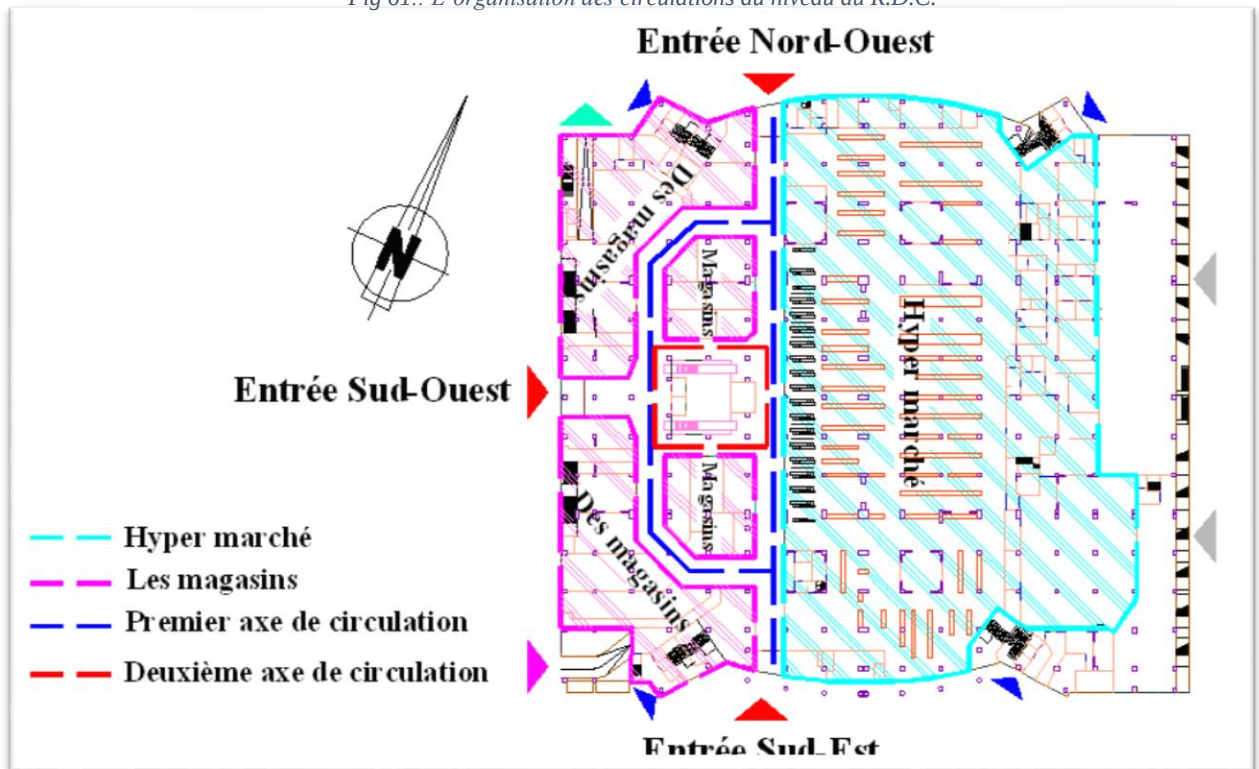


Source : SCCA, 2008

CHAPITRE III :LE PROJET ARCHITECTURAL

2.5.3. L'organisation de la circulation au niveau du rez-de-chaussée.

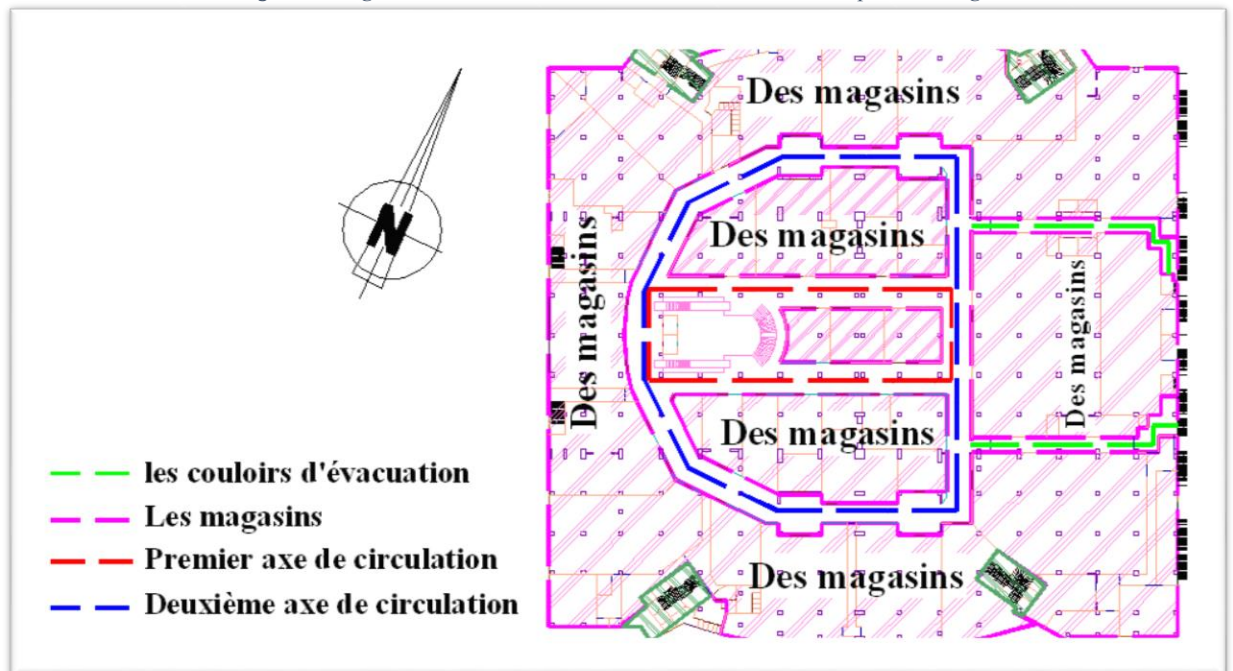
Fig 61.: L'organisation des circulations au niveau du R.D.C.



Source : SCCA, 2008

2.5.4. L'organisation de la circulation au niveau du premier étage.

Fig 62.: L'organisation des couloirs de circulation au niveau du premier étage.

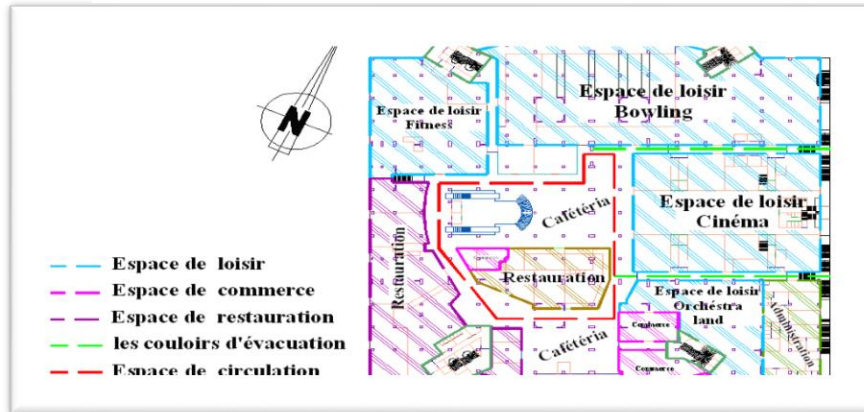


Source : SCCA, 2008

CHAPITRE III :LE PROJET ARCHITECTURAL

2.5.5. L'organisation de la circulation au niveau du deuxième étage :

Fig 63: L'organisation des couloirs de circulation au niveau du deuxième étage.



Source : SCCA, 2008

Synthèse.

Nous nous sommes inspirés de cet exemple, qui est une référence locale, en activité et qui a prouvé son efficacité. Pour élaborer le programme quantitatif ainsi que qualitatif du projet.

L'analyse de l'exemple nous a permis de tirer les concepts suivants :

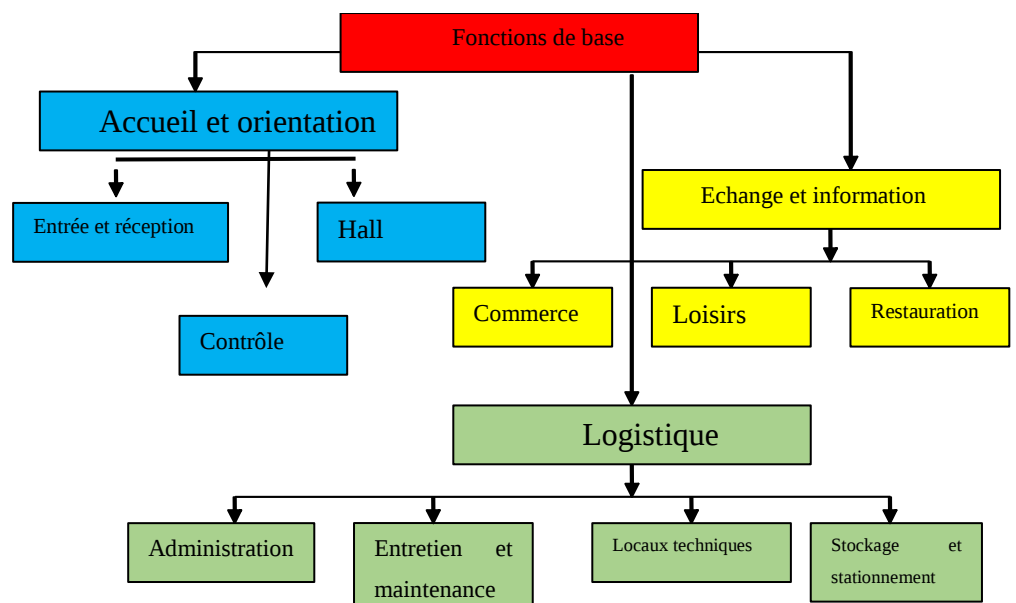
- La fluidité
- Le parcours
- Hiérarchisation et types d'espaces.

3. Le projet architectural.

De la thématique étudiée précédemment, on a acquis un nombre assez suffisant d'informations, qui vont nous aider dans la projection de notre projet architectural.

3.1 Organigramme spatiale retenu pour notre projet.

Fig.64.organigramme spatiale du projet



CHAPITRE III :LE PROJET ARCHITECTURAL

3.2 Le programme qualitatif.

Le programme qualitatif est présenté dans le tableau suivant.

Accueil et administration	Commerce	Loisirs	Locaux techniques
Réception Bureaux Salle d'accueil Bureau de finance Secrétariat Régisseur Secrétariat du chef personnel Bureau de chef personnel Direction Salle de réunion Bureau directeur	Hypermarché Centre Matériel de Pêche Fleuriste Artisanat Univers de la mode Boutiques enfants Boutiques femmes Boutiques hommes Boutiques chaussures Boutiques de sport Optique Horlogerie Univers de la beauté Coiffures Femmes Coiffures hommes Parfumerie Bijouterie Boutique d'hygiène et soin Cosmétique Boutique parfumerie Garniture Mariage Univers de l'électronique Boutiques d'électroménager Boutiques de matériels informatiques Boutiques de matériels téléphoniques Restauration Confiserie Pâtisserie Grillades Restaurants Cafeterias Fast food Self-Service Pizzeria Salon de Thé Crémerie Services divers Service banques Service mobiles Garderie	Loisir culturel Salle de conférence Médiathèque Cinéma Espace d'exposition Loisirs ludiques Ludothèque Salle de jeux enfant Salle de jeux adulte Salle de jeux mixte Salle de lecture Loisir sportif Paint Ball Escalade Musculature fitness Loisirs actif et bien être Spa Hammam Massage Strike bowling	Groupe électrogène Complexe frigorifique Bâche a eau Monte charges

4. Idéation.

Visant à comprendre les idées qui ont généré la réflexion du projet.

Après le diagnostic urbain qu'on a fait, on a pu ressortir des éléments sur lesquels on vas poser notre travail.

CHAPITRE III :LE PROJET ARCHITECTURAL

On a remarqué l'existence d'un parcours de désire tracé par les utilisateurs qui passent de l'arrière port vers l'autre côté de ville, on a pensé à projeter le centre commercial en respectant ce parcours désiré par les utilisateurs.

Dans le deuxième chapitre, on a proposé une esplanade surélevée qui va couvrir le chemin de fer, cette dernière va assurer la liaison entre le projet urbain et le projet architectural, elle va connecter plusieurs points, du parvis qui va contribuer à une meilleure gestion de flux provenant de la gare, jusqu'au deuxième nœud de la place EL QODS, mais aussi elle va servir de connecter l'arrière port avec l'autre côté de la ville, donc tous ces points vont passer par notre projet architectural

5. Conceptualisation.

Il s'agit de comprendre le cheminement de la réflexion autour d'un projet architectural et urbain en allant de l'idée à la forme en faisant appel à un canevas conceptuel relatif au thème et au contexte.

5.1 Connectivité et continuité.

La connexion du projet avec les éléments de circulation extérieurs, le boulevard Moulay Ennacer, le parvis, et l'esplanade qui le relie directement avec la passerelle.

5.2 Fluidité.

La structure globale du projet doit être lisible et se laisser découvrir à travers une fluidité des espaces.

5.3 Lignes de désire.

Parcours en ce cas celui du désire qui nous intéresse autrement dit La « ligne de désir » est définie par Sonia Lavadinho comme « la courbure optimale du tracé qu'un piéton laisse dans son sillage lorsqu'il est totalement libre de son mouvement. ». Elle poursuit, « les lignes de désir sont constamment contrées par d'autres forces » : véhicules, aménagements urbains... l'espace piétonnier est « obstrué par une multiplicité de dispositifs dont les fonctionnalités répondent à autant d'usages qui se superposent au sein des espaces publics. Il existe par ailleurs une tension forte entre les désirs des concepteurs [...] de canaliser le piéton au sein de lignes de forces désignées qui lui sont spécialement dédiées, et le désir des piétons eux-mêmes de pouvoir aller où bon leur semble, en utilisant toutes les ressources des multiples espaces à leur disposition »³⁴

³⁴ *Chemins de traverse et lignes de désir, revue Urbanisme n° 359, mars-avril 2008.*
-<https://www.urbanisme.fr/marcher/dossier-359>

CHAPITRE III :LE PROJET ARCHITECTURAL

5.4. La transparence.

Elle permet de profiter la lumière naturelle, et assurer la légèreté du projet, permet aussi de profiter des vues vers l'extérieurs.

5.5. Tout sous un même toit

Le projet doit avoir une image cohérente à travers la liaison entre ces différentes entités.

5.6. La notion d'appel

Le projet doit être un élément d'appel, qui invite les gens à le visiter.

6. Matérialisation.

Il s'agit de la mise en pratique des concepts tirés des deux premières phases, cela doit être accompagner d'une problématique qui permet de mettre en œuvre un schéma de principe comme premier jet et une genèse du projet qui acheminera vers le projet final.

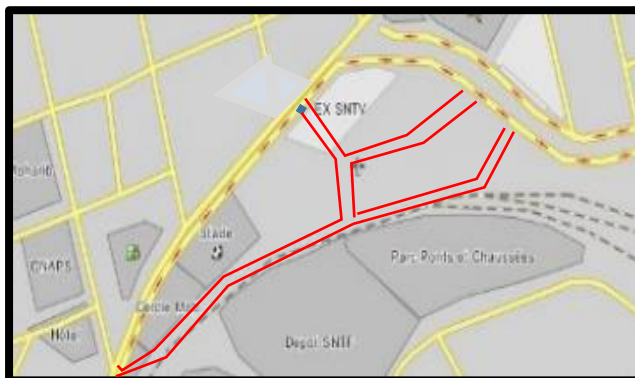
6.1. La genèse du projet.

L'objectif de ces trois étapes est en l'occurrence d'aboutir à une genèse du projet architectural.

1.La première étape est de définir les limites du projet.

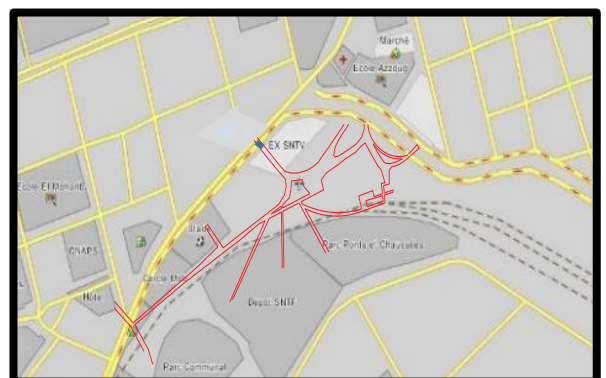
A partir des traces existantes sur le terrain, on a pu matérialiser le concept de chemin de désire (voir Fig.66), que nous avons simplifié (voir Fig.65).

Figure 65. Carte qui démontre les lignes de désire.



Source : carte Google earth satellite traitée par l'auteur

Figure 66 : Carte qui démontre les lignes de désire.



Source : carte Google earth satellite traitée par l'auteur

CHAPITRE III :LE PROJET ARCHITECTURAL

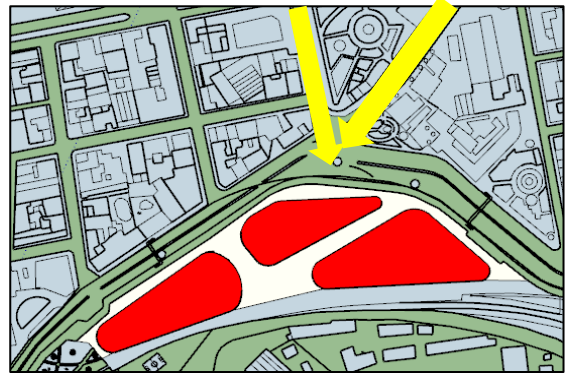
2.La matérialisation du concept de parcours de désires (Fig 65 précédente), et la continuité visuelle des rues(fig66), nous ont incité à une fragmentation, le projet est donc divisé en trois entités.

Figure 67 matérialisation du parcours du désire



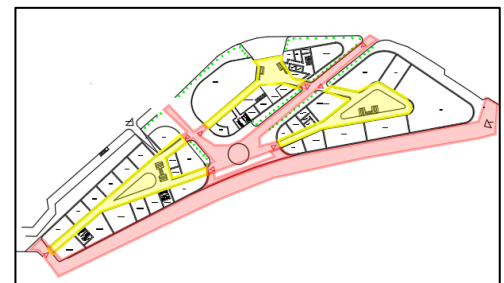
3.la rue Khelfellah, et la rue Touati el Arbi dirigent un flux important à partir de la rue de la liberté, afin d'avoir un élément d'appel, on a orienté la façade principale, et on a créé un tableau urbain sur cette dernière qui donne sur cet axe,

Figure 68 élément d'appel.



4.Pour raison de définir la circulation horizontale et guider notre flux, on a assuré la continuité des parcours extérieurs avec l'intérieur. même les accès du coté intérieur ont une continuité visuelle entre eux.

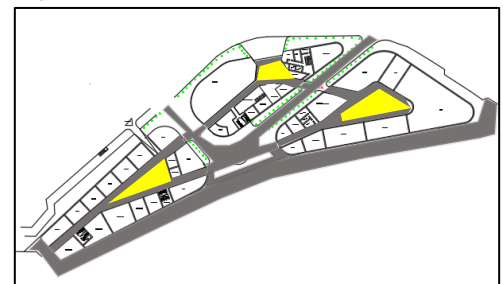
Figure 69. Circulation intérieure - extérieure



■ Circulation intérieure ■ Circulation extérieure

5.l'intersection des circulations interieurs ont créés des moments forts, ces moments sont devenus des axes verticaux pour inserer les circulations verticales, ouvertes vers le ciel.

Figure 70. Circulation verticale.

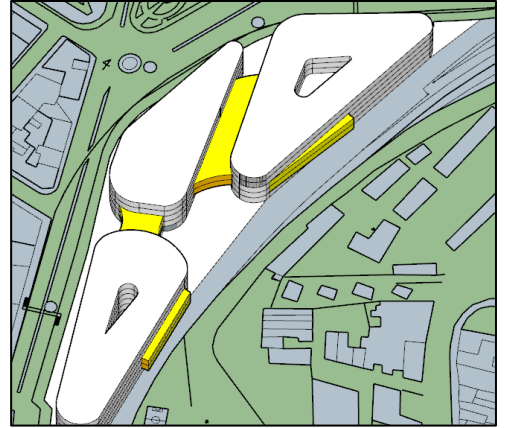


■ Circulation verticale. ■ Circulation horizontale.

CHAPITRE III :LE PROJET ARCHITECTURAL

6. pour souligner le concept de « tout sous un même toit », on a relié les trois entités avec un élément qui se développe en deux niveaux.

Figure 71. Concept « tout sous un même toit ».



7. Pour mieux connecter le projet avec son environnement, on a connecté le projet avec l'esplanade.

Figure 72. la continuité du projet avec l'esplanade.



8. Le gabarit de notre équipement est géré pour rappeler la forme des montagnes et pour s'intégrer au skyline horizontal de la ville de Bejaïa.

Figure 73. le gabarit épouse le skyline de Bejaïa



CHAPITRE III :LE PROJET ARCHITECTURAL

Description du projet

Les accès : L'accessibilité vers le projet se fait par plusieurs côtés pour une meilleure gestion du flux :

- Dans le but d'assurer l'accès à notre projet nous avons prévu deux accès mécaniques au parking sous-terrain sur le long de la voie qui le borde.
- L'accès principal se fait du côté nord qui donne sur la rue Khelfellah, et la rue Touati el Arbi
- On a prévu d'autres accès :
 - À partir du parvis du côté ouest du centre commercial
 - Trois autres accès sont créés pour assurer l'accessibilité vers les trois entités depuis l'espace central.
 - L'accessibilité depuis l'esplanade au projet se fait à partir des deux rampes

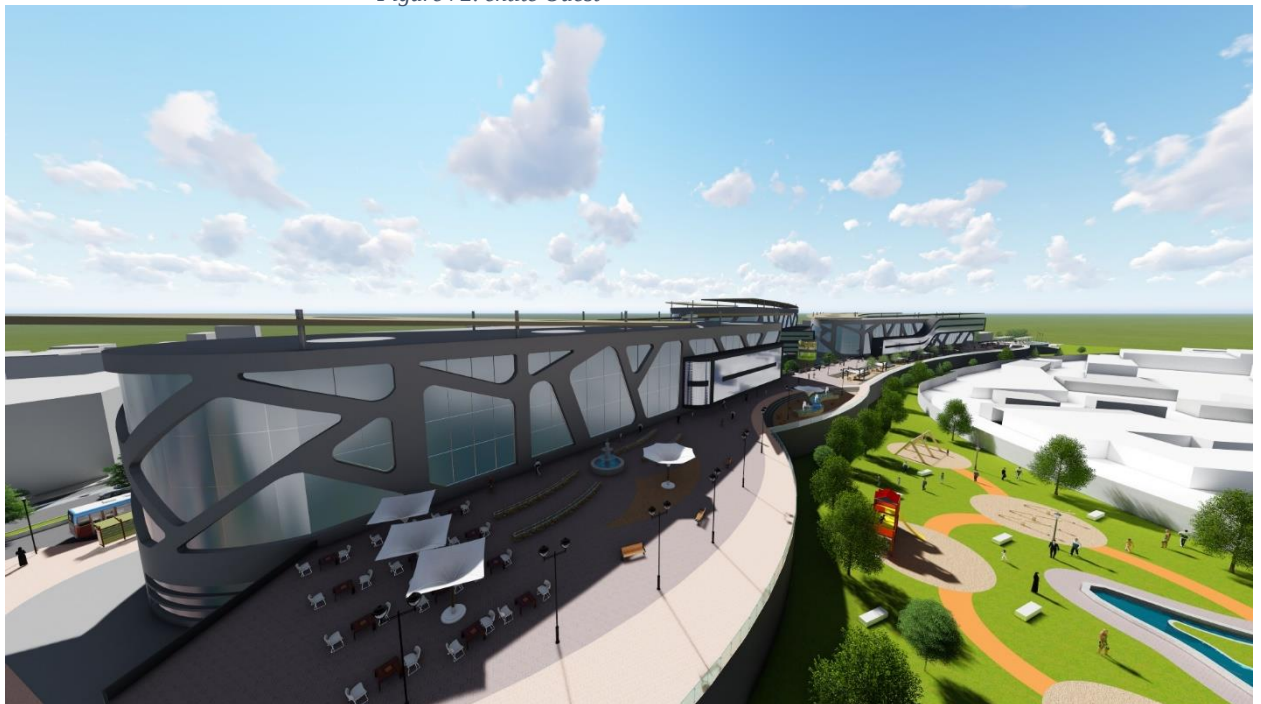
Aspect fonctionnel

Le projet est divisé en trois entités : l'entité nord, l'entité ouest et l'entité est.

L'entité nord : elle se développe en 5 niveaux, elle est occupée par le bloc administratif, qui comporte des bureaux et des salles de réunion, pour la gestion de l'équipement. Elle comporte aussi un supermarché au niveau du rez-de-chaussée et des boutiques commerciales.

L'entité ouest : se développe en quatre niveaux, le côté donnant vers la rue en RDC est consacré

Figure 72. entité Ouest



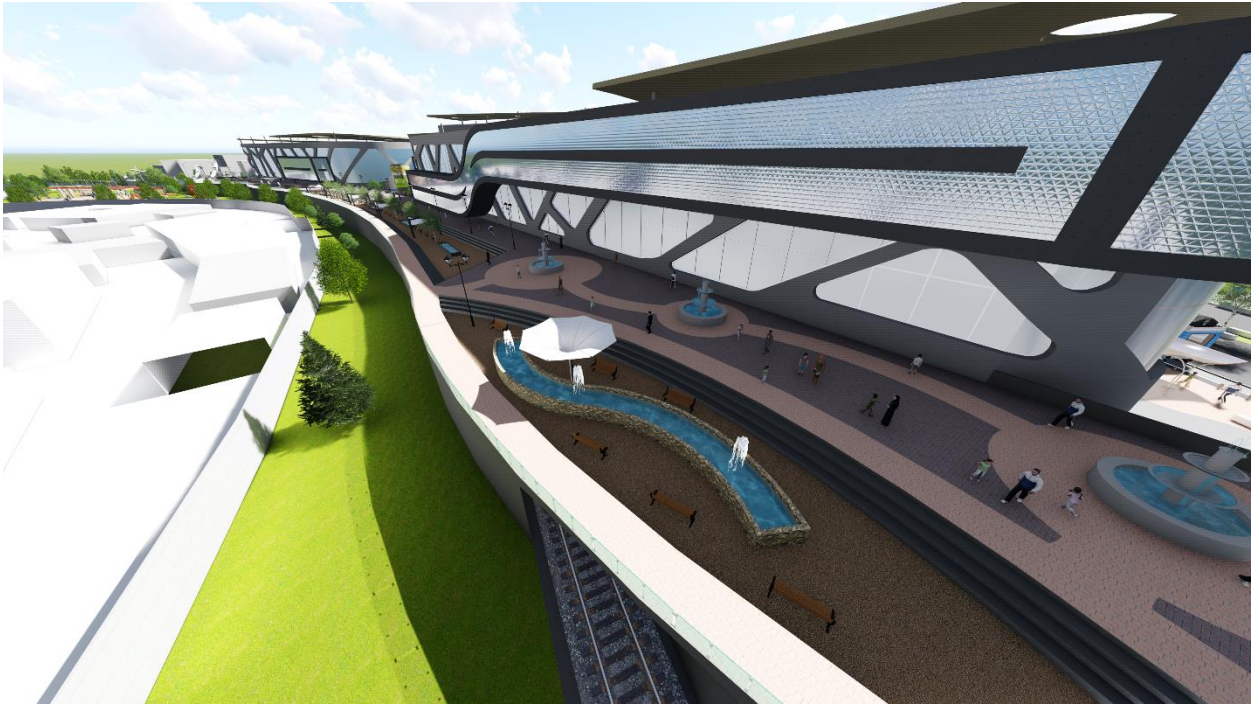
aux grillades, pour marquer une mémoire de lieu, le reste est occupé par des boutiques commerciales.

CHAPITRE III :LE PROJET ARCHITECTURAL

L'entité est : se développe en quatre niveaux, elle comprend des locaux commerciaux ainsi que des espaces de loisirs et de bien-être.

Les trois sont liés par un élément horizontal qui se développe en deux niveaux il est aménagé par des espaces de détente et de restauration

Figure 73. entité Est



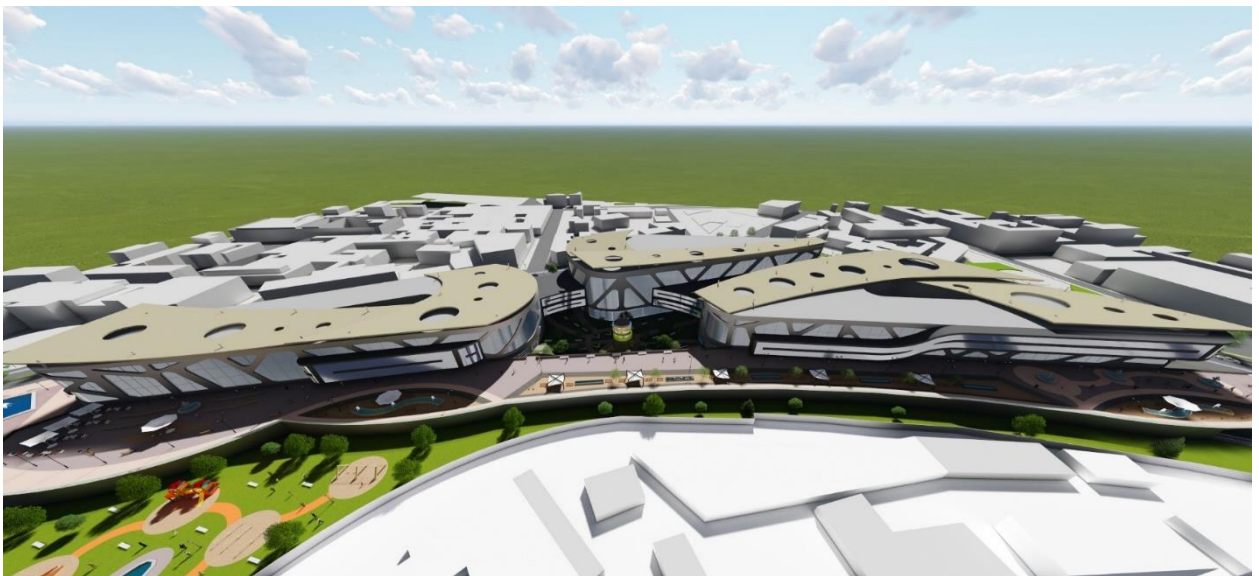
Les espaces non-bâti

Pour la gestion des flux, on a aménagé un parvis au côté ouest,

On a aménagé une cour centrale, il s'agit d'un espace d'exposition

Aspect formel :

Figure 74. vue d'ensemble



CHAPITRE III :LE PROJET ARCHITECTURAL

Notre centre commercial est doté d'une forme simple inspirée de son contexte en épousant la forme de l'assiette d'intervention. Le projet est fragmenté en trois entités liées entre elles par un volume articulateur.

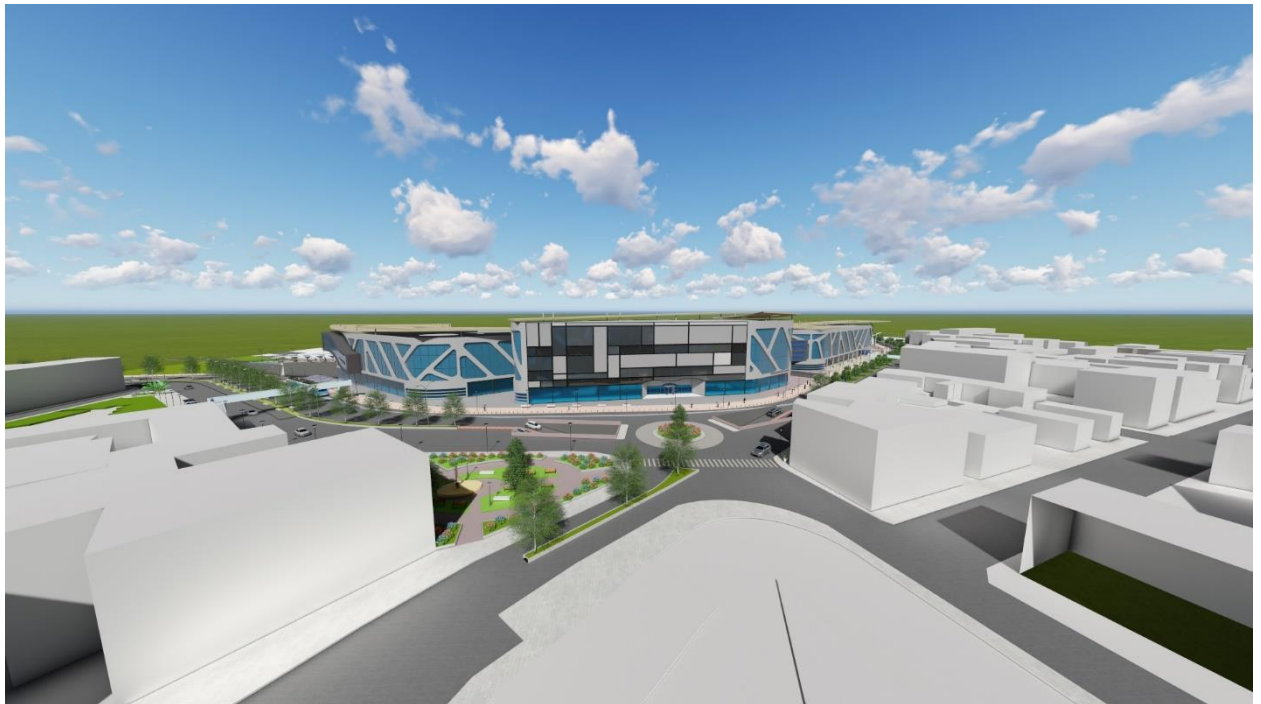
Au niveau des façades nous avons opté pour des traitements purs, simples et unifiés suivants les trois composants conventionnels qui sont le soubassement, le corps et le couronnement utilisés dans les façades aux alentours du projet.

La majorité du soubassement est vitré pour avoir une légèreté.

Le corps de la façade principale est traité du Stijl, qui désigne un mouvement artistique issu du néo-plasticisme, pour créer un élément d'appel sous forme de tableau urbain et apporter une touche de stabilité à la façade, tandis que le reste du traitement est inspiré du contexte pour rappeler le skyline des montagnes environnantes et le mouvement des vagues.

Le couronnement est assuré par une toiture dynamique et légère qui rappelle le mouvement continu présent dans le contexte (montagne-mer).

Figure 75. Concept « tout sous un même toit ».



CHAPITRE III :LE PROJET ARCHITECTURAL

Le dossier graphique.

CHAPITRE III :LE PROJET ARCHITECTURAL

Conclusion

La rénovation de la friche urbaine est liée à sa redynamisation afin de favoriser l'économie et le loisir pour renforcer son attractivité. Notre centre commercial et de loisirs abrite des espaces pouvant atteindre les objectifs cités :

- des espaces dédiés aux commerce et échange
- des espaces de loisirs et de détente.

La juxtaposition de ces espaces renferme une grande mixité sociale et fonctionnelle pour donner un nouveau souffle à ce morceau de ville

Enfin nous espérons à travers ce projet architectural revigorer l'aspect économique du site assurer sa connexion au reste de la ville.

CHAPITRE III :LE PROJET ARCHITECTURAL

CONCLUSION GENERALE.

Les friches urbaines sont une véritable opportunité au sein de la ville de Bejaia, leur exploitation représente un enjeu de taille pour promouvoir l'aspect économique de la ville à travers un projet urbain alliant mixité sociale et fonctionnelle.

Dans notre travail nous avons voulu faire de la poche urbaine engendrée par la délocalisation de la gare routière, un maillon pour assurer la continuité urbaine dans la ville

Pour revitaliser cette cellule urbaine et l'inscrire au cœur d'une dynamique urbaine nous avons établi un plan d'action :

- projection d'un centre commerciale et de loisirs ;
- projection d'une esplanade entre la zone arrière portuaire et la ville ;
- une trémie pour gérer les flux mécaniques ;
- aménagement des espaces publics pour favoriser la mixité sociale

Notre projet architectural constitue l'une des actions majeures de notre projet urbain car il va assurer d'une part la continuité urbaine, d'une autre part la redynamisation du quartier à travers

- le commerce et l'échange
- l'attractivité et le loisir

Enfin nous espérons à travers notre travail apporter des réponses, faire face aux contraintes rencontrées dans le site de l'ex gare routière.

Liste des figures

Figure 6: Carte du découpage administratif de la Wilaya de Bejaia.	P5
Figure 7 : délimitation du site d'intervention	P5
Figure 3. L'évolution de la ville de Bejaïa.....	P6
Figure 4. Carte de situation de site d'intervention.....	P7
Figure 5. Délimitation d'aire d'étude	P7
Figure 6. Le relief de la ville de Bejaïa.	P8
Figure 7. Carte de réseau hydrique	P8
Figure 8. Carte d'accessibilité à Bejaïa.	P10
Figure 9. Carte d'accessibilité au site	P10
Figure 10. Schéma de la structure viaire	P11
Figure 11. Carte des équipements	P12
Figure 12. Carte des entités urbaines	P13
Figure 13. Carte des carrefours et nœuds de la ville de Bejaïa.	P14
Figure. 14. Carte des carrefours et nœuds.	P14
Figure 15. Les places et les jardins	P15
Figure 16. Carte des vocations.	P17
Figure 17. Le parc de la villette	P22
Figure 18. Situation du parc de la villette.....	P23
Figure 19. Ligne du tramway	P23
Figure 20. Stations du métro	P23
Figure 21. Structure du parc	P24
Figure 22. La genèse du projet	P24
Figure 23. Le concept des lignes	P25
Figure 24. Les points	P25
Figure 25. Les surfaces	P26
Figure 26. Schéma du concept de l'ancrage	P26
Figure 27. Schéma du concept de l'ouverture.....	P27
Figure 28. Schéma de concept de l'articulation.	P27
Figure 29. Carte des composantes du parc de la villette.....	P28
Figure 30. Centre commercial Vill'up.....	P29
Figure 31. Carte de situation de centre commercial de Vill'up	P30
Figure 32. Schéma d'accessibilité de Vill'up	P30
Figure 33. Schéma des composant de centre commercial Vill'up	P30
Figure 34 carte d'état des lieux	P31
Figure 35. Diagramme des potentialités visuelles et des connexions possibles avec l'entourage ...	P33

Figure 36. vue sur l'esplanade.	P 33
Figure 37. vue sur l'esplanade	P 33
Figure 38. espace central d'exposition.	P 33
Figure 39. aire de jeux externe	P 33
Figure 40. Coulée verte	P 34
Figure 41. La Coulée verte	P 34
Figure 42. La trémie.	P 34
Figure 43. Le rond point.	P 34
Figure 44. Passerelle projetée.	P 34
Figure 45. La place de la stele.	P35
Figure 46. La place de la stele.	P35
Figure 47. Voie du tram.	P35
Figure 48. L'arrêt du tram	P35
Figure 49. Le centre commercial et de loisire proposé.	P36
Figure 50. Le parvis aménagé	P36
Figure51. L'arrêt de bus.	P37
Figure 52: Galleria Vittorio Emmanuele II à Milan, Italie.....	P38
Figure 53. Marché forain à Antibes, France	P38
Figure 54 Centre commercial Carrefour à Euralille, Lille, France	P38
Figure 55: Les voies mécaniques et piétonnes délimitant le centre.	P46
Figure 56. : le centre commercial et de loisirs Bab	P46
Figure 57 .la genèse du projet.	P47
Figure 58. Schéma présentant l'accessibilité du centre commercial.	P47
Figure 59 .la forme du centre commercial.	P47
Figure 60: Le système structurel du centre.	P48
Figure 61.: L'organisation des couloirs de circulation au niveau du rdc.....	P49
Figure 62.: L'organisation des couloirs de circulation au niveau du premier étage.	P49
Figure 63: L'organisation des couloirs de circulation au niveau du deuxième étage.....	P50
Figure 64. organigramme spatial du projet	P50
Figure 65. Carte qui démontre les lignes de désire.	P51
Figure 66 : Carte qui démontre les lignes de désire.	P51
Figure 67 matérialisation du parcours du désire	P54
Figure 68 élément d'appel.	P54
Figure 69. Circulation intérieure – extérieure	P54
Figure 70. Circulation verticale	P54
Figure 71. Concept « tout sous un même toit ».	P55
Figure 72. entité Ouest	P56
Figure 73. entité Est	P56
Figure 74. vue d'ensemble	P57
Figure 75. traitement de Stijl	P58

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages :

1. BAILLY, la perception de l'espace urbain: les concepts, les méthodes d'étude, leur utilisation dans la recherche urbanisme, Paris 1977.
2. INGALLINA Patrizia, Le projet urbain, Editions Que sais-je ? France, 2001, p.3Neufert Edition 2010
3. Architecture et matériaux, Edition place des victoires ; Editeur : Cristina Paredes Benitez
4. Projet urbain guide méthodologique EWA BERESOWSKA-AZZAG
5. SAMIA AKROU¹X. Casanovas ; E. Fiori. G ; Nourissier & al. Méthode RehabiMed. II. Réhabilitation des Bâtiments. Pour la réhabilitation de l'architecture traditionnelle méditerranéenne. Rehabimed, 2007
6. MICHEL VERNIERES, La contribution du patrimoine au développement local : enjeux et limites de sa mesure. Colloque, université de paris 1, Paris, février 2012
7. Camillo sitte, L'art de bâtir les villes, L'urbanisme selon ses fondements artistiques, Points, 1996
8. David Mangin, Philippe Panerai, Projet urbain, Parenthèses, 1999
9. . Bernard Tschumi, Cinegram Folie, Le Parc La Villette pour les folie les points.

Revue et publications :

1. Architecture now 8
2. Architecture aujourd'hui 76,77,91
3. BELKHEMSA Belkacem, DJELAL Nadia,La planification urbaine en Algérie face aux défis contemporains. Entre discours et réalité.
4. Nadir Djermoun, Défaillance des instruments d'urbanisme en Algérie (1re partie), 13 février 2014 vu sur: <http://maghrebemergent.info/contributions/idees/34843-defaillance-des-instruments-d-urbanisme-en-algerie-1ere-partie.html>
5. Rapport Brundtland, disponible sur : http://www.diplomatie.gouv.fr/fr/sites/odyssee-developpementdurable/files/5/rapport_brundtland.pdf (consulté le 25/01/2015)
6. KENNETH POWELL, « *La ville de demain* », Édition Laurence King, 2000.
7. « *Ville, architecture, université* », Edition le Moniteur, 1998.

Mémoires et thèses :

1. Mémoire de magister de Mr. BOUDRA Messaoud, option : ville et projet urbain.
2. Mémoire de magister approche des espaces publics urbains : CAS DE LA VILLE NOUVELLE ALI MENDJELI Présenté par : Mr AMIRECHE Toufik Soutenu le : juin 2012,
3. Thèse de doctorat Hun Hee CHO « Commerces et espaces marchands : Les centres commerciaux verticaux ».
4. Thèse de doctorat Antoine Fleury « Les espaces publics dans les politiques métropolitaines. Réflexions au croisement de trois expériences ».

Supports multimédia :

Sites internet :

1. www.trumblr.com
2. [Www. Mono mur.com](http://Www.Mono.mur.com)
3. Google Earth
4. www.pinterest.com
5. <http://www.omt.org>
6. www.wikipedia.fr
7. www.Larousse.fr
8. www.wuestundpartner.com/produkte/brachenbank/brachenliste/index_f.phtml