



Université **MOULOU D MAMMERI** de **TIZI OUZOU**
Faculté du Génie de la Construction
Département d'Architecture



MEMOIRE DE FIN D'ETUDES

Pour l'obtention du Diplôme de Master en Architecture

Thématique : Architecture Urbaine

Atelier : Architecture et requalification urbaine

Intitulé du projet :

**UN NOUVEAU DEPART POUR L'ENTREE OUEST DE
TIZI OUZOU, TRANSFORMATION D'UNE FRICHE
DESAFFECTER A UN POLE CREATEUR D'ANIMATION
TIRGWA, UN CENTRE D'ART ET DE MEMOIRE**

Présenté par :

IMADOUCHENE damia

ISSOLAH kamelia

Devant le jury composé de :

Mme. CHERNAI Samia	MAA	Présidente
Mme. BOUIFEL Kahina	MCB	Examinatrice
Mme. MDAHI Kahina	MCB	Examinatrice
Mme. MEZEGHRANE-Klari Zahoua	MAA	Encadrante
Mme YBEGGAZENE Dyhia	ARCHITECTE	Co encadrante

Soutenue le 24/06/2025

REMERCIEMENTS :

Nos premiers pas de gratitude s'adressent à dieu, dont la sagesse infini a guidé chaque étape de notre chemin.

Nous exprimons notre profonde reconnaissance à nos encadrants, Mme MEZGHRANE KLARI Saliha et Mme YBEGGAZENE DYHIA, pour leur accompagnement, leur aide précieuse, elles ont non seulement partagé leur savoir, mais ont aussi insufflé dans nos cœurs et nos esprit une confiance qui a été le véritable moteur qui nous a permis de mener à bien ce projet de fin d'études, « on vous donne confiance » une phrase qui a gravée dans nos mémoires, rappelant que la confiance est le fondement de toute création. Leur approche bienveillante, qui nous a permis de comprendre « qu'on a toujours le droit de faire des erreurs tant que nous somme en cour d'apprentissage ». Ce fut un honneur et une immense joie d'être encadrés par eux.

Nos vifs remerciements vont aux membre de jury, qui nous ont fait l'honneur d'évaluer notre travail de recherche et de participer à la soutenance.

Nous remercions également l'ensemble des enseignants et du personnel du département d'architecture de Tizi-Ouzou, qui nous ont transmis les connaissances nécessaires à notre apprentissage durant ces cinq années. Nous remercions particulièrement Mme. GUERRAH, notre enseignante de troisième année et Mr. CHABI, pour leurs efforts pour transmettre les connaissances.

Enfin, nous tenons à exprimer notre profonde reconnaissance envers notre famille, dont le soutien et l'encouragement constant à éclairer nos pas. Votre présence à nos côtés a été inestimable pendant cette étape importante de notre parcours académique.

DÉDICACES :

À dieu, Grant tout puissant, source de lumière, de sagesse divine, et de la vie qui m'a guidé et éclairé tout au long de mon chemin.

À mes précieux parent, mes sources de force et d'inspiration, mes exemples « on ne choisit pas ses parents, mais si j'avais pu le faire, je vous aurais choisis, vous deux, sans hésiter ».

Vos encouragements, votre soutien, vos sacrifices infinis et votre amour inconditionnel, ainsi la confiance, ont été les piliers de mon parcours, c'est grâce à vous et pour vous que j'ai tracé ce chemin, les mots ne sauraient exprimer toutes la gratitude que je vous dois pour tout ce que vous avez fait pour moi. De tout mon être, je souhaite que la fierté vous inonde, je m'engage à poursuivre mon chemin afin que mes sucée soient la repense des espoirs que vous avez fondés en moi, mes parent, ma vie.

À mes chers, deux frère, RAYANE et WALID comme dit : « un frère est un ami donné par nature », votre présence, vos encouragements, votre soutien indéfectible est une source constante de la joie et de la force. Je vous souhaite à tous les deux le plus grand succès dans vos parcours et la réalisation de vos objectifs.

À mes chères amies et sœur du cœur, KAMELIA (ma binôme), FATIHA, avec qui j'ai partagé ces année d'études, ces nuits blanches, ces éclats de rire. Ensemble, nous avons toujours était un trinôme unis dans l'amitié, nous avons surmonté les défit, Nous nous sommes toujours aidés pour y arriver à la fin et réaliser des travaux tellement satisfaisants, et À LIZA, avec j'ai partagé les années du lycée. Même si tu es loin, tu es toujours présente dans mon cœur.

À la mémoire de mon grand-père, homme de conviction et de la droiture. Son départ à laisser un vide immense, ce travail est un humble témoignage de ma gratitude et de mon amour. « Repose en paix cher grand père »

Que ces modestes mots soient un témoignage de ma profonde gratitude envers chacun d'entre vous. Que Dieu tout-puissant vous bénisse, que vos vies soient remplies de bonheur infini.

« Merci pour tout, mes chers êtres merveilleux. »

Damia

DÉDICACES :

Avec gratitude, ce travail modeste est dédié à :

Cette réussite, je la dédie en premier lieu à la mémoire de MON PERE, même si le destin nous prive du bonheur de partager ce moment ensemble, son amour et son souvenir restera éternellement dans mon cœur.

Ou que tu sois, je souhaite que tu sois fier de moi, que tu me vois à la hauteur de tes attentes et que je puisse honorer les valeurs que tu as inculquées en moi. Que ton âme repose en paix,

Maman, aucune dédicace ne saurait exprimer l'amour et la gratitude que j'ai pour toi, merci, pour toute son assistance et sa présence dans ma vie, d'être mon refuge et mon inspiration éternelle

Mes chers frères Nasser et Mohammed, liens du sang et du cœur, je vous dédie ce moment, en témoignage de notre amour fraternel, merci pour votre encouragement.

A ma tante adorée, un lien spécial dans mon cœur, merci pour tout ce que tu as fait pour moi, je t'aime.

A ma binôme et copine, qui a partagé avec moi tous les moments forts et émouvants de cette aventure académique, DALIA à qui je souhaite le succès et la réussite.

Mes amis FATIHA, AISSAM, KENZA Et Toutes les personnes qui ont contribuées de loin ou de près à la réalisation de ce travail.

Ces quelques lignes sont pour ceux qui ont été présents dans les moments importants, merci pour tout.

Kamesia

Résumé :

Notre mémoire s'inscrit dans la thématique de l'architecture urbaine, Ce projet développé dans le cadre de l'atelier qui contribue à la requalification urbaine de la ville de tizi ouzou qui fait face à l'étalement urbain et à une dégradation de son caractère urbain sans interventions publiques.

Notre atelier aborde deux problématique principale : les entrées de la ville et la centralité. Nous ne sommes inscrits dans la problématique de **l'entrée ouest de la ville de tizi ouzou** plus précisément sur **le quartier ancienne gare**.

Notre intervention vise à revaloriser et redynamiser un quartier stratégique qui bénéficie de nombreux atouts mais il semble un lieu non social, souffre d'un manque d'attractivité, de dynamique urbaine.

Notre objectif est d'offrir une nouvelle expérience au habitant en portant sur le rapport entre **HOMME/VILLE/NATUR**. Sur cette base, nous avons proposé des actions pour remédier à ses faiblesses et valoriser ses points forts, en renforçant sa vocation culturelle.

Parmi ces actions, une qui ambitionne d'ajouter une dimension porteuse d'image et d'identité à notre périmètre d'étude. Qui vise à redonne vie et un nouveau départ à un lieu abandonner ainsi, il prolonge l'expérience de projet urbain. Notre projet de centre d'art contemporain. Pour cette tentative, on a identifié le terrain d'ancienne gare comme site idéale.

Ce projet nommée « **tirgwa** » propose un voyage temporel à travers l'art contemporain.

Mots clés :

Requalification urbaine, porte de la ville, dynamique urbaine, attractivité, imagibilité, sociabilité, friche urbaine, partage.

Abstract:

Our thesis is part of the theme of urban architecture. This project, developed as part of a workshop, contributes to the urban redevelopment of the city of Tizi Ouzou, which is facing urban sprawl and a deterioration of its urban character without public intervention.

Our workshop deals two main issues: city entrances and centrality. We are not involved in the issue of the western entrance to the city of Tizi Ouzou, more specifically in the old train station district.

Our intervention aims to revalue and revitalize a strategic neighborhood that benefits from many assets, but it appears to be a non-social place, suffering from a lack of attractiveness and urban dynamics.

Our objective is to offer residents a new experience by focusing on the relationship between MAN, CITY, and NATURE. On this basis, we have proposed actions to address its weaknesses and enhance its strengths, while strengthening its cultural vocation. Among these initiatives, one aims to add a dimension of image and identity to our scope of study. It aims to breathe new life and a new beginning into an abandoned place, thus extending the experience of urban projects. Our contemporary art center project. For this endeavor, we identified the former train station site as an ideal site.

This project, called "tirgwa," offers a journey through time through contemporary art.

Keywords:

Urban redevelopment, city gateway, urban dynamics, attractiveness, imagery, sociability, urban wasteland, sharing.

ملخص

تندرج أطروحتنا ضمن موضوع العمارة الحضرية. يُسهم هذا المشروع، الذي طُور كجزء من ورشة عمل، في إعادة التطوير الحضري لمدينة تيزي وزو، التي تواجه زحفاً عمرانياً وتدهوراً في طابعها العمراني دون أي تدخل حكومي.

تتناول ورشتنا قضيتين رئيسيتين: مداخل المدينة والمركزية. لسنا معنيين بمسألة المدخل الغربي لمدينة تيزي وزو، وتحديداً في حي محطة القطار القديمة

يهدف تدخلنا إلى إعادة تقييم وإحياء حي استراتيجي يتمتع بالعديد من المزايا، ولكنه يبدو مكاناً غير اجتماعي، ويعاني من نقص في الجاذبية والديناميكية الحضرية

هدفنا هو تقديم تجربة جديدة للسكان من خلال التركيز على العلاقة بين الإنسان والمدينة والطبيعة. بناءً على ذلك، اقترحنا إجراءات لمعالجة نقاط ضعفها وتعزيز نقاط قوتها، مع تعزيز طابعها الثقافي. من بين هذه المبادرات، تهدف إحدى المبادرات إلى إضافة بُعد الصورة والهوية إلى نطاق دراستنا. يهدف هذا المشروع إلى بث حياة جديدة وبداية جديدة في مكان مهجور، مما يُوسّع نطاق تجربة المشاريع الحضرية. مشروع مركزنا للفن المعاصر. لهذا المسعى، اخترنا موقع محطة القطار السابقة كموقع مثالي.

يُقدّم هذا المشروع، المُسمّى "تيرغوا"، رحلة عبر الزمن من خلال الفن المعاصر

الكلمات المفتاحية

إعادة التطوير الحضري، بوابة المدينة، الديناميكيات الحضرية، الجاذبية، التصوير، التفاعل الاجتماعي، الأراضي

Agzul:

Tazrawt-nney d aħric seg usentel n tgemmi tamdinant. Asenfar-a ay d-yettwasnulfan deg ukatar n yiwen n unemhal (workshop) yettekkay deg uɛawed n ussemyer n temdint n Tizi Wezzu ay la yettqabalen asnerni n temdint d uxşar n şşifa-nnes tamdinant war ma yettekka deg-s uyref.

Tazrawt-nney tettmeslay-d yef snat n temsal timeqranin: tiwwura n temdint d tlemmast. Nettmuqul deg ukcem n wegmuđ n temdint n Tizi Wezzu, lađya deg tyiwant taqburt n tmacint.

Tamezla-nney tessea iswi n uɛiwed n wazal d usnerni n yiwet n temnađt tastratijit ay yesfaydin seg wařas, maca iban-d d amkan ur nelli d anmetti, yettwađđef s lexşas n tyawsiwin ay d-ijebden madden d tđinamit tamdinant.

Iswi-nney d akken ad d-nefk i yimezday tazmert tamaynut s uskasi yef wassay yellan gar **UMDAN, TAŸERYERT, d TAŸEWSA**. S llsas-a, nessummel-d tigawin ara d-yesbedden lqella-s n tmussni d usnerni n tzemmar-is, am wakken ara nessejhed tiyri-s tadelsant.

Gar tmuyliwin-a, yiwet tessea iswi n usnerni n uswir n tugna d tmagit deg tyeryert n tezrawt-nney. Iswi-s d asnuffes n tudert tamaynut d tmezwarut tamaynut deg umkan yettwađđgen, s waya, ad tesnerni tazmert n yisenfaren n temdint. Asenfar-nney n wammas n tzuri n wass-a. I lmend n lmejhud-a, nessemres amkan n tyiwant taqburt n tmacint d amkan yelhan.

Asenfar-a umi nesemma "tirgwa", yettak-d tikli deg wakud s tzuri n wass-a.

Awalen igejdanen:

Aɛiwed n usnerni n temdint, tawwurt n temdint, dinamika n temdint, ajbad, tugniwin, tmetti, akal n temdint, aħric.

TABLE DES MATIERES :

REMERCIEMENTS :	.....
DÉDICACES :	.....
Résumé :	.....
Abstract:	.....
ملخص.....	.....
Agzul:	.....
Chapitre I	..... 20
Introductif.....	20
1. Introduction générale :	..... 21
2. Problématique générale.....	22
3. Choix de la ville de TIZI OUZOU.....	22
4. Problématique spécifique :	..... 23
5. Les hypothèses	23
6. Méthodologies de travail	23
Chapitre I :	..... 25
Approche contextuelle	25
Introduction.....	26
I. Echelle de la ville:.....	26
1. Présentation de la ville de Tizi-Ouzou.....	26
1.1 Situation:.....	26
a. A l'échelle nationale :	..... 26
b. A l'échelle régionale :	..... 26
1.2 Accessibilité:.....	27
.....	27
2. La lecture diachronique.....	27
L'époque romaine (146 Av. J.C 1640)	27
L'époque ottomane (1640_1830)	27
L'époque coloniale (1830_1962)	28
L'époque post -coloniale (1962 à nos jours.....	29
II. Echelle périmètre par rapport à son environnement.....	31
1. État des lieux:	31

1.1	Situation	31
1.2	Les limite	31
1.3	Accessibilité.....	32
1.4	Les éléments de repère.....	32
1.5	Lecture morphologique :	33
a.	Les Voirie :.....	33
b.	Les Nœuds et intersection :	35
c.	Les entités :	35
d.	Les équipements :	42
e.	Les espaces publics :	43
f.	La mobilité urbaine	45
g.	Nuisances sonores	45
2.	Diagnostic	47
1.1	Présentation de l'aire d'intervention.....	47
1.2	Délimitation :	47
1.3	Système viaire	48
a.	Avenue Larbi ben mhidi :	48
	.....	52
b.	Boulevard STITI ALI:	52
c.	Rue les frères Chafaa	54
d.	Rue Stiti Mohammed Arezki	55
1.4	Les nœuds et les intersections :.....	56
a.	Le nœud de la bougie.....	57
b.	Carrefour Matoub Lounes.....	57
	La qualité paysagère :.....	58
1.5	Typologie de bâti :.....	59
a.	Rive nord :	59
b.	Rive sud :	66
1.6	La qualité paysagère :	70
1.7	Espaces publics :.....	70
a.	La place d'ancienne gare :	71
b.	La placette d'olivier :	72
c.	Terrain de la JSK :	73

1.8	La mobilité urbaine	74
a.	Mobilité mécanique	74
b.	La mobilité piétonne :	74
1.9	Les potentialités et les carence :	76
Chapitre II		78
Intervention urbaine		78
1.	Les expériences urbaines :	79
1.1	Exemple1 : la rambla à Barcelona.....	79
a.	Présentation de la rambla :	79
b.	Situation :	79
c.	Critères de choix de l'exemple :	80
d.	Problématique :	81
e.	Enjeux :	81
f.	Objectifs :	81
g.	Schéma d'idéation :	81
h.	Action :	82
	Conclusion	86
1.2	Exemple de renouvellement du quartier PARILLY à Bron-Lyon	87
a.	Introduction	87
b.	Présentation.....	87
c.	Critère de choix de l'exemple	87
d.	Action :	90
	.....	93
	Conclusion :	93
2.	Intervention urbaine sur le périmètre de l'entrée Ouest :	95
	Synthèse et enjeux par échelle :	95
	Idéation :	97
	ACTION :	99
a.	Action majeur :	99
	Action sur l'avenue Larbi ben mhidi :	99
	Création d'un parking urbain intégré	102
	.....	103
b.	Action sur le cadre bâti :	103

c. Action sur le terrain de l'ancienne gare :.....	104
Chapitre III :.....	105
Approche.....	105
Thématique.....	105
Introduction.....	106
1. Choix du site intervention.....	106
2. Problématique thématiques:.....	107
3. Les Objectifs du projet structurant.....	107
4. Idéation et Choix de la thématique :.....	107
5. Objectifs du centre d'art contemporain :.....	107
6. Programme contextuel.....	108
7. Analyse des exemples thématiques:.....	109
1. Centre d'art contemporain POMPIDOU à Metz.....	109
1.1 Présentation du projet:.....	109
1.2 Situation:.....	109
1.3 Idée conceptuelle :.....	110
1.4 Organisation fonctionnelle :.....	111
1.5 Système structurel:.....	112
1.6 Lumière et éclairage :.....	112
2. Institut d'art contemporain à Richmond De STEVEN HOLL.....	113
.....	113
1.1 Objectif :.....	113
1.2 Problématique:.....	113
1.3 Situation:.....	113
1.4 Idée conceptuelle:.....	114
1.5 Organisation fonctionnelle :.....	115
1.6 La lumière:.....	117
1. Programme spatial du projet:.....	119
2. Les concepts adoptés:.....	120
3. Genèse du projet :.....	121
1. Le fonctionnement du projet :.....	122
2. Descriptive du projet :.....	123
Aspect fonctionnelle :.....	123

Description des façades du projet :	123
Description technique :	124
Conclusion générale :	126
Bibliographie :	127
Annexe :	128

TABLE DES ILLUSTRATIONS :

Figure 1: carte de la situation géographique de la wilaya de Tizi-Ouzou	26
Figure 2: carte de la ville de Tizi-Ouzou à l'échelle de la wilaya source	26
Figure 3: limites de la ville de Tizi-Ouzou	26
Figure 4 : carte topographique de la ville de Tizi-Ouzou	26
Figure 5: carte d'accessibilité à la ville de Tizi-Ouzou	27
Figure 6: la ville de Tizi-Ouzou à l'époque romaine	27
Figure 7: la ville de Tizi-Ouzou à l'époque ottomane.....	27
Figure 8: la ville de Tizi-Ouzou à l'époque coloniale ph1.....	28
Figure 9: la ville de Tizi-Ouzou à l'époque coloniale ph2.....	28
Figure 10: la ville de Tizi-Ouzou à l'époque post coloniale.....	29
Figure 11: la ville de Tizi-Ouzou actuellement	29
Figure 12: carte des éléments permanents de la ville de T - O.....	29
Figure 13: situation du périmètre par rapport à la ville de Tizi-Ouzou	31
Figure 14: représentation des limites du périmètre	31
Figure 15: carte d'accessibilité au périmètre d'étude	32
Figure 16: carte représentative de l'accessibilité de notre périmètre d'étude	33
Figure 17: zoom sur l'avenue LARBI BEN MHIDI	33
Figure 18:AVENUE LARBI BEN MHIDI	33
Figure 19:boulevard Stiti Ali	34
Figure 20:zoom sur la voie des frère Chafaa.....	34
Figure 21:vue sur la voie Stiti Mohamed Arezki	34
Figure 22:carte des nœuds.....	35
Figure 23:carte des entités.....	35
Figure 24: carte des entité de rive nord.....	36
Figure 25:carte des équipement de rive nord	36
Figure 26:bâtiment EPLF	37
Figure 27:carte de l'entité terrain ancienne gare de rive nord.....	37
Figure 28:espace publique placette ait manguellet	37
Figure 29:la coopératif EL-KAHINA.....	37
Figure 30:batiment ancienne gare , la friche urbaine	37
Figure 31:aire de jeux de terrain d'ancienne gare	37
Figure 32:batiment EPLF au long de la voie	37
Figure 33:bâtiment ancienne gare	38
Figure 34:l'hétérogénéité de la coopératif EL-Kahina.....	38
Figure 35: la coopératif EL-KAHINA écrase l'échelle de la voie STITI MOHAMED AREZKI	38
Figure 36:une tentative de connecté la coopératif EL-KAHINA à l'avenue LARBI BEN MHIDI	38
Figure 37:placette ait manguellet et l'aire de jeux	39
Figure 38:la cité résidentielle 5juillet de la rive nord.....	39
Figure 39:carte d'entité des équipement de la rive sud	40
Figure 40:musée regional	40
Figure 41:maison d'environnement	40

Figure 42:habitat collectif	40
Figure 43: ex abattoir désaffecté devenue un centre d'éclairage	40
Figure 44:DEP tizi ouzou.....	40
Figure 45: carte de l'entité des maison individuelle	41
Figure 46:carte de vocation des équipement du périmètre d'étude.....	42
Figure 47:carte des place publique de périmètre d'étude	43
Figure 48:place publique d'ancienne gare	43
Figure 49:placette d'olivier non aménagé	44
Figure 50:placette d'olivier occasionnellement aménagé par des foires	44
Figure 51:terrain de la Jsk non aménagé	44
Figure 52:carte de synthèse du périmètre d'étude	46
Figure 53: carte de notre périmètre d'étude	47
Figure 54:carte des entée qui délimite notre périmètre d'étude	47
Figure 55:Carte représente les voies de l'aire d'intervention source :autocad.....	48
Figure 56:Carte représentative de l'avenue Larbi Ben Mhidi	48
Figure 57: photo de 1 ^{er} tronçon source :auteur le 04/11/24.....	49
Figure 58:Coupe A-A sur le 1er tronçon de l'avenue Larbi Ben Mhidi.....	49
Figure 59: Carte représentative des composantes du 1 ^{er} tronçon	49
Figure 60:Carte du 1er tronçon	49
Figure 61: Carte du 1 ^{er} tronçon	50
Figure 62: Carte du 2 ^{ème} tronçon.....	51
Figure 63:photo de 2 ^{ème} tronçon	51
Figure 64:Coupe B-B sur le 2ème tronçon de l'avenue Larbi Ben Mhidi	51
Figure 65:image représente le boulevard Stiti Ali	52
Figure 66: Carte représentative du boulevard Stiti Ali.....	52
Figure 67: Coupe C-C sur le Bd Stiti Ali.....	53
Figure 68: image représente les paroi de boulevard Stiti Ali.....	53
Figure 69: Carte représentative du boulevard Stiti Ali.....	53
Figure 70:Carte représentative de rue les frères Chafaa	54
Figure 71:Coupe D-D sur la rue les frères Chafaa	54
Figure 72:image représente les paroi de la rue les frère Chafaa.....	54
Figure 73:Carte représentative de la rue Stiti Mohamed Arezki	55
Figure 74:vue sur la voie Stiti Mohamed Arezki	55
Figure 75:Coupe D-D sur la rue Stiti Mohamed Arezki	55
Figure 76:carte représentative des intersection de notre périmètre d'étude	56
Figure 77:Carte représentative du nœud la Bougie.....	57
Figure 78:vue sur le nœud de la bougie.....	57
Figure 79:Carte du carrefour Matoub Lounes	57
Figure 80:Carte représentative de la qualité paysagère dans le système viaire	58
Figure 81:vue aérienne qui représente la division d'intervention.....	59
Figure 82:carte des composantes de la rive nord.....	59

Figure 83:la logique structurelle de la rive nord	60
Figure 84:coupe schématique représente le déséquilibre d'échelle dans la rive nord	60
Figure 85:facade de la rive nord au long de l'avenue Larbi ben mhidi, hétérogénéité de gabarit	60
Figure 86:batiment ancienne gare avant sa désaffectation.....	60
Figure 87:le bâtiment ancienne gare aujourd'hui.....	60
Figure 88: vue aérienne de bâtiment d'ancienne gare	61
Figure 89:facade de bâtiment d'ancienne gare , style moderne	61
Figure 90:les fonction de différente niveaux de bâtiment ancienne gare.....	61
Figure 91:l'état actuelle de bâtiment d'ancienne gare	61
Figure 92:la système constructif de bâtiment ancienne gare.....	62
Figure 93:la système constructif de bâtiment ancienne gare	62
Figure 94: le plancher en caisson qui permet de réalisé des vaste espace comme le cas de bâtiment ancienne gare	62
Figure 95:l'état actuelle à l'extérieur de la friche urbaine	62
Figure 96: l'état actuelle à l'intérieur de la friche urbaine	62
Figure 97: carte représente la typologie de la rive nord.....	63
Figure 98:l'état actuelle de bâtiment EPLF	63
Figure 99: écrase l'échelle de la voie Stiti Mohamed Arezki EPLF	63
Figure 100:le bâtiment EPLF Créé un déséquilibre dans la structure.....	63
Figure 101: faible qualité paysagers et architecturale de bâtiment EPLF	64
Figure 102:l'emplacement de la coopératif EL-KAHINA.....	65
Figure 103:la coopératif crée un déséquilibre dans l'échelle.	65
Figure 104:image qui représente l'écrasement de la voie Stiti Mohamed Arezki par la coopératif	65
Figure 105:une tentative de communiqué la coopératif à l'avenue LARBI BEN MHIDI	65
Figure 106:faible qualité architectural de la coopératif	65
Figure 107:carte des entité de la rive nord	66
Figure 108:carte représente l'entité mixte de la rive sud.....	66
Figure 109:carte des composante de la partie équipement.....	66
Figure 110: Manque de dynamique urbaine à cause de la clôture des équipements.....	67
Figure 111: Bd Stiti animé par les équipements	67
Figure 112: Façade animé par les commerces de l'immeuble semi collectif.....	67
Figure 113: Coupe schématique A-A.....	67
Figure 114: Carte de la p. maisons individuelles.....	67
Figure 115: Vue montre le gabarit des maisons individuelle.....	68
Figure 116: Carte de la sous entité habitation sur l'ensemble de la rive Sud.....	68
Figure 117: RDC affecté aux commerces.....	68
Figure 118: Implantation linéaire	68
Figure 119: Façade urbaine animée par les commerces.....	68
Figure 120: Carte de la sous entité vide sur l'ensemble de la rive Sud.....	69
Figure 121: Absence d'aménagement et du mobilier urbain	69
Figure 122: Vue extérieure de la clôture de l'assiette	69

Figure 123: carte et image montrant la qualité paysagers	70
Figure 124:carte des espace publics dans l'aire d'étude	70
Figure 125: l'emplacement de la palace ait manguellet et l'aire de jeux	71
Figure 126: l'aménagement de la place ait manguellet.....	71
Figure 127:l'aménagement de l'aire de jeux	71
Figure 128:placette d'olivier non aménagé	72
Figure 129:placette d'olivier aménagé par des foires.....	72
Figure 130:l'emplacement de terrain de la Jsk , le vide urbain	73
Figure 131: carte de la mobilité urbaine mécanique de l'aire d'intervention	74
Figure 132:carte de la mobilité urbaine mécanique de l'aire d'intervention	75
Figure 133:image de l'état de la mobilité piétonne dans l'aire d'intervention	75
Figure 134: presentation de la rambla	79
Figure 135:situation de la rambla	79
Figure 136:schéma d'idéation de la requalification de la rambla.....	81
Figure 137:action sur la section standard	82
Figure 138: vue sur la voie mécanique de la section standard	82
Figure 139:action sur la section standard	82
Figure 140:la section majeur de rambla avant le réaménagement.....	83
Figure 141:après le réaménagement de la section majeur de rambla	83
Figure 142:les borne escamotable dans la section majeur de rambla	84
Figure 143:vue sur l'éclairage de la rambla	84
Figure 144:rambla avant le réaménagement.....	85
Figure 145:la rambla après le réaménagement.....	85
Figure 146:fig: carte d'objectifs de renouvellement de Parilly traitée par auteur	89
Figure 147: schéma d'action de renouvellement urbain de Parilly	89
Figure 148: schéma d'action sur le système viaire et mobilité.....	90
Figure 149 : photos des actions réalisées sur le système viaire	90
Figure 150:Fig :schéma d'UC1 avant et après renouvellement	91
Figure 151: <i>schéma d'action d'UC1</i>	91
Figure 152 : <i>photos montrant le cadre bâti renouvelé du quartier Parilly</i>	92
Figure 153 : <i>photos montrant la structuration et l'aménagement des espaces publics du quartier</i>	92
Figure 154: photos sur l'aménagement des espaces verts du quartier /source : site internet Vénissieux-Grand Parilly-La Métropole de Lyon	92
Figure 155: schéma d'UC6 avant renouvellement urbain	92
Figure 156: schéma de UC1 avant renouvellement urbain	92
Figure 157: <i>schéma d'après renouvellement urbain</i>	93
Figure 158:carte d'idéation	98
Figure 159: photo de L'avenue Larbi Ben M'hidi avant la requalification	99
Figure 160: L'avenue Larbi Ben M'hidi après l'intervention	99
Figure 161: photo de L'intersection de la bougie avant la requalification	100
Figure 162 : Le moment de sociabilité après l'intervention	100
Figure 163:matérialisation de moment d'articulation.....	100

Figure 164:matérialisation de la séquence récréative.....	101
Figure 165:la placette d'olivier avant la requalification.....	101
Figure 166:photo après la requalification de la placette d'olivier, une la séquence événementielle de la flânerie urbain	102
Figure 167:photo après la requalification, structuration de moment de dialogue	102
Figure 168:le terrain de la Jsk avant la requalification	103
Figure 169:matérialisation de terrain de la Jsk	103
Figure 170:terrain de la jsk avant la requalification.....	103
Figure 171: parking urbain crée sur le terrain de la Jsk	103
Figure 172:les maison individuelle le long de la voie Larbi ben mhidi avant la requalification	103
Figure 173:maison individuelle le long de la flânerie après la requalification,	103
Figure 174: photo de La Cité EPLF avant l'intervention	104
Figure 175:batiment EPLF avant la requalification	104
Figure 176:revitalisation de bâtiment EPLF	104
Figure 177:la coopérative avant la requalification	104
Figure 178:la requalification de bâtiment de la coopérative.....	104
Figure 179: projet d'institut d'art contemporain	113
Figure 180:situation de l'institut d'art contemporain.....	113
Figure 181:idée conceptuelle de Steven holl	114
Figure 182:la composition volumétrique de l'institut d'art contemporain	114
Figure 183: plans d'institut d'art contemporain	115
Figure 184: forum central au première étage.....	115
Figure 185: espace de performance au première étage.....	115
Figure 186:Au dessus de forum , la 4 galerie, espace éclairé par une lumière diffuse qui traverse les murs à double vitrage.....	116
Figure 187:Les deux galerie de 2 ème niveau bifurque dans des direction différent et rejointes en un point aigu	116
Figure 188:tableau du programme surfacique d'institut d'art contemporain	116
Figure 189: vue sur la façade de l'ICA avec ces murs translucide lumineux.....	117
Figure 190: projection vidéo sur les murs de la façade urbaine de l'ICA.....	117
Figure 191:image montrant le plancher collaborant en assemblant au poteau béton.....	124
Figure 192:l'emplacement des joint	125
Figure 193 :système de bardage en bois.....	125

Chapitre I

Introductif

1. Introduction générale :

La ville ,dans son ensemble ,constitue une entité géographiquement cohérente ,depuis son existence elle se forme ,grandit et s'étale donnant lieu à des formes urbaines très variées ;ainsi la qualité urbaine des villes est un enjeu majeur dans le contexte contemporain ,ou les défis liés à l'urbanisation rapide et à la croissance démographique posent des problèmes variés .ses tissus portent souvent l'histoire et le signe identitaire de ses habitants ,de ce fait les villes doivent non seulement offrir des infrastructures adéquates ,mais également garantir un cadre de vie agréable et inclusif pour tous leurs usagers pour un environnement vivant ,ce que signale Jane Jacobs : « une ville est un lieu de diversité ou les gens se rencontrent ,échangent et cohabitent ,ce qui en fait un environnement dynamique et vivant ».

Dans ce cadre, la ville de Tizi-Ouzou fait partie des villes urbaines ayant vécu des développements et des compositions urbaines à travers le temps, elle se distingue par ses particularités culturelles et historiques, mais elle fait face à des défis liés à la qualité de son espace urbain.

Toutefois , la ville après le développement économique et la révolution industrielle a traduit une extension dans différentes direction ce qui a dû à l'apparition de la notion de porte urbaine –l'entrée de la ville ,elle est l'espace symbolique qui marque le premier contact des visiteurs avec l'espace urbain et l'accueil et l'intégration des valeurs culturelles locales ;cependant, elle joue un rôle crucial dans l'identité et l'image d'une ville « la porte de la ville n'est pas seulement un passage , c'est un espace de rencontre , un lieu où se dessine l'identité urbaine ». Ainsi ,la porte Ouest de la ville de Tizi-Ouzou, le quartier d'ancienne gare ; participe à l'affirmation de cette identité ,elle est la première extension urbaine dans cette direction ; était caractérisée par une belle dynamique social et économique auparavant ,un symbole de relations extérieurs intérieurs ,traversée par la première trace urbaine (l'axe territoriale-la RN12) .au fils du temps ,ce quartier a subi une dégradation après la désaffectation de la gare routière ce qui a dû à la perte de sa vocation et de son statut ,ainsi qu'à l'échelle urbaine ,ce qui a engendre une rupture d'échelle et morphologique entre les entités du quartier avec son environnement ,de problème de transit , et de poche vides ,influençant l'image de la ville.

A cet effet, une configuration urbaine est nécessaire pour redynamiser ce seuil et de l'enrichir afin d'avoir une qualité de vie améliorée correspondant aux besoins de la ville et de l'habitant ;la restructuration de la porte urbaine de Tizi-Ouzou doit être envisagée à travers le prisme de la requalification urbaine, cette dernière se définit comme un processus de transformation et d'amélioration d'un espace urbain ,c'est l'art de redonner vie à des espaces oubliés ,cette action nécessite une approche holistique qui inclut la participation des citoyens, la préservation du patrimoine et l'amélioration des services urbains .

Notre intérêt à partir de ce travail consiste à redonner à la ville et au quartier une nouvelle image novatrice, d'une ville urbaine à une ville humaine qui privilégie les besoins des habitants, en favorisant l'identité collective par la revitalisation de l'expérience sociale et la recréation de vécu et de la cohésion à travers l'architecture et les espaces publics, comme l'indique l'urbaniste Richard Florida « [les villes qui réussissent sont celles qui savent intégrer leur passé dans leur avenir](#) »

En dernier, l'entrée ouest de Tizi-Ouzou mérite une attention particulière pour garantir une qualité urbaine optimale. L'action de requalification et de renouvellement doivent s'inscrire dans une démarche visant à renforcer l'identité de la ville, en mettant l'accent sur le rapport entre **HOMME- VILLE- NATURE**, afin d'offrir une nouvelle expérience partagée.

2. Problématique générale

La ville de Tizi-Ouzou bénéficie d'une richesse en éléments historiques, une diversité naturelle et des potentialités culturelles...Par ailleurs, caractérisée par une accessibilité favorable grâce à ses infrastructures routières comportant des axes routiers majeurs, marquant ainsi les portes des villes Est et Ouest.

Notre périmètre ; la porte Ouest de cette ville, considérée comme la première extension urbaine vers cette direction, bien qu'elle ait été un lieu dynamique et un point d'échanges, elle n'est plus vécue aujourd'hui, mais demeure un symbole de mémoire et d'identité pour la ville.

Dans le but de réintégrer le périmètre dans son contexte stratégique en tant que porte ouest de la ville de Tizi-Ouzou, et dans sa réalité urbaine développée par les diverses civilisations, en tant que carrefour d'échanges dynamique, il faut en faire de lui un véritable centre d'échanges culturels et commerciaux en contribuant à l'identité urbaine de la ville et affirmant son imagibilité

3. Choix de la ville de TIZI OUZOU

Notre choix s'est porté sur la ville de Tizi-Ouzou en raison de sa proximité géographique facilitant la logistique du projet. La diversité de son paysage urbain, avec des lotissements, des grands ensembles et des ZHUN, offre un contexte idéal pour élaborer des solutions de requalification urbaine applicables à d'autres zones similaires en Algérie. Ainsi, Tizi Ouzou a été choisie non seulement pour sa localisation pratique mais aussi pour sa représentativité et sa diversité urbaine.

4. Problématique spécifique :

Notre périmètre d'étude, située à l'entrée ouest de la ville de tizi ouzou, cette situation stratégique lui confère des potentialités. En tant que porte de la ville de crée un lieu accueillant, soucieux de l'identité locale et capable de renforcer l'imagibilité et l'attractivité de la ville.

Cependant, malgré cette position stratégique, l'entrée ouest de tizi ouzou fait face à des défis majeurs qui limitent le vécu sociale et la qualité urbaine.

Il est donc essentiel de transformé ce périmètre en une véritable porte de la ville et le réinséré dans sa réalité urbaine en renforçant les échange culturelle et commerciale en créant des espace dynamique et conviviaux.

5. Les hypothèses

Pour élaborer un travail cohérent et apporter des réponses aux problématiques, des hypothèses sont proposées :

- Développer **une liaison** entre la porte ouest de la ville et le centre urbain tout en atténuant **le caractère de transit**
- Instaurer une **dynamique urbaine** dans le périmètre et améliorer son attrait par une multiplicité des usages
- Intégrer des **infrastructures vertes** et agir sur le potentiel immobilier pour améliorer la qualité de vie

6. Méthodologies de travail

Afin de répondre aux problématiques posées dans le chapitre introductif, aux objectifs et hypothèses cités, et pour permettre de comprendre l'état actuel de la ville de tizi ouzou de prélever ses potentialités et ses menaces, le travail sera reparti en 3 chapitres

Chapitre introductif :

Il englobe à la fois la démarche de notre choix méthodologique et les différentes problématiques générales et spécifiques que nous chercherons à résoudre par la suite.

Chapitre 1 : approche contextuelle

Ce chapitre propose une analyse à deux échelles : celle de la ville et de son aperçu historique (en demeurant vigilant par rapport au périmètre), nous serons en mesure de formuler la problématique générale. et l'échelle du périmètre, elle se divise en deux parties : la 1ère partie concerne l'état des lieux d'une manière générale aide à formuler la problématique spécifique, la 2ème partie est consacrée au diagnostic urbain qui constitue une analyse approfondie d'une aire d'intervention ce qui permet d'identifier les forces et les faiblesses d'une aire d'étude.

Chapitre 2 : intervention urbaine

Ce chapitre est structuré en deux parties : l'étude des expériences urbaines et l'intervention sur la zone d'étude. il définit notre proposition urbaine en se fondant sur des actions de requalification et renouvellement urbain, afin de réaliser les objectifs mentionnés antérieurement.

Chapitre 3 : approche architecturale

Ce chapitre va présenter la partie opérationnelle du projet architecturale, le passage de l'idéation à la réalité spatiale et planimétrique, il contient la partie thématique (descriptive), et celle de conceptualisation et la matérialisation du projet (idéation).

Chapitre I :

Approche contextuelle

Introduction

La ville de Tizi-Ouzou se trouve à un emplacement stratégique dans le nord de l'Algérie et au cœur de la Kabylie, qui couvre une étendue marquée par des massifs montagneux.

Différentes évolutions historiques ont marqué son parcours et son environnement y compris sa porte Ouest, notre étude va explorer son histoire riche, découvrir les éléments qui font sa singularité est examiner son impact sur le développement urbain et sociale de la ville de Tizi-Ouzou.

I. Echelle de la ville:

1. Présentation de la ville de Tizi-Ouzou

1.1 Situation:

a. A l'échelle nationale :

La ville de Tizi-Ouzou se trouve au nord de l'Algérie, précisément dans l'envoutante région de la Kabylie

Elle est éloignée de 103 Km de la capitale d'Alger, de 123 Km à l'Ouest de Bejaia, à 52 km à l'est de Boumerdès, 40 Km au Nord de Bouira et à 30 km de la mer méditerranéenne

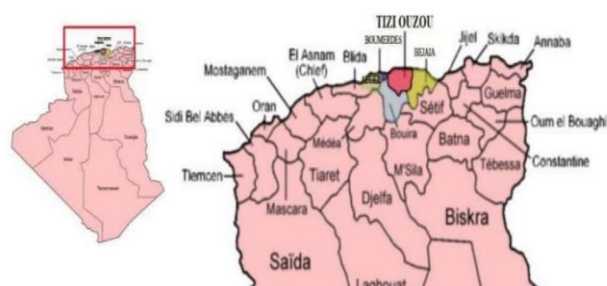


Figure 1: carte de la situation géographique de la wilaya de Tizi-Ouzou

b. A l'échelle régionale :

La ville est située au centre de la commune de Tizi-Ouzou, étalée sur une superficie de 2 957,93 km² ; Elle est limitée par :

- La commune de Sidi Naman au Nord.
- La commune de Beni Zmenzer et Beni Aïssi au Sud
- La commune de Tizi Rached à l'Est.
- La commune de DBK et Tirmitine à l'Ouest.



Figure 2: carte de la ville de Tizi-Ouzou à l'échelle de la wilaya source

Sa topographie : La ville est encadrée entre deux massifs : au nord le mont de Belloua et au Sud le mont de Hasnaoua.



Figure 4 : carte topographique de la ville de Tizi-Ouzou
Source : Google earth traité par auteurs

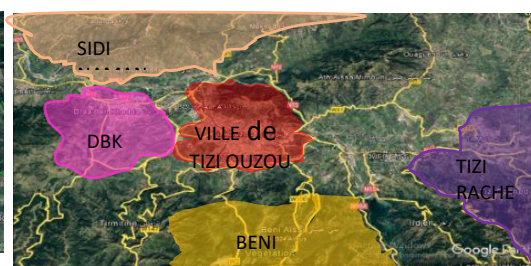


Figure 3: limites de la ville de Tizi-Ouzou
Source : Google earth traité par auteurs

1.2 Accessibilité:

La ville est desservie par deux axes majeurs

- La RN12 qui assure la liaison Alger-Tizi-Ouzou et Bejaia
- La RN72 qui relie Tizi-Ouzou à Tizirt

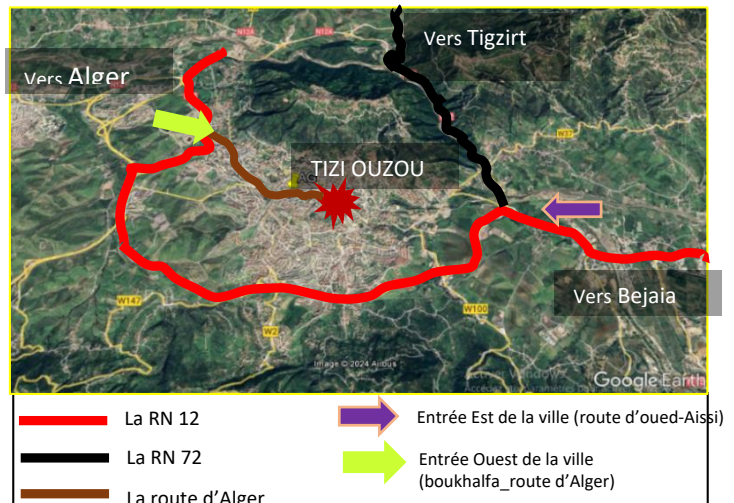


Figure 5: carte d'accessibilité à la ville de Tizi-Ouzou

Source : Google earth traité par auteurs

2. La lecture diachronique

L'analyse diachronique nous donnera l'opportunité d'étudier et d'examiner les différentes périodes historiques qui ont impacté et modelé la ville de tizi ouzou au fil du temps, tout en permettant de suivre l'évolution du périmètre d'intervention à travers les diverses transformations historiques.

L'époque romaine (146 Av. J.C 1640)

Faits historiques

_La pénétration des romains à la région

Faits urbains

_La création de l'axe territoriale Alger-Bejaia

_Le début de formation du village Amraoua

_L'instauration d'un poste de surveillance sur le col des genets

Constat

La formation de la première trace urbaine de notre périmètre à travers l'axe territoriale Alger-Bejaia

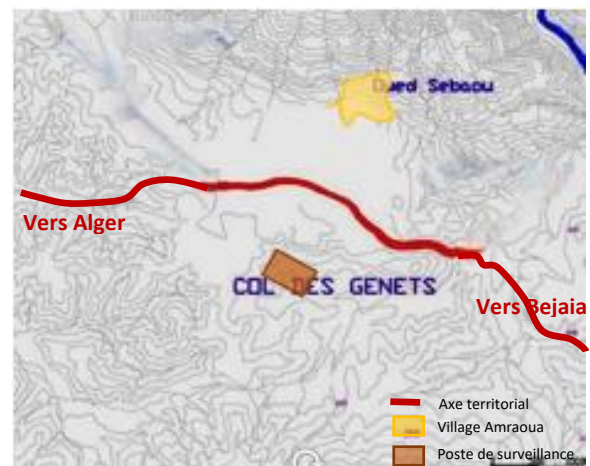


Figure 6: la ville de Tizi-Ouzou à l'époque romaine

Source: traité par auteurs

L'époque ottomane (1640_1830)

Faits historiques

_L'arrivée de l'empire ottomane en 1640

Faits urbains

_la formation du village traditionnel Amraoua en 1640

_La transformation du poste de surveillance en un bordj turc en 1720

_l'établissement d'un souk sur l'axe territorial

Constat

Notre périmètre n'a marqué aucune évolution dans cette période

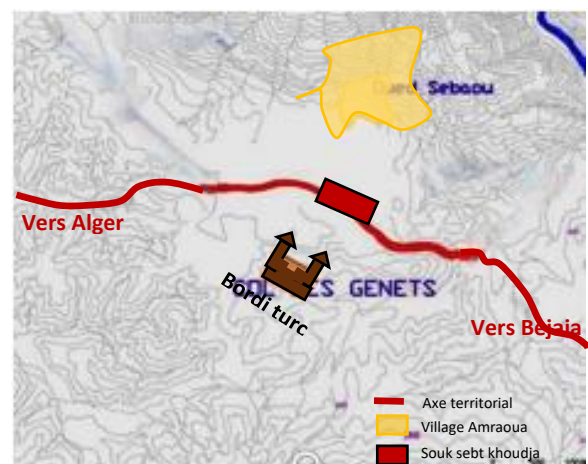


Figure 7: la ville de Tizi-Ouzou à l'époque ottomane

Source: traité par auteurs

L'époque coloniale (1830_1962)

Cette époque est marquée par plusieurs étapes et évolutions ayant influencée l'urbanisation de la ville de tizi ouzou et notamment le périmètre d'étude

Faits historiques

- _ La conquête coloniale française en 1844
- _ L'avènement du chemin de fer Alger- Tizi-Ouzou en 1888.
- _ Politique des terres brûlées engendrant l'exode rural 1956.
- _ Elaboration du plan de Constantine 1958.

Faits urbains

PHASE 1 : FORMATION ET EXTENSION DU TISSU COLONIALE (1855_1880)

- **La formation du 1^{er} noyau coloniale (1855_1876)**

- _ transformation du bordj turc en caserne
- _ le déplacement du souk vers notre périmètre d'étude à l'entrée Ouest de la ville de Tizi-Ouzou
- _ la création du premier noyau coloniale sur l'axe territoriale Alger-Bejaïa, caractérisé par un tracé en damier

- **L'extension du 1^{er} noyau coloniale (1878_1880)**

- _ la destruction de la partie sud du village Amraoua (la smala)
- _ l'extension du 1er noyau coloniale vers le nord-ouest (partie sud du village Amraoua, en gardant le tracé en damier
- _ l'établissement d'un tribunal

Constat

Le déplacement du souk vers notre périmètre lui fournit un deuxième tracé avec une vocation économique

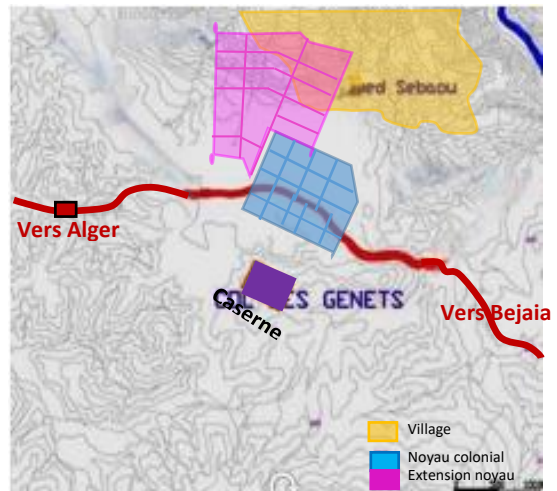


Figure 8: la ville de Tizi-Ouzou à l'époque coloniale ph1

PHASE 2 : LE PASSAGE DU VILLAGE A LA VILLE et DE L'ILOT A LA BARRE (1880_1962)

- **Du village à la ville (1880-1950)**

- _ L'axe Bejaïa –Alger devient une ligne de croissance.
- _ Une extension vers notre périmètre due à l'avènement du chemin de fer.
- _ Création de grands équipements tels que : la gare ferroviaire, l'hôtel de ville, palais de justice, prison...etc. en 1920, et hôpital en 1950.

- **De l'ilot à la barre (1950_1962)**

- _ passage du stade rural à un stade urbain
- _ l'extension dans les directions Est et Ouest et le début de formation des cités de recasements et barres HLM (Moqadem, le, le, le, le, le Cadi, les genets, cité 5 juillet...)

Constat L'extension dans la direction ouest du tissu coloniale suivant l'axe territoriale et l'avènement du chemin de fer, ont donnés au périmètre une nouvelle transformation urbaine qui se résulte par la création de site d'intervention l'actuel quartier ancien gare.

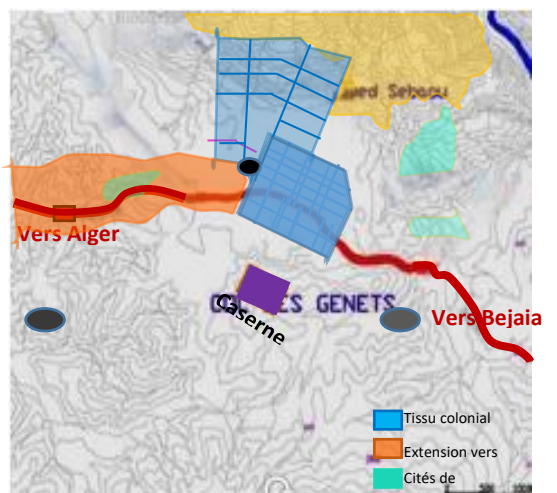


Figure 9: la ville de Tizi-Ouzou à l'époque coloniale ph2

L'époque post-coloniale (1962 à nos jours)

▪ **De 1962 à 2008**

Faits historiques

- _ l'indépendance en 1962
- _ Lancement des plans quadriennal (1et 2)
- _ Plan socioéconomique et éducatifs PUD pour restructurer et densifier l'espace urbain.
- _ la crise de logements due à l'exode rural vers la ville

Faits urbains

- _ la formation de notre périmètre
- _ l'axe territorial devient le 1^{er} axe de dédoublement (RN12)
- _ éclatement de la ville dans les sens Est et Ouest
- _ libération et déplacement du souk vers le sud de la ville
- _ établissement des barres HLM et du programme ZHUN (des lotissements et coopératives)
- _ Réalisation de plusieurs équipements : l'hôtel lalla Khadīdja et belloua, stade 1er novembre, la maison de la culture, une gare ferroviaire et routière, théâtre régionale, université hasnaoua ex habitat ...

▪ **DU 2008 à NOS JOURS**

- _ La désaffectation de la gare routière, elle devient une friche
- _ réalisation de nouveaux équipements à La périphérie Ouest de la ville de tizi ousou tels que : le musée régionale, le stade Hocine Ait Ahmed à Boukhalfa

Constat

Après le déplacement du souk et la désaffectation de la gare routière, notre périmètre d'étude a perdu sa vocation et son statut économique, aujourd'hui il demeure an axe de transit.

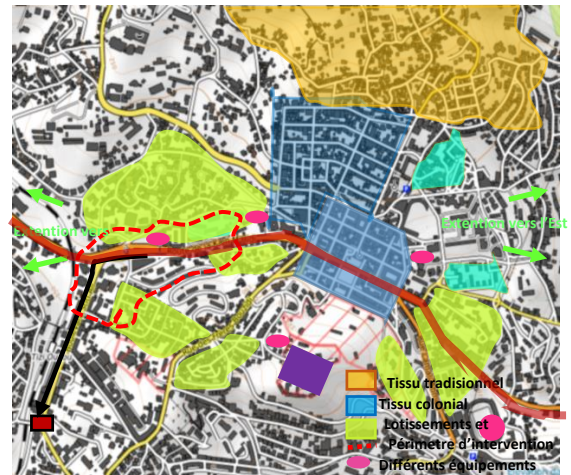


Figure 10: la ville de Tizi-Ouzou à l'époque post coloniale Source : traité par auteurs

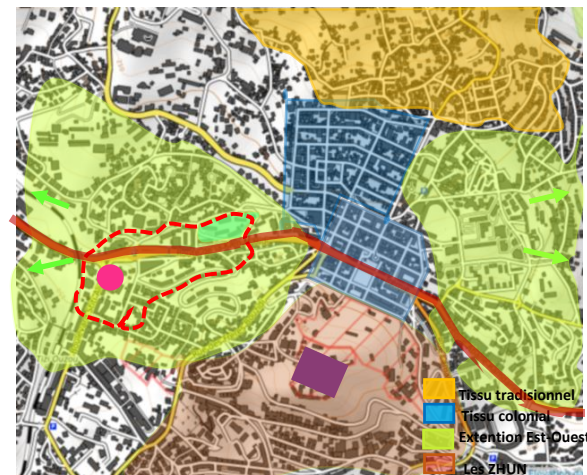


Figure 11: la ville de Tizi-Ouzou actuellement Source: traité par auteurs

LES ELEMENTS DE PERMANENCE

- L'axe territorial Alger-Bejaïa.
- Village traditionnel
- La trame urbaine du tissu colonial.
- Le bordj turc.
- Les grands ensembles de l'habitat.
- Les grands équipements (le tribunal, l'hôtel de ville, bâtiment de l'ancienne gare, maison de la culture, hôtel lalla khedidja, stade 1^{er} novembre...

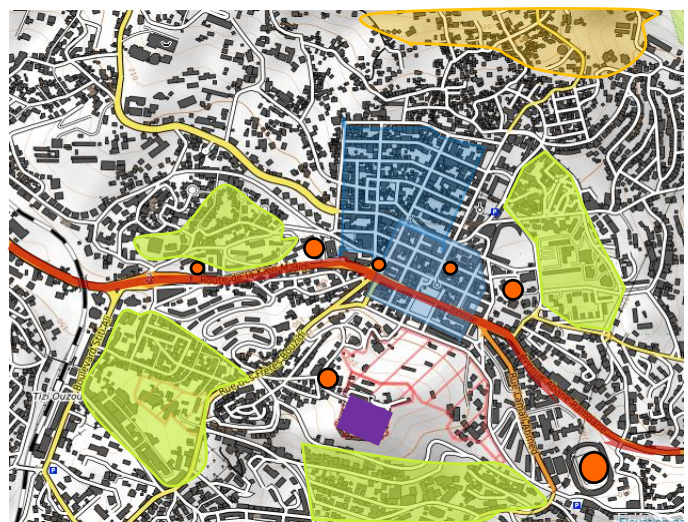


Figure 12: carte des éléments permanents de la ville de T - O Source : traité par auteurs

Synthèse de la lecture diachronique

La lecture historique de la ville de tizi ousou, nous a permis de comprendre les différentes transformations et l'importance de notre périmètre par rapport à la ville notamment la variabilité de son statut, en étant d'abord une périphérie Ouest traversé par l'axe territorial, puis devenu un centre d'échanges commerciaux grâce à la présence du souk, et avec la réalisation de la gare routière, le statut du périmètre a été renforcé.

Aujourd'hui avec le déplacement du souk et la désaffectation de la gare routière, le périmètre malgré sa position stratégique, il demeure non vécu et a perdu son attractivité et sa dynamique urbaine

Synthèse générale

Notre étude s'est focalisée sur la ville de Tizi-Ouzou qui porte un statut de capitale régionale et sa position stratégique lui a permis d'être un lieu de brassage de plusieurs civilisations historiques qui ont marqués son identité et son développement urbain et économique.

La ville de Tizi-Ouzou a connu une croissance urbaine traduite par l'extension vers notre périmètre d'étude, la porte Ouest de la ville, cette situation lui conféré un rôle crucial dans la facilitation des différentes échanges en mettant l'accent sur la réalité urbaine de ce secteur, en cherchant à en faire une séquence de transition, en accueillant et affirmant une véritable image.

Problématique générale

Dans le but de réintégrer le périmètre dans son contexte stratégique en tant que porte ouest de la ville de Tizi-Ouzou, et dans sa réalité urbaine développée par les diverses civilisations, en tant que carrefour d'échanges dynamique, il faut en faire de lui un véritable centre d'échanges culturels et commerciaux en contribuant à l'identité urbaine de la ville et affirmant son imagibilité

II. Échelle périmètre par rapport à son environnement

1. État des lieux:

1.1 Situation

Notre périmètre d'étude se trouve à l'entrée Ouest de la ville de Tizi-Ouzou à proximité du centre historique de la ville. Représentant la première extension de la ville vers l'ouest et le seuil cette dernière, s'étendant le long de la route nationale RN12 reliant Alger-Bejaïa.

Il constitue à la fois la transition entre l'entrée et le centre-ville.



Figure 13: situation du périmètre par rapport à la ville de Tizi-Ouzou
Source : Google earth traité par auteurs

1.2 Les limite

Le périmètre est délimité par :

- cité 5 juillet, 20 aout et le centre urbain à l'Est,
- quartier Sud-Ouest à l'Ouest,
- Cité Bouaziz et 11decembre au Sud,
- Quartier les tours-villas au Nord.

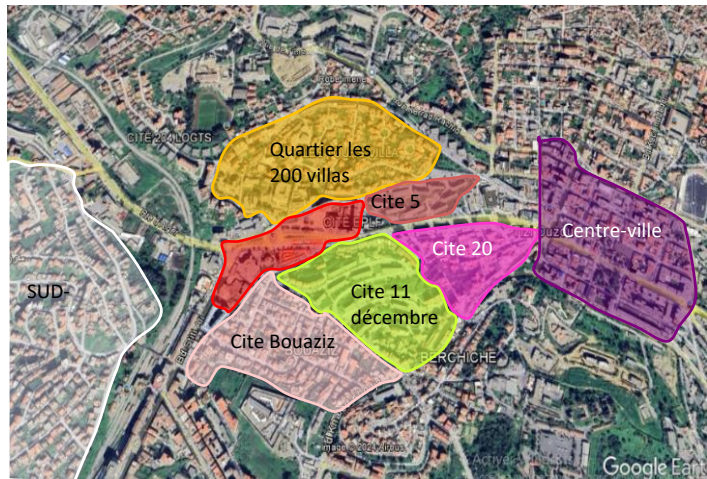


Figure 14: représentation des limites du périmètre
Source : Google earth traité par auteurs

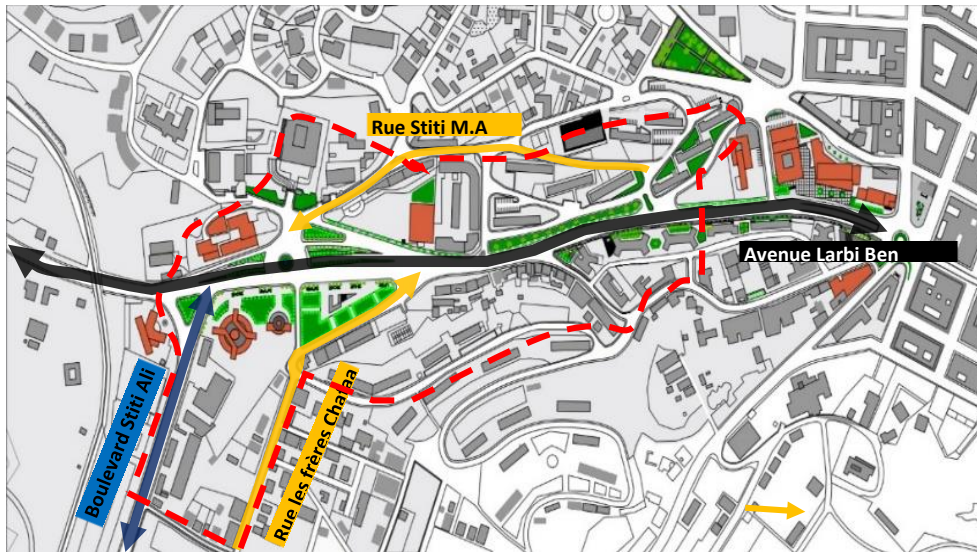
Constat

Son emplacement stratégique en tant que porte d'entrée de la ville lui confère une dynamique et une visibilité particulière

1.3 Accessibilité

Le périmètre est accessible par un réseau de voies d'ordres différents :

- **axe** de premier ordre : **l'avenue Larbi Ben Mhidi** par le coté Est : elle relie l'entrée ouest au centre de la ville. Avec un flux mécanique important. Cet axe est hors échelle de la ville ni l'habitant, crée une rupture qui pose le problème de transit.
- axe du deuxième ordre : **Boulevard STITI ALI** : un long boulevard linéaire, perpendiculaire à l'avenue LARBI BEN MHIDI il articule le périmètre avec oued falli et la nouvelle ville.
- C'est une voie compatible à l'échelle de la ville, et offre une dynamique au périmètre
- les deux voies tertiaires : **la route stiti Mohamed Arezki** la côte nord et **la route des frère chafaa** du côté sud, avec un flux mécanique moyen



1.4 Les éléments de repère

Figure 15: carte d'accessibilité au périmètre d'étude

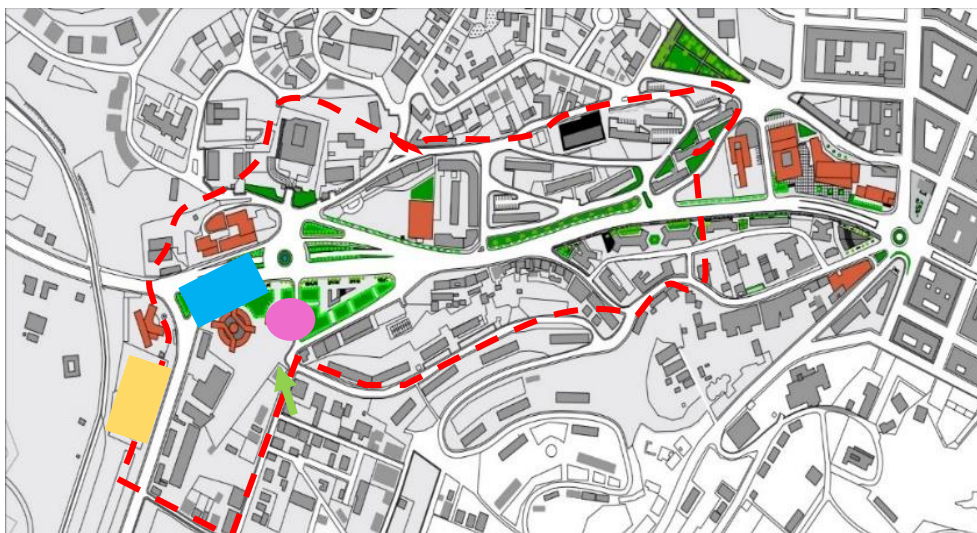
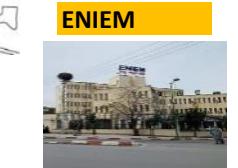
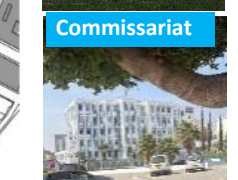


Fig15 : carte représentative des éléments de repère du périmètre d'étude

Source: auteurs

1.5 Lecture morphologique :

a. *Les Voirie :*

Notre périmètre est accessible grâce à un réseau viaire important composé de plusieurs voies :

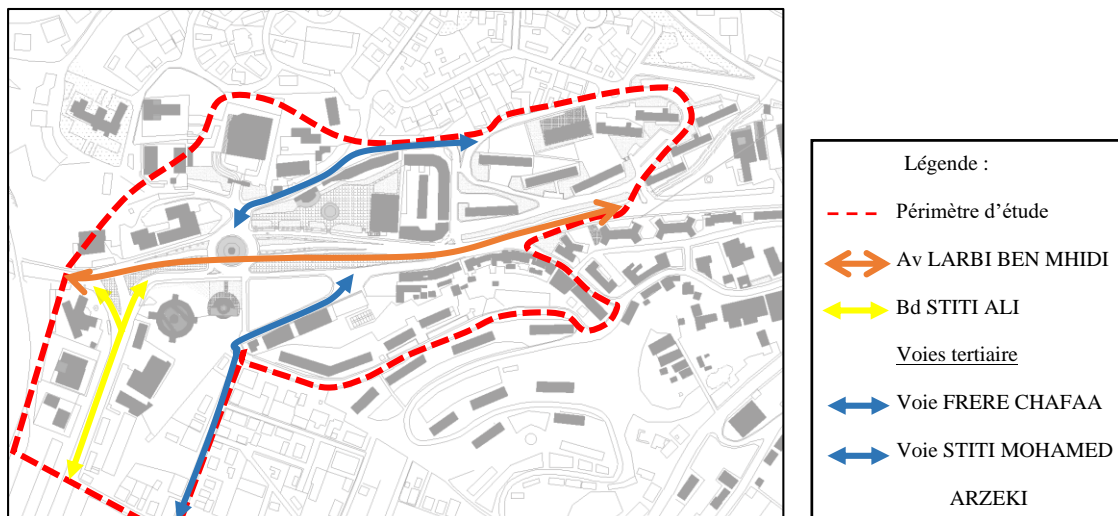


Figure 16: carte représentative de l'accessibilité de notre périmètre d'étude source : autocad traité par auteur

➤ Voies principale :

Avenue LARBI BEN MHIDI :

Représente un axe permanent (Alger –Bejaia)

• Sa fonction :

Articule et facilite les échange intérieure et extérieure de la ville.

Relier entre le centre-ville et l'entrée ouest de Tizi Ouzou.

• Impact :

Présente une route à forte circulation, Adaptée à l'échelle de la ville, ce qui entraîne une Rupture significative et crée deux rives hétérogènes. Cela engendre un problème de transition et exclut Le piétons.

Une avenue anime par des allais verte qui participe au rafraichissement.



Figure 17: zoom sur l'avenue LARBI BEN MHIDI source :Google earth



Figure 18: AVENUE LARBI BEN MHIDI source : auteur

Boulevard STITI ALI :

- Sa Fonction :

-relie le périmètre à la nouvelle ville et anar amellal

- Leur impacte :

Elle constitue un axe à forte circulation, cette voie dynamise le Périmètre, augmentant ainsi son attractivité.

- Voies tertiaire :

Voie des FRERE CHAFAA :

- Sa fonction :

Voie de desserte vers le périmètre

- Leur impacte :

Une voie non structurée, Caractérise par ces paroi d'habitat individuelles à L'état dégradé qui indique L'aspect privative.

Crée une rupture à l'échelle humain.

Stationnement au long de la voie.

Voie STITI MOHAMED AREZKI :

- Sa fonction :

Voie de desserte vers le périmètre

- Leur impacte :

Ses parois présentent une hétérogénéité dans le gabarit Ce qui écrase l'échelle de la voie.

Ne possède aucune dynamique malgré la présence des Commerce au socle



Figure 19:boulevard Stiti Ali
source: auteur



Figure 20:zoom sur la voie des frère Chafaa
source : Google earth



Figure 21:vue sur la voie Stiti Mohamed Arezki
source : auteur

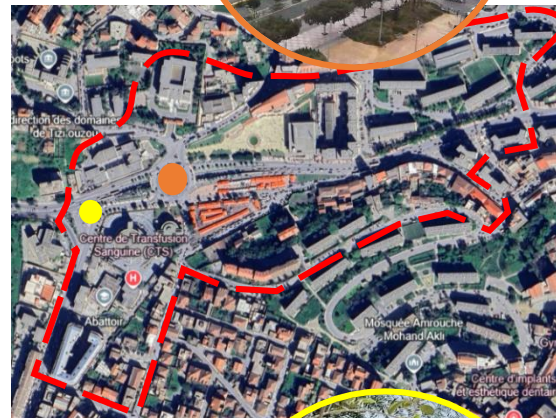
Constat :

Malgré la présence de nombreux points d'accès, le réseau routier reste mal structuré et ne tient pas compte de l'échelle humaine, pourtant essentielle. Cette incohérence engendre des problèmes de circulation et provoque une rupture dans la continuité urbaine.

b. *Les Nœuds et intersection :*

➤ Nœud LA BOUGIE :

- Un nœud à l'échelle de la ville en forme de la bougie
- Sa situation marque l'entrée ouest de la ville Tizi Ouzou
- Un point de repère important participe à l'identité urbain de la ville.
- Caractérisé par un flux mécanique important, écrase l'échelle humaine.
- Structuré par des paroi aveugle et des parois qui souffre d'hétérogénéité



➤ Carrefour MATOUB LOUNES :

- Située à la jonction de deux axes majeur : Boulevard Stiti Ali, avenue route d'Alger.
- Aménagé comme une intersection par Qui rend hommage au rebelle matoub lounes.
- Il est marqué par la verdure planté tout autour.

Figure 22:carte des nœuds
source : auteur



Constat :

Bien que situé à une entrée stratégique de Tizi Ouzou et contribuant à l'identité urbaine de la ville, cet espace reste dominé par une échelle monumentale qui écrase l'échelle humaine. Mal structurés, les nœuds qu'il génère n'encouragent aucune interaction sociale.

c. *Les entités :*

Notre périmètre d'étude est divisé en deux entités Hétérogènes (rive nord, rive sud) par l'avenue LARBI BEN MHIDI, cette dernière a créé une Rupture entre Les deux rives a engendrée le Problème de transit.

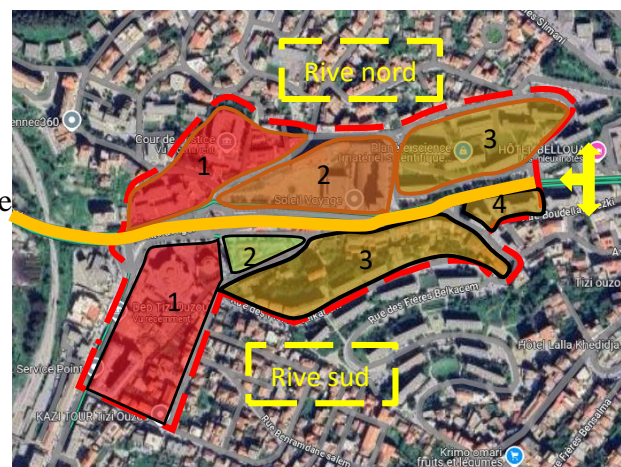


Figure 23:carte des entités
source : Google earth traité par auteur

➤ Rive nord :
Composé de trois sous entité de
différente fonction :

- 1) Entité des équipements
- 2) Entité bâti et non bâti
- 3) Entité résidentielles

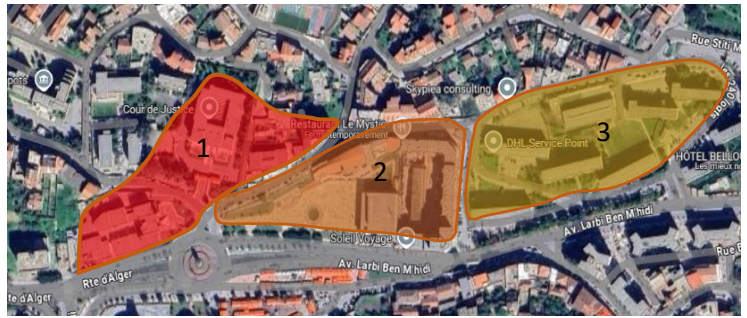
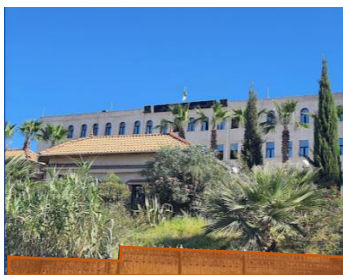


Figure 24: carte des entité de rive nord
source : Google earth traité par auteur

1) Entité des équipements :



Cour de justice



Commissariat central

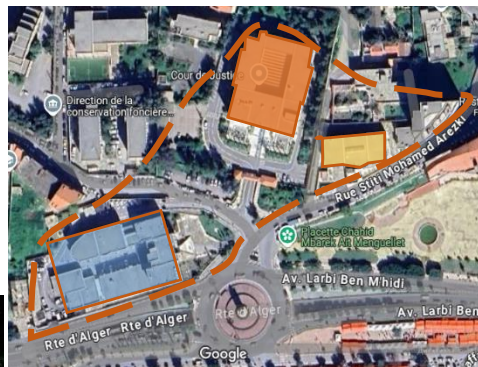
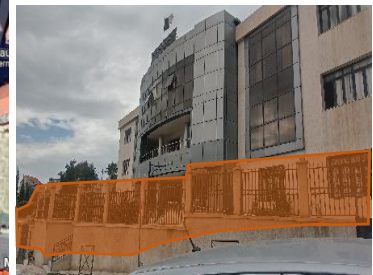


Figure 25:carte des équipement de
rive nord source :Google earth
traité par auteur



Cour de compte

Constat :

Entité des équipements a une vocation administrative qui engendre une rupture dans notre périmètre en raison de ces bâtiment ponctuels et clôturés qui ne fonctionnent que pour eux-mêmes.

Ces bâtiments sont autonomes, mais ne diffusent pas cette dynamique vers leur environnement.

La Cour de justice bénéficie d'une ouverture visuelle grâce à son jardin et à la qualité de son architecture, ce qui constitue un atout pour notre périmètre.

2) Entité bâti et non bâti :

Cette entité est composée de Bâtiment EPLF et Entité ancienne gare qui se divise en bâti on trouve bâtiments ancienne gare, La coopérative EL-KAHINA et non bâti : l'espace public (ait manguellet) et l'aire de jeux



Figure 29: la coopératif EL-KAHINA
source :auteur



Figure 26: bâtiment EPLF
source :auteur



Figure 27: carte de l'entité terrain ancienne gare de rive nord source :Google earth traité par auteur



Figure 31: aire de jeux de terrain d'ancienne gare source :auteur



Figure 28: espace public placette ait manguellet source:auteur



Figure 30: bâtiment ancienne gare , la friche urbaine source :auteur

➤ Bâtiments EPLF :

- Socle animé par des commerce (tabac, restaurant) qui ne contribuent pas à la vitalité urbaine
- Crée un déséquilibre dans la structure.
- **Tourne le dos** au périmètre pour cela il a **arrêté la perspective visuelle.**
- Représente une faible qualité architecturale donc il offre une mauvaise image au périmètre.
- Écrase l'échelle de la voie Stiti Mohamed Arezki
- Crée un déséquilibre d'échelle.



Figure 32: bâtiment EPLF au long de la voie LARBI BEN MHIDI source :auteur

➤ Entités ancienne gare:

Bâtiment d'ancienne gare :

- Après la désaffectation de l'ancienne gare le bâtiment perd sa vocation est laissé à l'abandon (devient une friche urbaine).
- Ses façades sont à l'état dégradé qui donne une mauvaise image au périmètre.



Figure 33: bâtiment ancienne gare
source: auteur

La coopérative EL-KAHINA :

- S'aligne sur la voie Stiti Mohamed Arezki, elle
- Écrase son échelle.
- Crée une hétérogénéité dans le périmètre.
- Tourne le dos à l'avenue LARBI BEN MHIDI
- Une faible qualité architecturale ce qui donne une mauvaise image au périmètre.

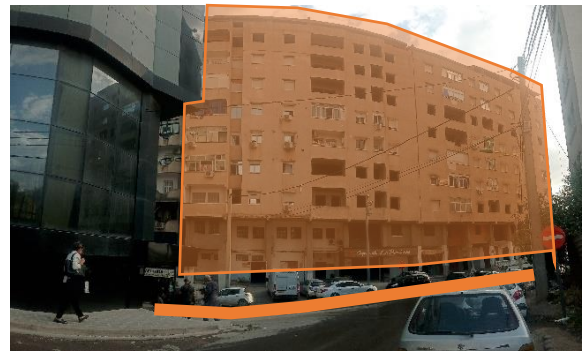


Figure 34: l'hétérogénéité de la coopératif EL-Kahina
source : auteur

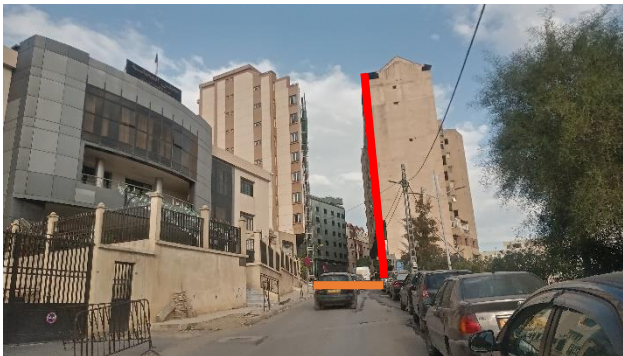


Figure 35: la coopératif EL-KAHINA écrase l'échelle de la voie STITI MOHAMED AREZKI source : auteur

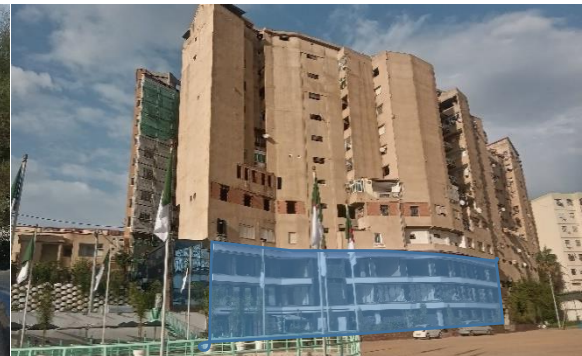


Figure 36: une tentative de connecté la coopératif EL-KAHINA à l'avenue LARBI BEN MHIDI source : auteur

Espace publique d'ancienne gare :

Cette place a été aménagée suite au déménagement de l'ancienne gare afin d'offrir à la population, en particulier aux enfants, un espace de détente et de loisir



Figure 37: placette ait manguellet et l'aire de jeux
source : auteur

Constat :

Cette place a été réaménagée, mais elle demeure mal Agencée et ne satisfait pas convenablement aux besoin D'offrir un espace de détente et de loisir agréable.

3) Entité résidentielle :

Nommée cité 5 JUILLET :

- Représente des bâtiments en barre et en bon état
- S'assure la mixité sociale
- Cette Cité posséd de la végétation de parking, mais il manque des espaces de rencontre, de détente et de loisir



Figure 38: la cité résidentielle 5juillet de la rive nord source :auteur

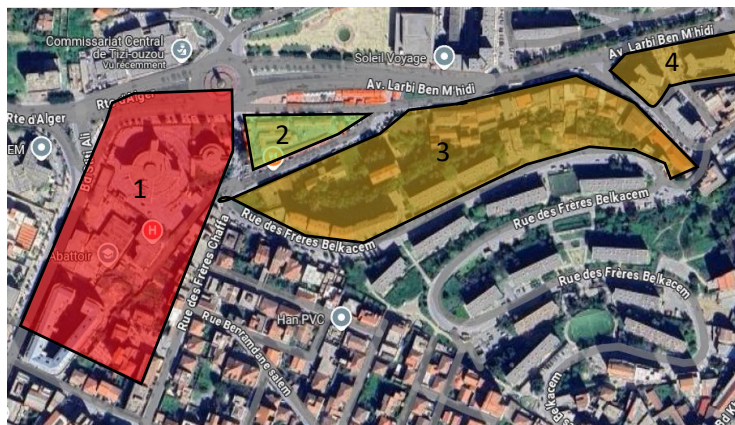
Constat :

La rive nord constitue une entité hétérogène. Depuis la désaffectation de la gare, elle ne possède aucun dynamisme, et les équipements ne revitalisent pas cette rive. En outre , il n'existe pas de lien entre le bâti et le non bâti.

➤ Rive sud :

Composé de 4 sous entités :

- 1) Entité mixte
- 2) Vide urbain
- 3) Et 4) entité résidentielle



1) Entité mixte

Devisés en deux partie :

- a) équipement : s'anime le **bd Stiti Ali**
- b) une série de maisons individuelle le long de **la rue Chafaa**
 - Équipements :
 - Cette entité s'anime le boulevard Stiti Ali, cependant les équipements sont implantés d'une manière anarchique ne suit aucune logique structurelle.
 - Créé une rupture dans le périmètre en raison de ces clôtures
 - Ces façades sont en très bonne état qui assure une meilleure image au Périmètre



Figure 39:carte d'entité des équipement de la rive sud
source :Google earth traité par auteur



Figure 40:musée regional
source :auteur



Figure 41:maison d'environnement
source :auteur



Figure 42:habitat collectif
source : auteur



Figure 43: ex abattoir désaffecté
devenue un centre d'éclairage
source :auteur

Figure 44:DEP tizi ouzou
source :auteur



➤ Maison individuelle :

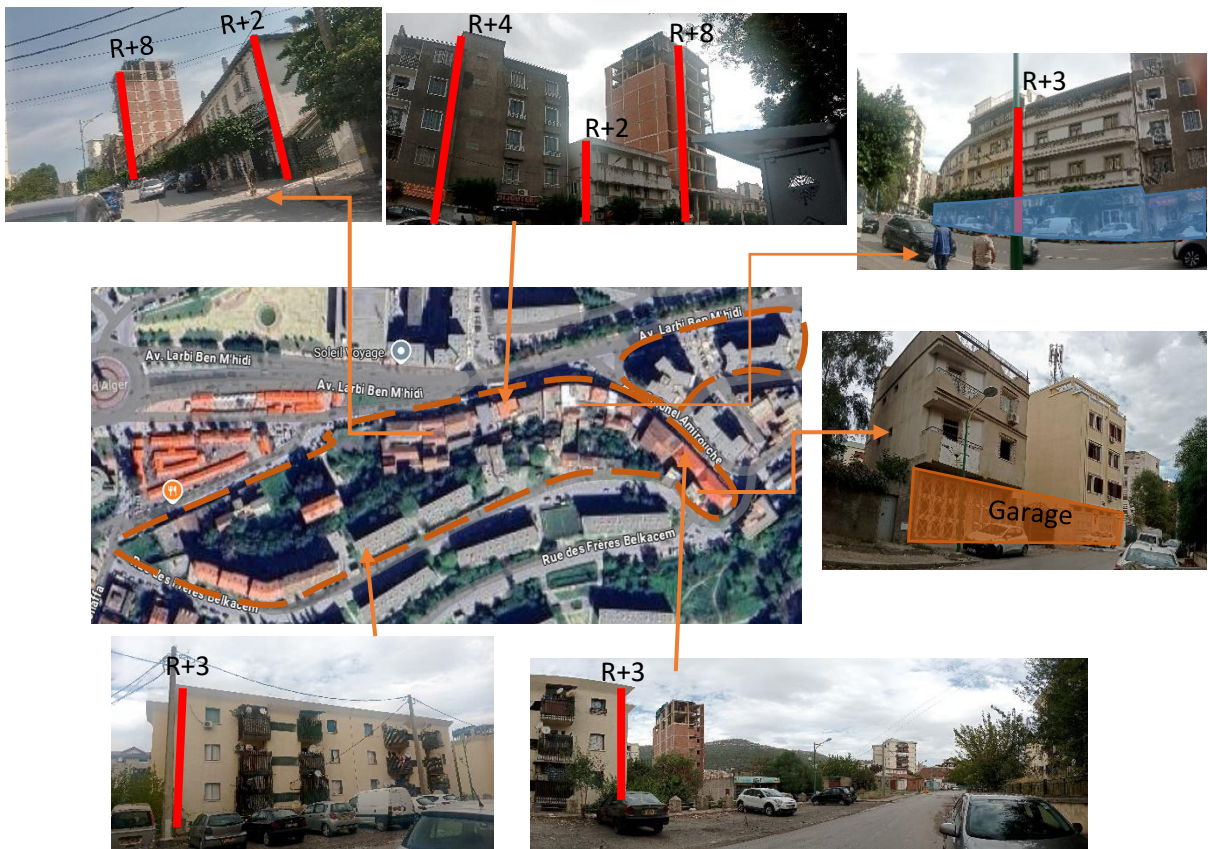


Figure 45: carte de l'entité des maison individuelle
source :Google earth traité par auteur

Constat :

L'implantation des équipements et les maisons individuelles dans une entité a créé un déséquilibre d'échelle.

2) Entité résidentielle :



- Cette entité caractérise par une vocation résidentielle de différente type d'habitation (collectif individuelle), laquelle on trouve une hétérogénéité dans la structure (un déséquilibre dans le gabarit).
- Des bâtiments d'une faible qualité architecturale
- Bâtiment s'anime pas l'avenue LARBI BEN MHIDI malgré la présence des commerces au RDC

Constat :

La rive sud est hétérogène compose des équipements qui sont en rupture avec le périmètre et des résidences qui marque un déséquilibre dans la structure notamment dans le gabarit avec une faible qualité architecturale.

Constat générale :

- Absence des élément d'articulation entre les 2 ENTITE en raison de l'avenue LARBI BEN MHIDI qui a engendré une rupture marquant un problème de transit.
- Manque de densité urbain

d. *Les équipements :*

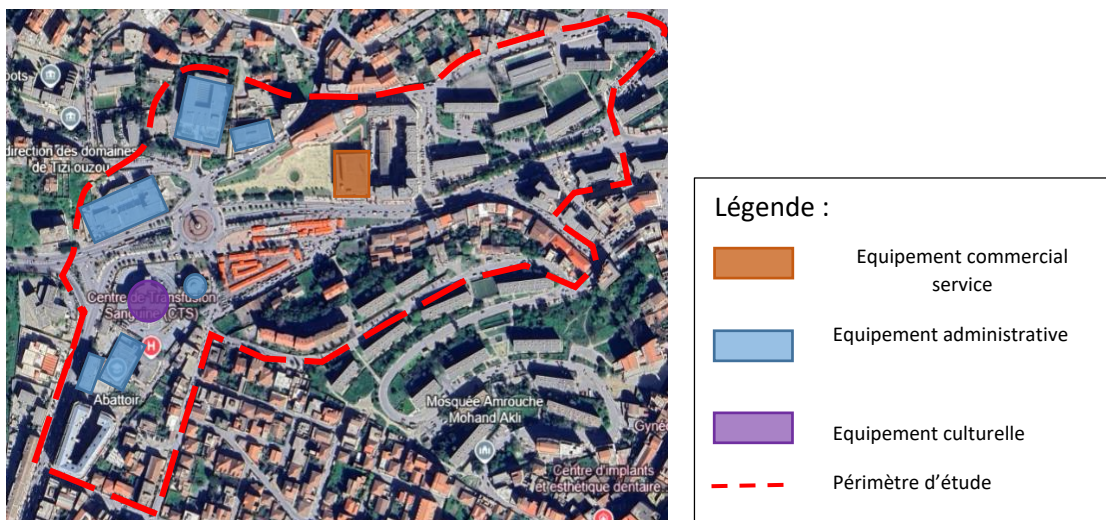


Figure 46: carte de vocation des équipement du périmètre d'étude source :Google earth traité par auteur

- La Cour de justice bénéficie d'une ouverture visuelle grâce à son jardin et à la qualité de son architecture, ce qui constitue un atout pour notre périmètre. Mais sa clôture crée une rupture significative.
- La dominance des équipements administratifs, majoritairement clôturés et fermés sur eux-mêmes, limite leur interaction avec l'environnement urbain. Ne générant aucune dynamique extérieure, ils créent une rupture marquée dans le tissu du périmètre concerné.

- Les équipements ponctuant le boulevard Stiti Ali dynamisent l'axe grâce à leurs façades modernes et offrent des percées visuelles intéressantes. Toutefois, le musée, conçu à l'échelle de la ville, domine le périmètre et rompt l'équilibre avec l'échelle locale. Par ailleurs, l'ancien abattoir désaffecté a été réhabilité en centre d'éclairage, introduisant une nouvelle fonction au sein du site

e. *Les espaces publics :*

Notre périmètre d'étude compose de 3 espaces publique :

- 1- Place d'ancienne gare
- 2- Placette d'olivier
- 3- Terrain de la JSK



Figure 47: carte des place publique de périmètre d'étude source :Google earth traité par auteur

➤ Place d'ancienne gare :

A pour objet d'offrir un espace de détente et de loisir adéquat pour la population notamment pour les enfants.

Cette place est devisée en deux espaces : espace publique pour la population, Aire de jeux pour enfants



Figure 48: place publique d'ancienne gare source : auteur

Constat :

Cette place n'apporte aucune dynamique au périmètre et ne favorise pas l'animation urbaine, en raison d'un manque de structuration spatiale et d'un aménagement anarchique.

➤ La place d'olivier :

Située entre deux voies de circulation, cette place bénéficie d'un emplacement stratégique qui la rend très fréquentée. Réalisée par l'APC pour accompagner l'aménagement du carrefour Matoub Lounes, elle est occasionnellement utilisée pour des foires, offrant ainsi une opportunité réelle de redynamisation. Bien que sous-exploitée, elle représente un atout majeur pour revitaliser le périmètre.



Figure 49: placette d'olivier non aménagé
source : auteur



Figure 50: placette d'olivier occasionnellement aménagée par des foires
source : auteur

➤ Terrain de la Jsk :

Constitue un vide urbain en raison de sa clôture et de l'absence d'aménagement

Occasionnellement utilisée pour des foires



Figure 51: terrain de la Jsk non aménagé
source : auteur

Constat :

Le périmètre d'étude est marqué par la présence de nombreuses poches vides. Bien que certaines soient aménagées en espaces publics, elles ne génèrent ni interaction sociale ni véritable dynamisme urbain. Pourtant, ces espaces représentent un potentiel important qui devrait être valorisé par des interventions ciblées afin d'apporter des améliorations significatives au tissu urbain.

f. *La mobilité urbaine*

Le déplacement est principalement mécanique (moyens de transport publics et les véhicules).
 Grand flux mécanique ce qui génère une grande circulation et du bruit sonore.
 Le transport public se fait par des bus (pas de diversité du mode de transport)
 Absence des espaces de repos pour les piétonniers et des zones de stationnement

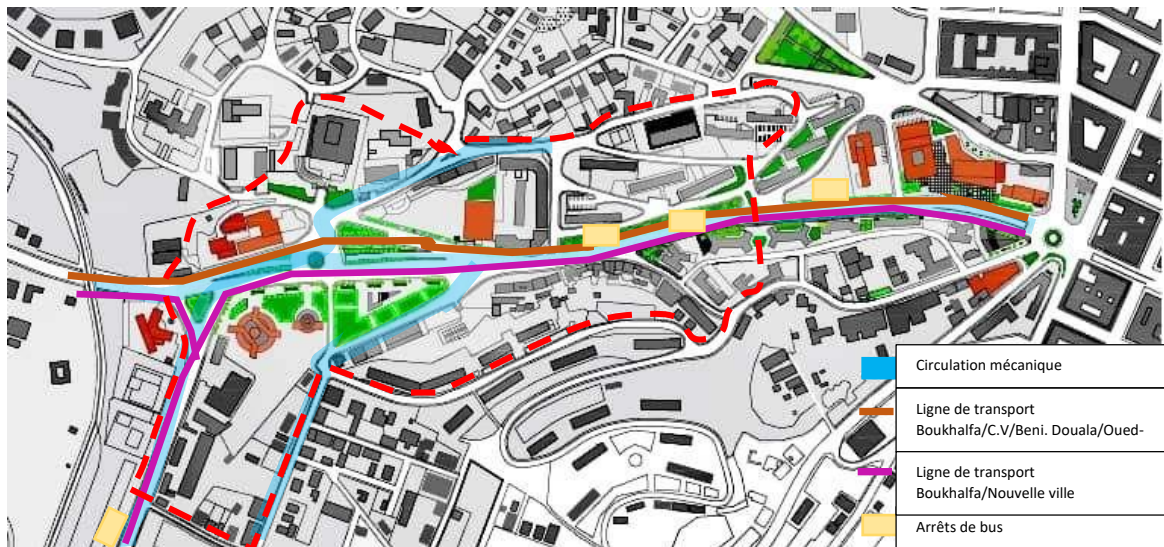


Fig : carte de mobilité urbaine du périmètre d'étude

Source : auteurs

Constat

Flux mécanique très important et absence du mobilier urbain pour les piétonniers
 Manque de diversité des moyens de transport

g. *Nuisances sonores*

La RN12, le nœud de la bougie, la trémie et le carrefour Matoub Lounes génèrent un flux mécanique important ce qui provoque des nuisances sonores élevées dans notre périmètre
 Les équipements tels que le commissariat, bâtiment ancienne gare, et les maisons individuelles avec animation commerciale au RDC offrent une ambiance sonore moyenne
 Les équipements ponctuels et les maisons individuelles, avec flux faible engendre une ambiance calme.



Fig : carte de nuisances sonores du périmètre d'étude

Source : auteurs

Carte de synthèse

L'analyse de l'état des lieux a révélé que notre périmètre a perdu sa dynamique urbaine et son attractivité, en raison du manque de relation entre le périmètre et son environnement ainsi que l'habitant

- Flux important sur la voie principale qui engendre le problème de transit (voie hors échelle) et rupture morphologique du périmètre.
- Manque de matérialisation des nœuds (nœud de la bougie et carrefour Matoub Lounes).
- La désaffectation de L'ancienne gare a diminué la dynamique urbaine dans le périmètre.
- Hétérogénéité des entités et du gabarit ce qui provoque une rupture.
- La dominance des équipements de vocation administrative qui ne participent pas à la dynamique du périmètre.
- Absence des zones de stationnement et parkings.
- Manque d'aménagement des espaces publics et du mobilier urbain.
- Nuisances sonores très élevées causées par l'avenue Larbi Ben Mhidi et les nœuds.

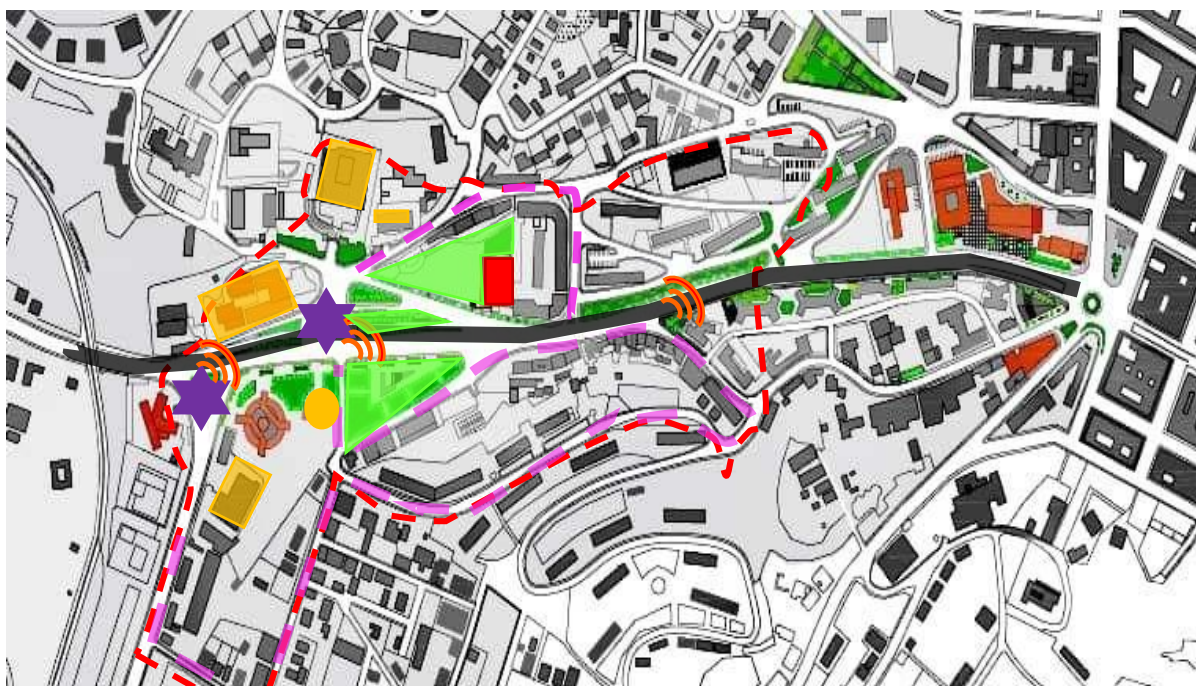


Figure 52:carte de synthèse du périmètre d'étude traité par auteur

2. Diagnostique

Dans cette partie, nous allons examiner notre air d'intervention de manière plus détaillée sur plusieurs aspects, ce qui nous permettra de dresser un bilan des lacunes et des opportunités qui serviront de base à notre proposition urbaine.

1.1 Présentation de l'aire d'intervention

Notre aire d'intervention se situe à la partie Sud-Ouest du périmètre.

Choix du site en raison de :

- _ Sa localisation à l'angle Sud-Ouest du périmètre
- _ Sa richesse apportée par la présence de l'ancienne gare et du point de repère la bougie
- _ De son traversé par deux axes majeurs : avenue Larbi ben mhidi et boulevard Stiti Ali.

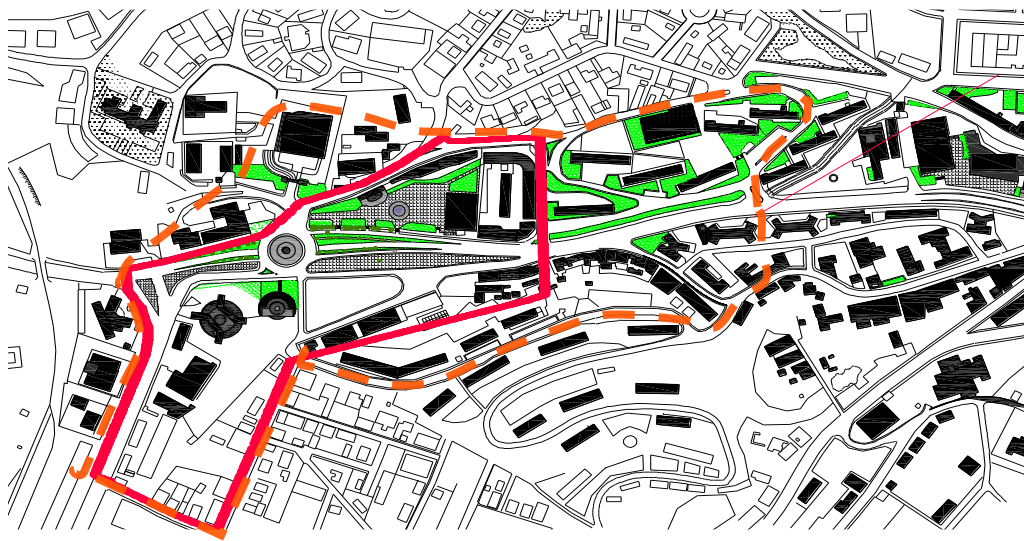


Figure 53: carte de notre périmètre d'étude
source : autocad traité par auteur

1.2 Délimitation :

L'aire d'intervention est délimitée par

- _ La voie Stiti Mohand Arezki par le Nord
- _ La cité 11 décembre et cité Bouaziz par le Sud
- _ La cité 5 juillet par l'Est
- _ Le boulevard Stiti Ali par l'Ouest



Figure 54: carte des entées qui délimitent notre périmètre d'étude
source : autocad traité par auteur

1.3 Système viaire

Notre aire est desservie par 4 voies de différents ordres

Voie du premier ordre : **avenue Larbi Ben mhidi** à flux mécanique très élevé

Voie du deuxième ordre : **boulevard Stiti Ali** à moyen flux

Voies du troisième ordre (tertiaires) : **rue des frères Chafaa** et la **rue Stiti Mohend Arezki** avec un flux mécanique très faible

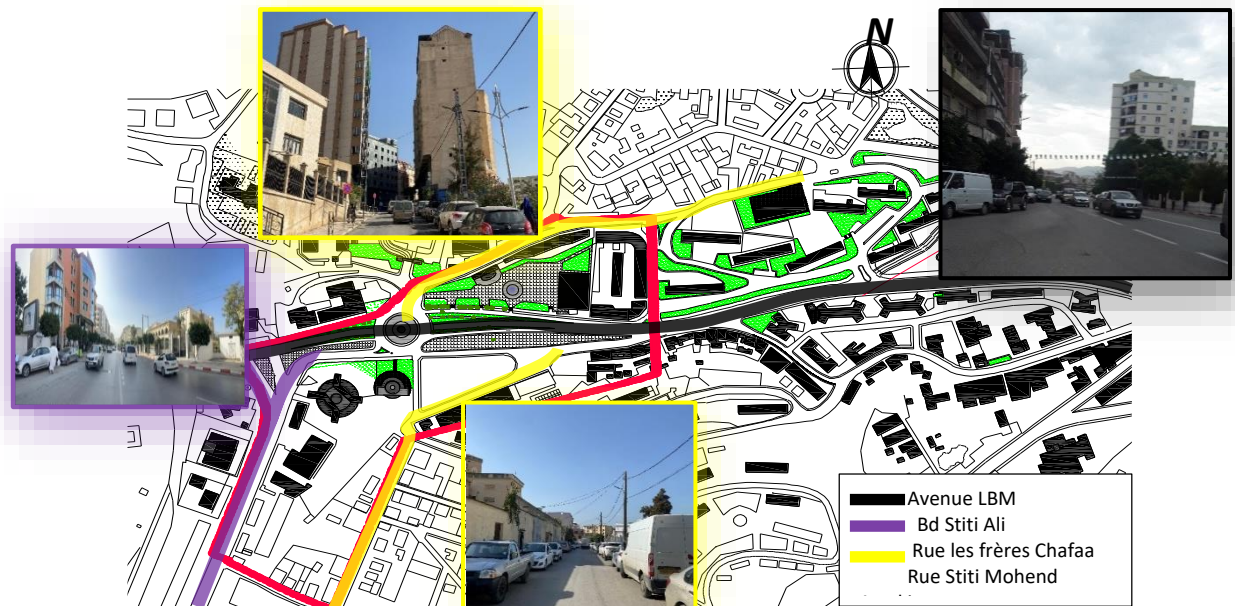


Figure 55: Carte représente les voies de l'aire d'intervention
source : autocad traité par auteur

a. *Avenue Larbi ben mhidi :*

Elle représente l'axe territoriale de la ville, et joue le rôle d'articulation entre le centre-ville et notre périmètre, elle est à l'échelle de la ville ce qui provoque une grande circulation mécanique et cause le problème de transit et une rupture morphologique entre les 2 rives de l'aire d'intervention.

Elle est délimitée du nœud Babouche Saïd au carrefour Matoub Lounes, et d'une largeur considérable de 16 m. Composée de deux tronçons :

1^{er} Tronçon : du carrefour Matoub Lounes jusqu'au nœud de la bougie

2^{ème} Tronçon : du nœud de la bougie jusqu'à la limite de notre aire d'intervention



Figure 56: Carte représentative de l'avenue Larbi Ben Mhidi
source : autocad traité par auteur

1^{er} tronçon : délimitée du carrefour Matoub Lounes jusqu'au nœud de la bougie

Elle représente un lieu de passage obligatoire ce qui engendre l'écrasement de l'échelle humaine et provoque le caractère de transit, est une voie de 16 m de largeur

Ce 1^{er} tronçon se compose de 4 voies



Figure 60: Carte du 1er tronçon
source : autocad traité par auteur



Figure 57: photo de 1^{er} tronçon source :auteur le 04/11/24



Figure 59: Carte représentative des composantes du 1^{er} tronçon ; source : autocad traité par auteur

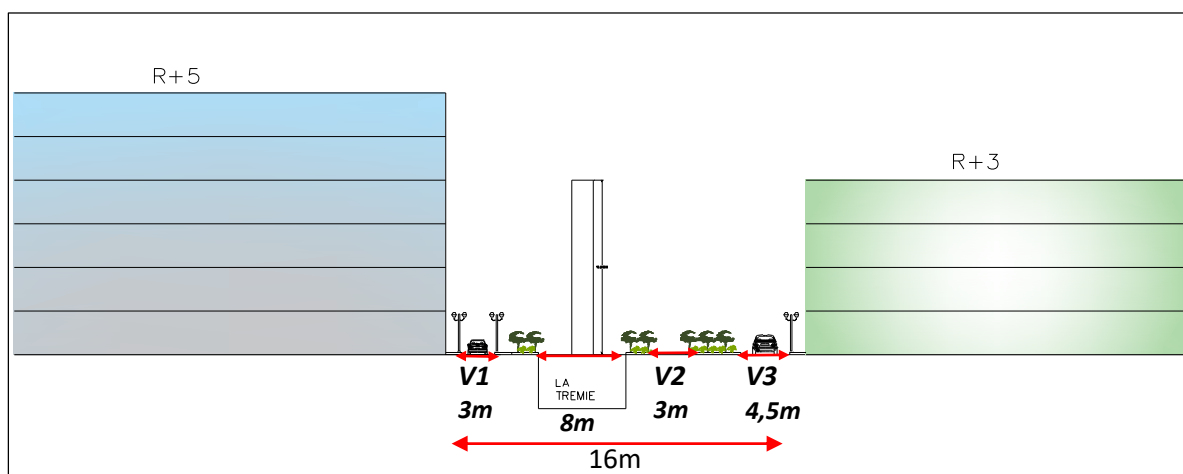
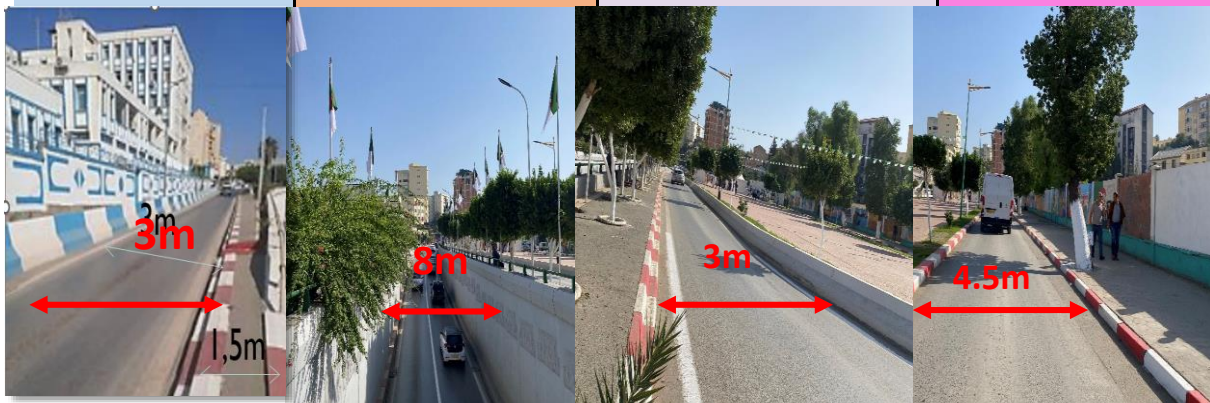


Figure 58: Coupe A-A sur le 1er tronçon de l'avenue Larbi Ben Mhidi /traité par auteur

Voie01:	Tremie	Voie02:	Voie03:
<p>bordé d'un côté par une clôture du Commissariat, trottoir de 1,5m mais qui est Occupé par la police et de l'autre part on trouve la trémie. C'est une voie non animé elle est clôturé par la façade commissariat et elle ne développe pas la circulation piétonne</p>	<p>une largeur totale de 8m est issue d'un tracé linéaire voie à double sens, mais qui présente une rupture et défavorise la circulation douce et le caractère de transit qui a provoqué l'exclu du piéton</p>	<p>bordé d'un côté par le placet et d'autre Coté par une trémie d'une largeur de 3 m C'est une voie non aménagé et non animé</p>	<p>bordé d'un côté par la place t et d'autre Coté par un trottoir 1,5m du côté de musée ; Des voies d'un seul sens. C'est une voie non animée et l'insuffisance de passage piéton à cause de la largeur du trottoir vue l'échelle de cette voie</p>



Les parois du trançons 1: **Paroi gauche**

Façade aveugle clôturée par le commissariat à gabarit R+5, anime pas et ne participe pas à la dynamique urbaine ; avec trottoir occupé qui fait que Le piéton est exclu

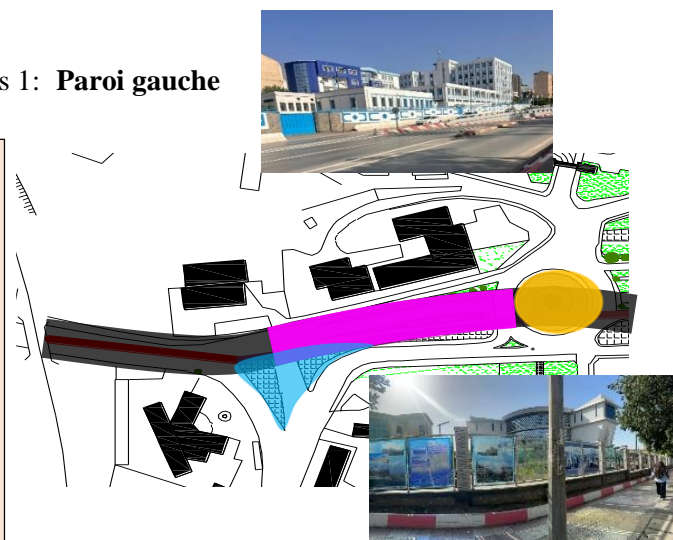


Figure 61: Carte du 1 tronçon
Source : autocad traité par auteur

Paroi droite

Façade clôturée (musée et la maison d'environnement) à Gabarit allant de RDC à R+3 qui n'est pas à échelle de cette voie, ce qui crée une rupture entre la voie et les façades
Trottoir en bon état mais marque une insuffisance de largeur 1,5 m et de passages piéton

2^{ème} tronçon : Il est délimité du nœud de la bougie Jusqu'à la limite de notre aire d'intervention

C'est une voie à caractère transitoire et elle ne répond pas à l'échelle humaine, de flux mécanique très élevé et très empruntée par les piétons

Elle est d'une largeur de 16m accompagnée de trottoirs en bon état de 2,5m de largeur.



Figure 63: photo de 2^{ème} tronçon
source : auteur le 04/11/24

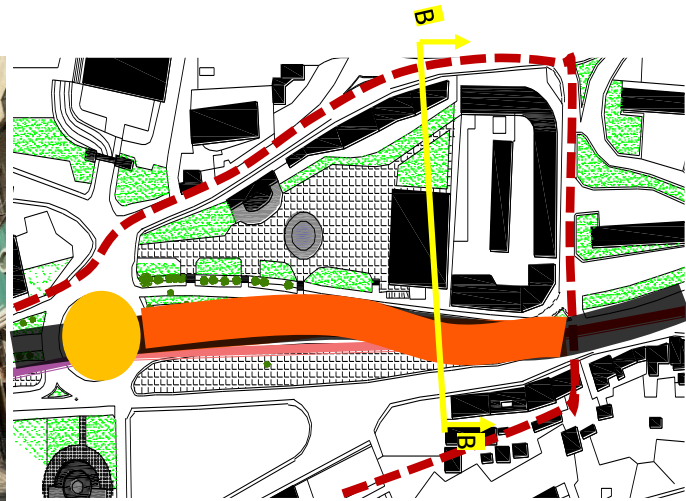


Figure 62: Carte du 2^{ème} tronçon
Source : autocad traité par auteur

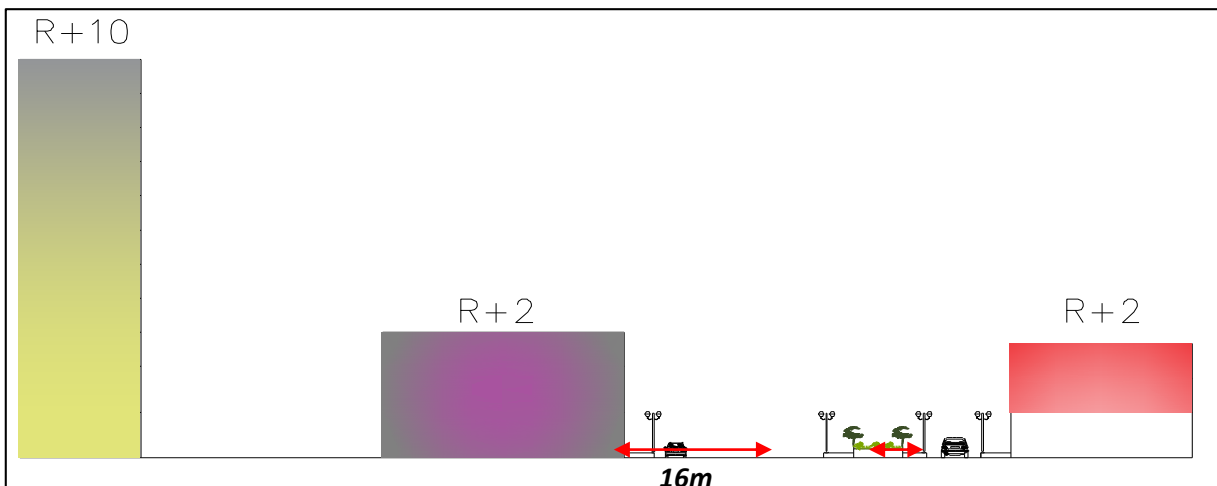
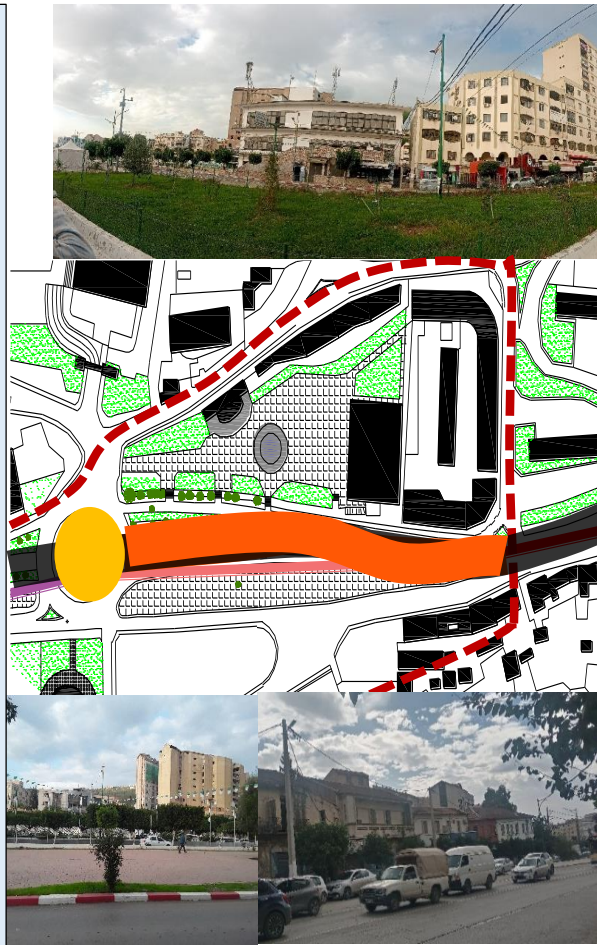


Figure 64: Coupe B-B sur le 2^{ème} tronçon de l'avenue Larbi Ben Mhidi /traité par auteur

Paroi gauche : Une façade de faible qualité architecturale avec gabarié de RDC à r+2 et RDC affecté au commerce mais qui participe pas l'animation de cette voie, une rupture et un déséquilibre et dialogue absent entre la voie et la façade à cause de son échelle, Présence de la place des oliviers et l'assiette de la JSK représentant un moment évènementielle occasionnelle mais qui souffrent d'absence d'aménagement paysager et du mobilier urbain



Paroi droite : Une façade hétérogène composée de d'immeuble d'ancien gare, bâtiment EPLF et la coopérative de faible qualité architecturale, avec hétérogénéité de gabarit (déséquilibre structurel) ce qui arrête la perspective visuelle de la voie faible qualité architecturale -des RDC commercial qui participe pas l'animation de la voie Et la placette ait manguellet qui donne une image attrayante à la voie mais souffre

b. *Boulevard STITI ALI:*

c'est une voie à double sens ,articule notre périmètre à la nouvelle ville, depuis le carrefour matoub lounes jusqu'à l'ancien souk, il est a l'échelle de périmètre et de l'aire d'intervention , d'une l'argeur de 12m accompagne de trottoire de 1,5 de large, provoque un flux mécanique moyen avec une circulation mécanique et piétonne, et elle présente une grande animation urbaine. et elle présente une grande animation urbaine.



Figure 65: image représente le boulevard Stiti Ali source : auteur 04 /11/2024

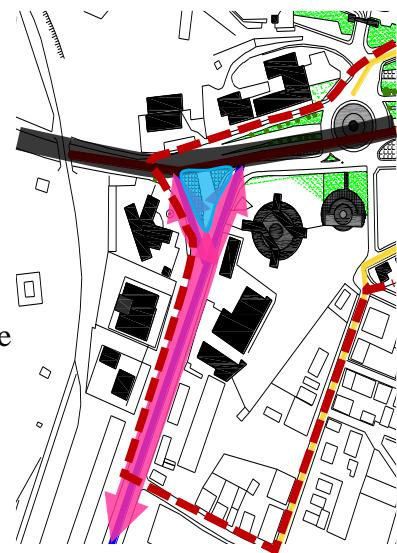


Figure 66: Carte représentative du boulevard Stiti Ali source : autocad traité par auteur

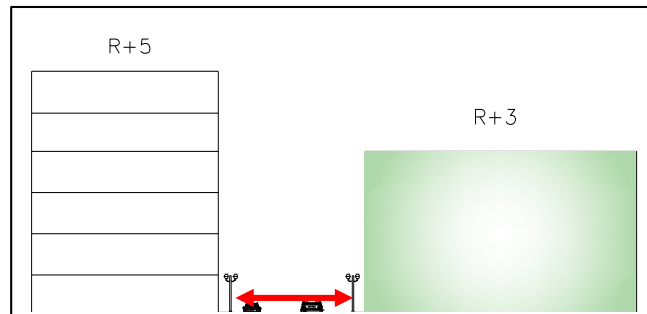


Figure 67: Coupe C-C sur le Bd Stiti Ali /traité par auteur



Figure 68: image représente les paroi de boulevard Stiti Ali source :auteur

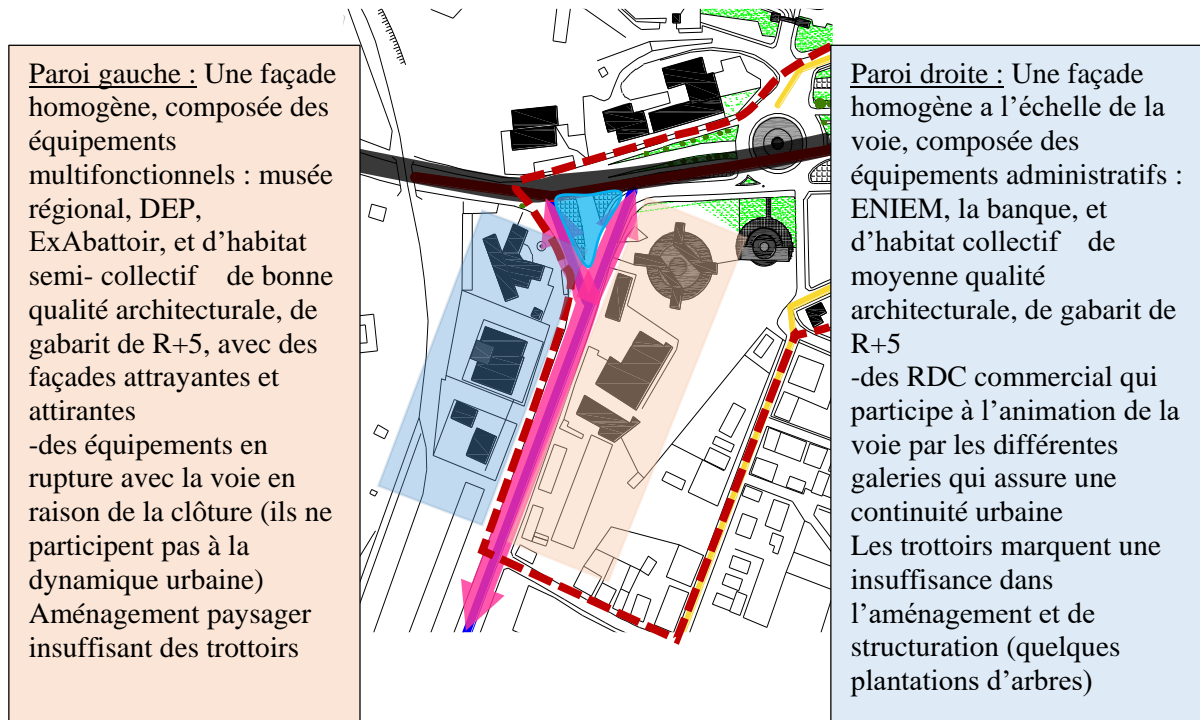


Figure 69: Carte représentative du boulevard Stiti Ali
Source : logiciel autocad, traité par auteur

c. *Rue les frères Chafaa*

Cette voie est de double sens mais de faible flux mécanique, elle articule le périmètre avec les cités limitrophes (cité 11 décembre, cité Bouaziz...), elle est moins fréquentée

Caractérisée par une largeur de 8 m et état moyen de la chaussée, avec des trottoirs de 1m de largeur d'état dégradé

Une voie qui souffre d'aménagement, d'animation et de structuration avec une largeur insuffisante diminuée par le stationnement latéral des véhicules

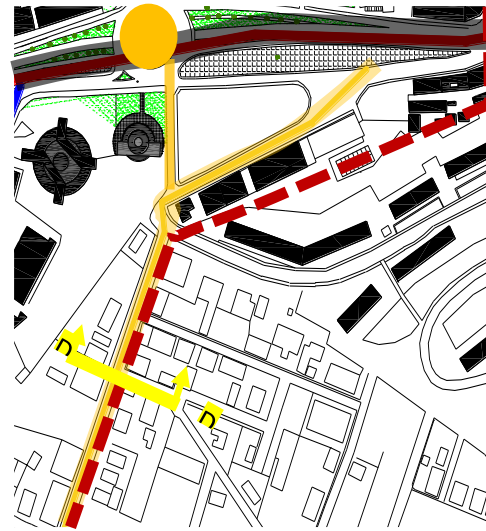


Figure 70: Carte représentative de rue les frères Chafaa source : autocad traité par auteur

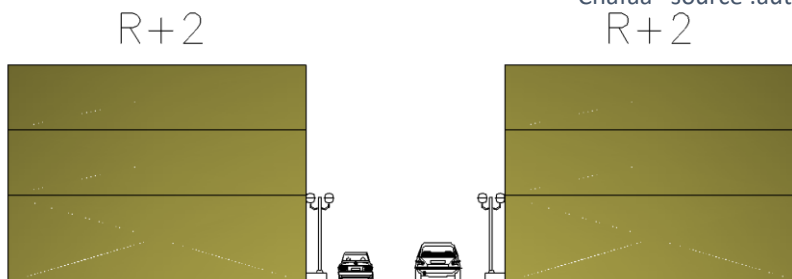


Figure 71: Coupe D-D sur la rue les frères Chafaa /traité par auteur

Les parois de la voie

Les parois de cette rue les frères Chafaa sont similaires, ce sont des façades des maisons individuelles d'implantation linéaire la voie, avec un gabarit homogène allant du R+1 à R+3 adapté à l'échelle de la rue De faible qualité architecturale et état dégradé des habitations (des façades pauvres en matière de culture environnementale)



Figure 72: image représente les paroi de la rue les frère Chafaa source :auteur

d. *Rue Stiti Mohammed Arezki*

Voie tertiaire de double sens à flux mécanique faible
 Elle relie notre périmètre aux cités limitrophes (cité 5 juillet, quartier les tours-villas.)
 La voie est de 6m de largeur avec une chaussée de moyen état accompagnée de trottoir de 1,50m de large de bon état
 La voie marque une absence d'animation et de structuration

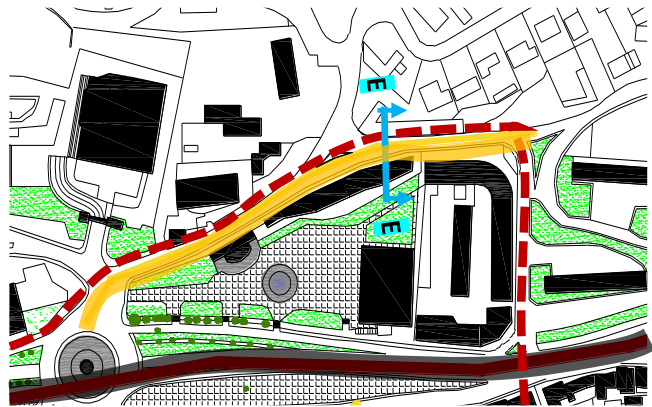


Figure 73: Carte représentative de la rue Stiti Mohamed Arezki Source : logiciel autocad, traité par auteur

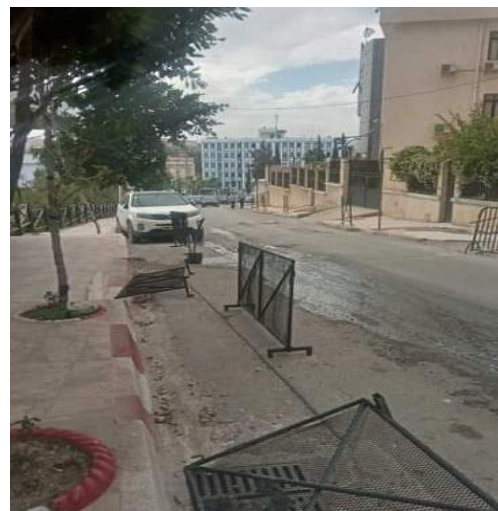


Figure 74:vue sur la voie Stiti Mohamed Arezki source :auteur 04/11/2024

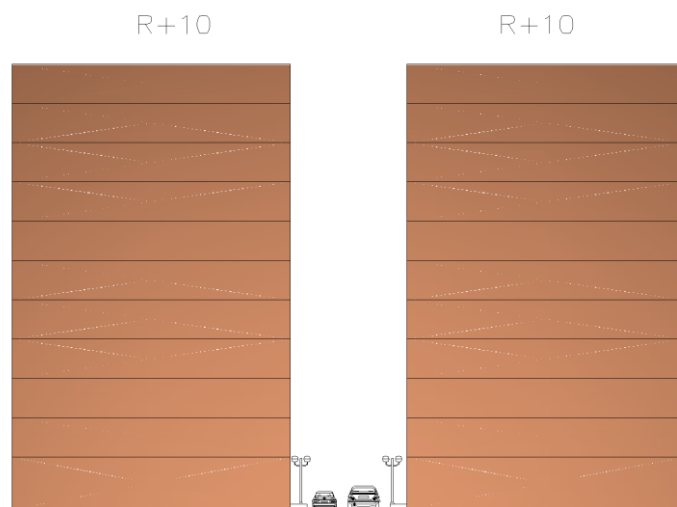
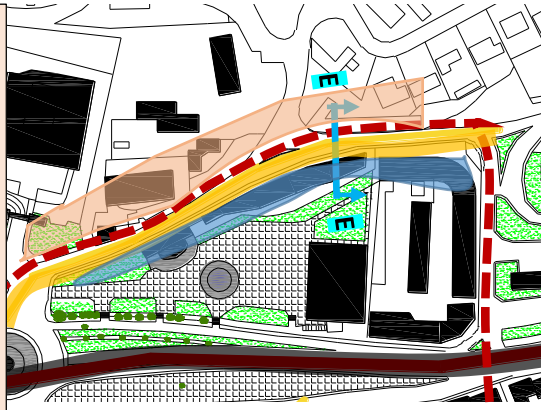
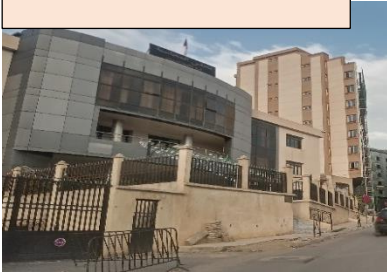


Figure 75:Coupe D-D sur la rue Stiti Mohamed Arezki /traité par auteur

Paroi gauche :

- Une façade hétérogène, bordée d'équipement ponctuel qui ne diffuse pas leur animation (palais de justice, cour de compte) et d'habitat collectif avec gabarit de R+10 -de moyenne qualité architecturale et des façades non ravivâtes
- des bâtiments en rupture avec la voie en raison de leur échelle et leur écrasement
- Aménagement paysager insuffisant des trottoirs



Paroi droite :

- Une façade d'habitat collectif (la coopérative El Kahina et le bâtiment EPLF), homogène en termes de gabarit allant de R+6 à R+10 de moyenne qualité architecturale, avec des façades non attractives et non animées de culture paysagère
- l'écrasement des bâtiments sur la rue engendre une rupture d'échelle
- RDC commercial de type (des boutiques de vêtement, cafète,



1.4 Les nœuds et les intersections :



a-Le nœud de la bougie

b-Le Carrefour matoub lounes

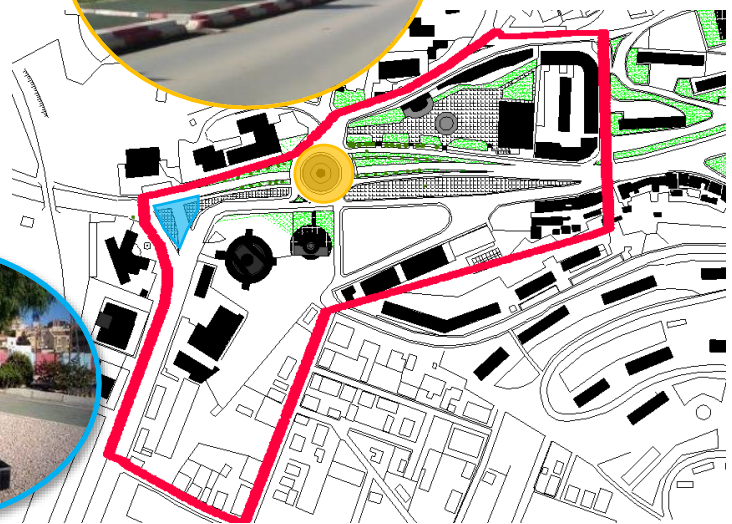


Figure 76:carte représentative des intersection de notre périmètre d'étude

a. **Le nœud de la bougie**

Il est un nœud principal, situé au cœur du périmètre de l'entrée ouest de la ville tizi ouzou il est matérialisé par un statut sous forme de bougie réalisée en 2013.

-Sa structuration visuelle et son échelle territorial (non pas à l'échelle du périmètre), le rend un point de repère à grande visibilité.

-joue le rôle de liaison entre notre aire d'intervention et le centre-ville.

- lieu de convergence de plusieurs voies (avenue LBM, Bd Stiti Ali, les rues frères Chafaa et Stiti MA), mais il marque l'absence de parois urbaines.

-présente un flux mécanique très élevé ce qui crée les problèmes d'embouteillage et les nuisances

sonores.



Figure 78:vue sur le nœud de la bougie

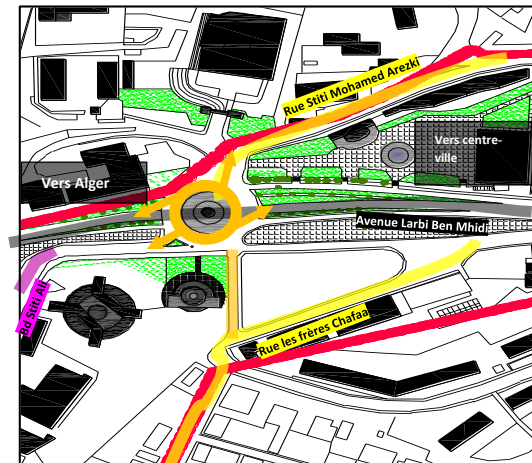


Figure 77:Carte représentative du nœud la Bougie

b. **Carrefour Matoub Lounes**

-Il est situé à la croisée des trois voies importantes, avec un flux mécanique important

-Il est à l'échelle du périmètre, de forme triangulaire, matérialisé par le monument du chanteur kabyle Matoub Lounes

Lounes, rendant hommage à sa vie et à ses œuvres.

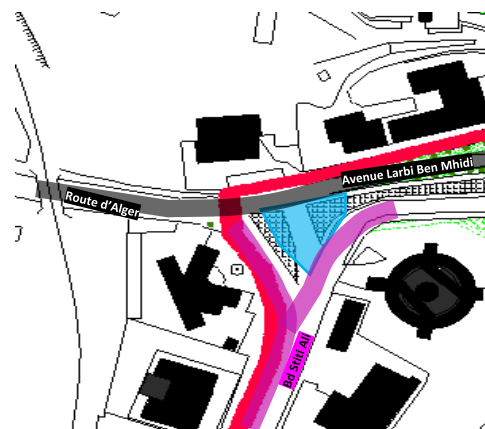


Figure 79:Carte du carrefour Matoub Lounes

La qualité paysagère :

Dans le réseau viaire de notre zone d'intervention, on observe une faible qualité paysagère avec :

- des trottoirs seulement agrémentés de quelques plantation d'arbres, sans véritable structuration ni aménagement urbain (comme des bancs...)

- une insuffisance de la zone d'arrêt et d'espaces de repos.

- Manque d'animation

- L'absence des pistes cyclable et des promenades

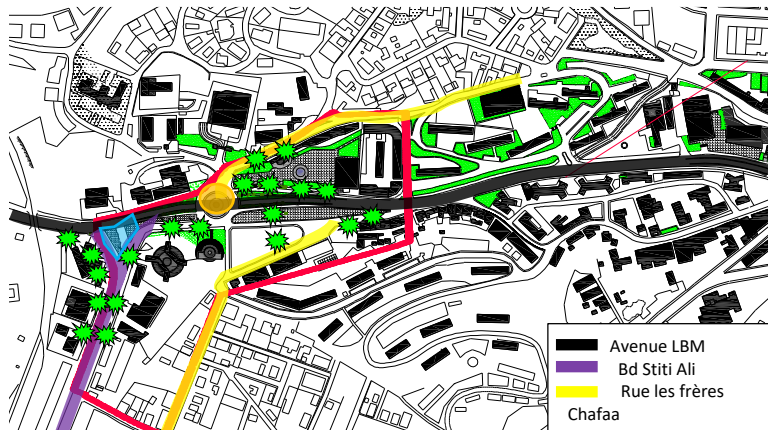


Figure 80: Carte représentative de la qualité paysagère dans le système viaire

Constat

L'aire est bien desservie et facilement accessible. Le caractère de transit, notamment sur la voie LBM et au nœud de la Bougie, provoque une rupture spatiale et écrase l'échelle humaine.

Manque de dialogue entre les voies et leurs façades, limitant l'intégration urbaine.

Absence ou insuffisance de stationnement latéral pour les véhicules.

Faible animation et structuration des voies. Trottoirs peu animés, sans aménagement urbain attractif.

Nœuds mal structurés, avec un marquage faible.

Présence de façades aveugles au niveau des nœuds, entraînant un déficit de vie sociale.

Qualité paysagère faible, avec un manque d'espaces propices à l'arrêt et à la détente.

Enjeux

- amélioration d'état de la chaussée et des trottoirs en les structurant et les réaménageant

- la matérialisation et restructuration des nœuds pour une image plus attrayante et attractive de la zone d'étude

- amélioration de la qualité et d'aménagement urbain et environnementale des voies des nœuds, afin de profiter d'un déplacement confortable et attirant

- création des Aires de stationnement

1.5 Typologie de bâti :

Notre aire d'intervention est caractérisé par une rupture induite par l'avenue Larbi Ben Mhidi ce qui a créé une hétérogénéité et une division en deux entités dans le périmètre (rive nord, rive Sud).

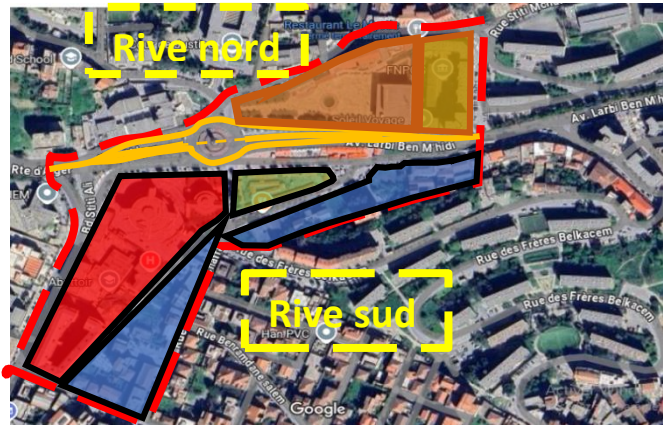


Figure 81:vue aérienne qui représente la division d'intervention source :Google earth , traité par auteur

a. Rive nord :

Entité divisée en deux partie :

Bâtiment EPLF



Bâtiment cooperative

Entité ancienne gare : composé de :
 Bâti - bâtiment ancienne gare, coopératif
 Non bâti - espace public + air de jeux



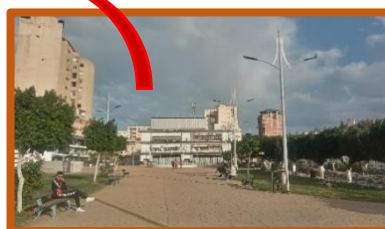
Bâtiment EPLF



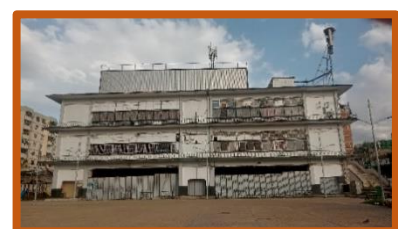
Figure 82:carte des composantes de la rive nord source: Google earth , traité par auteur



Aire de jeux



Place ait manguellet



Bâtiment ancienne gare

- La logique structurelle :
 - absence de logique structurelle
 - occupation périmétrale à la parcelle
 - En s’alignant au voies, sans rapport à l’urbain
 - absence de rapport entre le bâti et le non bâti
 - hétérogénéité de gabarit.
 - Déséquilibre d’échelle.

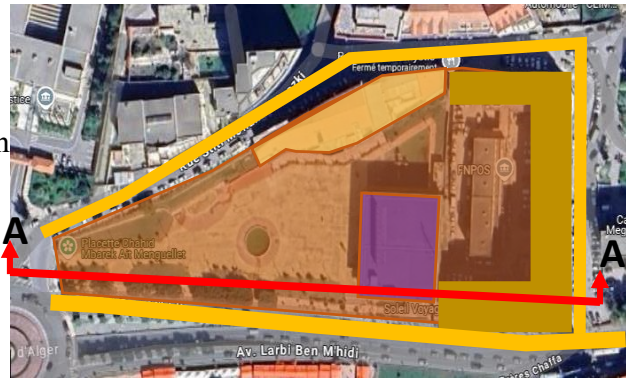


Figure 83:la logique structurelle de la rive nord, source: Google earth traité par auteur

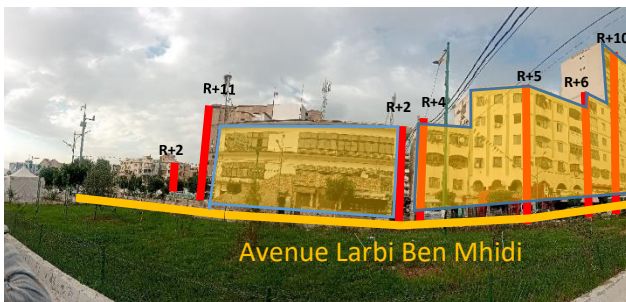


Figure 85:facade de la rive nord au long de l'avenue Larbi ben mhidi, hétérogénéité de gabarit source :auteur ,03/11/2024

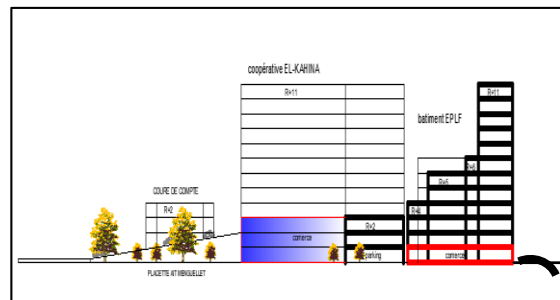


Figure 84:coupe schématique représente le déséquilibre d’échelle dans la rive nord, par auteur

1) *Bâtiment d’ancienne gare :*

- Bref historique :

ce bâtiment a une valeur patrimoniale , il représente Un repère de situation , sa richesse est évidente dans son statue et sa mémoire , il a était considérait comme

« Une source d’attractivité » vécu d’un dynamique social.



Figure 86:batiment ancienne gare avant sa désaffectation

EN 2011 à nos jours :

notre air d’intervention perds son dynamisme ,son identité ,sa vocation En raison de la désaffectation de la gare routière , ce bâtiment devient une friche urbaine , mais il reste toujours un repère de mémoire



Figure 87:le bâtiment ancienne gare aujourd'hui, source :auteur,03/11/2024

- Typologie de bâtiment :

-
forme simple (rectangulaire), de R+2

-Le RDC réserver au parking est appuyée sur trois parois continue jusqu'au dernier étage qui crée un rythme vertical.

-Les deux autres étages sont soulignés par des fenêtres en longueur qui ont créé un rythme horizontal cassé par un rythme vertical.

-Ces éléments inscrivent le bâtiment dans le style moderne



Figure 88: vue aérienne de bâtiment d'ancienne gare, source Google earth



Figure 89: facade de bâtiment d'ancienne gare, style moderne, source : auteur, traité par auteur

- La Fonction de Bâtiment:

- ❖ Avant la désaffectation le bâtiment :

RDC : réserver au parking

1^{ère} étage : au commerce (faste Food, vente cassette, tailleur cuire, librairie papèterie)

2^{ème} étage : au service (bureau U.N.A.C.T (union Nationale Des Chauffeurs de Taxis))



Figure 90: les fonctions de différents niveaux de bâtiment ancienne gare, source: auteur, traité par auteur

- ❖ Après la désaffectation :

Le bâtiment est presque abandonné

À l'intérieur, lors de notre visite au premier étage, les anciennes galeries commerciales étaient laissées à l'abandon, à part (teinture cuire, réparation téléphone) Seuls quelques bureaux étaient encore en activité au deuxième étage (avocat, travaux public)



Figure 91: l'état actuel de bâtiment d'ancienne gare source : auteur

➤ Le système constructif :
le bâtiment conçu en **planchers caisson** (nervures croisée perpendiculaire et peu espacées formant un panneaux à structure cellulaire)

ce planchers permet de réaliser des grande portée (sans retombée) et l'isolation sonore Et cela fait face au besoin fonctionnel de Bâtiment

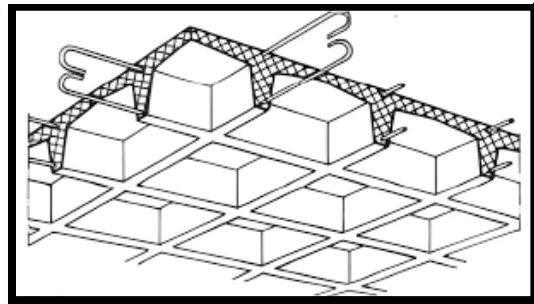
Un RDC dégagé servent au Stationnement



Figure 92: la système constructif de bâtiment ancienne gare source : auteur



Figure 94: le plancher en caisson qui permet de réalisé des vaste espace comme le cas de bâtiment ancienne gare source : auteur



Constat :

-Après la désaffectation de l'ancienne gare notre air d'intervention perd son dynamisme son attractivité.

-Le bâtiment de l'ancienne gare est à l'état d'abandon Les façades présentait des baies en mauvais état, avec la plupart des vitrages cassés, des fissures au niveau des murs, dégradation de la peinture. Malgré cela la structure reste en bon état.

-le bâtiment devient une friche urbaine.



Figure 95: l'état actuelle à l'extérieur de la friche urbaine source : auteur

Enjeux :

- Reconquête de la friche urbaine.
- Redynamiser le bâtiment on le communiquant avec air d'intervention



Figure 96: l'état actuelle à l'intérieur de la friche urbaine source : auteur

2) Bâtiment EPLF :

➤ Typologies

-occupation périmétrale a la parcelle tout autour des voies

-représente un ilot ouvert AVEC Un autre bâtiment au centre d'une forme simple (rectangulaire) qui est a l'état très dégradé, abandonner, il est en cour de rénovation.



Figure 97: carte représente la typologie de la rive nord source :Google earth traité par auteur



Figure 98:l'état actuelle de bâtiment EPLF source :auteur

➤ L'impact du bâtiment sur le périmètre :

- Créé un déséquilibre dans la structure.

-socle animé par des commerce (tabac , restaurant) qui ne contribuent pas à la vitalité urbaine , et il manque de vécu social

- écrase l'échelle de la voie Stiti Mohamed Arezki

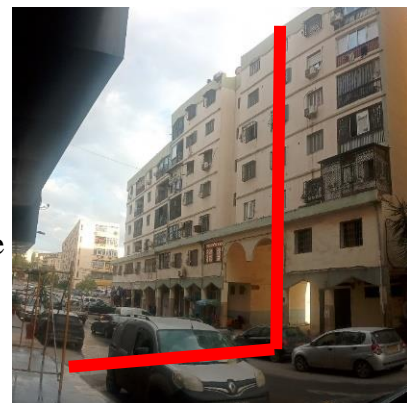


Figure 99: écrase l'échelle de la voie Stiti Mohamed Arezki EPLF source :auteur



Figure 100:le bâtiment EPLF Crée un déséquilibre dans la structure source :auteur

- La qualité paysagère :

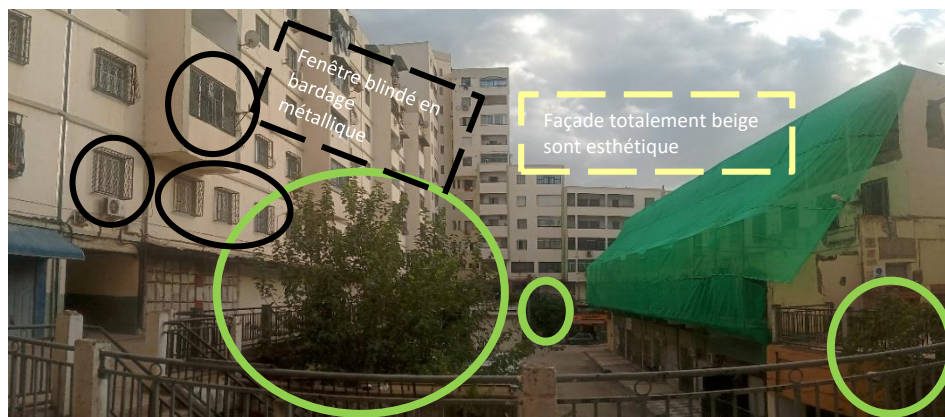


Figure 101: faible qualité paysagers et architecturale de bâtiment EPLF
source :auteur

-représente une faible qualité architecturale donc il offre une mauvaise image au périmètre.

- Façade non ravivant en matière de culture paysagers :

La - non intégration des élément esthétique et fonctionnels qui valorisent l'environnement

Et qui reflètent l'identité culturelle de la ville.

Couleur : totalement beige qui ne donne aucune harmonie à environnement, absence des balcons fleuri et des motifs qui représente la culture locale et enrichissent l'esthétique de l'espace

- Absence des espaces de rassemblement et espace vert a entrainé une carence en expérience sociales et une qualité de vie insatisfaisante

Constat :

-le bâtiment EPLF reste inactif, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur

Enjeux :

- Requalification de la façade de bâtiment EPLF
- améliorer la qualité de vie à l'intérieur de EPLF.



3) *Le bâtiment Coopérative EL-KAHINA :*

-s'aligne sur la voie Stiti Mohamed Arezki

-faible qualité architecturale

Socle animé par des commerce (friperie, supérette, cafétéria)

-La coopérative écrase la voie Stiti Mohamed Arezki



Figure 102: l'emplacement de la coopératif EL-KAHINA source : Google earth traité par auteur

- Tourne le dos à l'avenue L.B.M, mais y a une tentative de la communiquer à la place ait manguellet

-socle animé par des commence (restaurant) par le coté de parc

-la coopérative et l'EPLF ont créés une hétérogénéité.

-créé un déséquilibre dans l'échelle.



Figure 103: la coopératif crée un déséquilibre dans l'échelle. Source : auteur

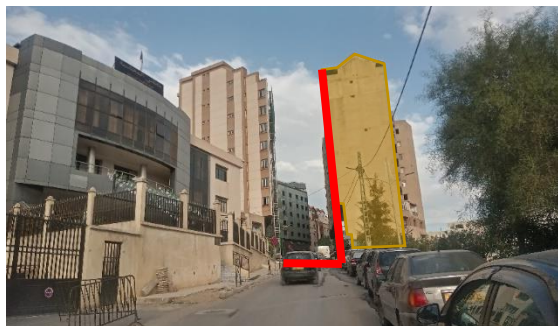


Figure 104: image qui représente l'écrasement de la voie Stiti Mohamed Arezki par la coopératif source : auteur



Figure 105: une tentative de communiqué la coopératif à l'avenue LARBI BEN MHIDI

- Façade non attrayante :
- Une surface en béton sans finition avec des imperfections (des tache) qui donne une impression de vieillissement.
- Absence des motifs et des éléments architecturaux qui attirent l'œil donne une impression de négligence
- Des fenêtres placées anarchiquement de tailles variées créent un déséquilibre visuel rendant la façade difficile à apprécier
- Absence des balcons fleuris et des murs végétaux qui contribuent à créer un environnement plus agréable et accueillant.



Figure 106: faible qualité architectural de la coopératif source : auteur

- Une tentative de communiqué la coopérative à la place ait manguellet, mais la façade ne contribue pas à dynamiser cet espace en matière d'esthétique et de culture paysagers.

b. *Rive sud :*

Cette entité est composée de trois sous entités avec Une occupation périmétrale

entité mixte vide urbain

Entité résidentielle

- absence de la logique structurale et du système parcellaire
- Déséquilibre d'échelle entre les sous entités
- absence de rapport entre le bâti et le non bâti
- hétérogénéité de gabarit et d'échelle.

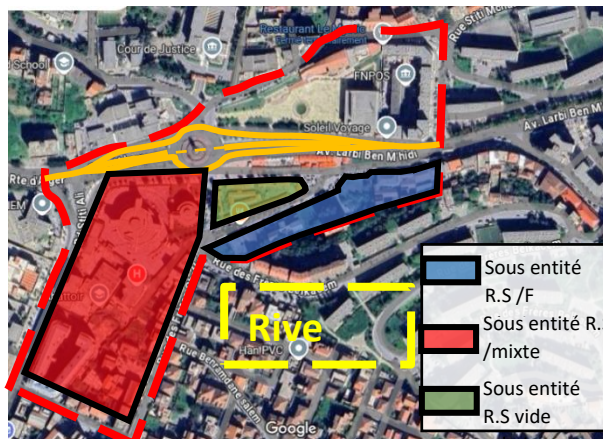


Figure 107:carte des entités de la rive nord source: Google earth , traité par auteur

➤ Entités mixte :

Cette partie est caractérisée par la dominance des équipements, et elle est divisée en deux :

Les équipements

Les habitations

1) *Les équipements :*

- Vocation multifonctionnelle mais sans cohérence entre les équipements (ce sont des bâtiments autonomes)
- Implantation ponctuelle des équipements s'alignant aux voies
- Les équipements sont dans un bon état leur façades sont bien traitées, de style et système constructif moderne (poteaux poutres, mur rideau...)

Avec gabarit dépassant R+4(+12m de hauteur)

- Ils ne participent pas à la dynamique urbaine (en rupture avec le quartier en raison de la clôture)
- Insuffisance d'aménagement du paysage naturel, absence des espaces de détente et d'attente et du mobilier urbain



Figure 108:carte représente l'entité mixte de la rive sud source :Google earth traité par auteur



Figure 109:carte des composantes de la partie équipement source : Google earth traité par auteur



Figure 112: Façade animé par les commerces de l'immeuble semi collectif Source/auteur le 3/11/2024



Figure 111: Bd Stiti animé par les équipements Source: auteur le 3/11/2024



Figure 110: Manque de dynamique urbaine à cause de la clôture des équipements/source : auteur le 3/11/2024

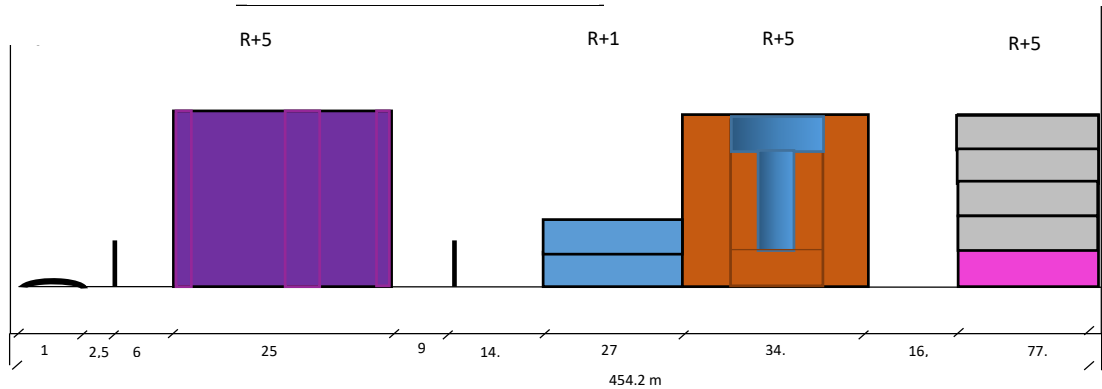


Figure 113: Coupe schématique A-A source :auteur

2) Les maisons individuelles

- implantation anarchique mais linéaire accolées les unes aux autres le long de la rue les frères CHAFAA
- _Les habitations sont de faible qualité architecturale (état dégradé), gabarit variant de RDC à R+2
- _ Le RDC occupé par le garage
- manque du paysage naturel, avec des façades négligées en matière de qualité environnementale



Figure 114: Carte de la p. maisons individuelles source : Google earth

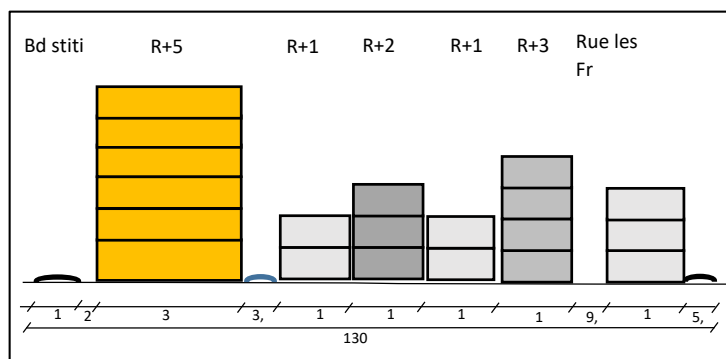




Figure 115: Vue montre le gabarit des maisons individuelle. Source : auteur le 16/10/2024

Constat :

- Entité mal structurée et manque d'aménagements
- rupture en raison d'un déséquilibre d'échelle et hétérogénéité structurelle

Enjeux :

Renforcer la multifonctionnalité des équipements et dialogue entre les deux parties

➤ Entité résidentielle :

- implantation linéaire des habitations le long de la rue les frères CHAFAA
- Gabarit variant de R+1 à R+3
- Façades de moyenne qualité architecturale mais moins attractives et non ravivâtes (absence de culture environnementale)
- RDC affecté au commerce de type (vente des vêtements, superettes alimentaires, des fast food ...) avec la présence des trottoirs de largeur suffisante au piéton aménagés par des allées vertes
- Absences des séquences d'arrêt, de la culture environnementale et espaces aménagés en mobilier urbain pour les habitants



Figure 116: Carte de la sous entité habitation sur l'ensemble de la rive Sud Source : Google Earth traité par auteur

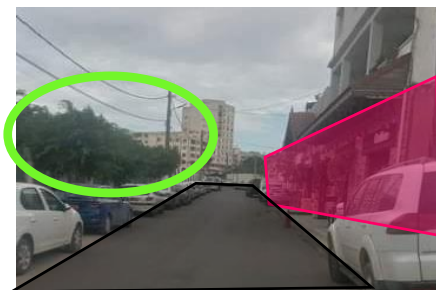


Figure 118: Implantation linéaire Source : auteur le 16/10/2024

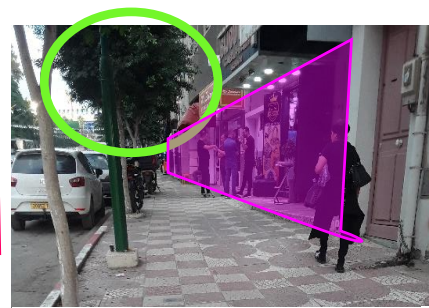


Figure 117: RDC affecté aux commerces Source : auteur le 16/10/2024



Figure 119: Façade urbaine animée par les commerces Source : auteur le 16/10/2024

Contas :

-faible animation et aménagement des façades en matière urbaine architecturale et paysagère

Enjeux :

-La requalification et animation des façades pour générer une attractivité au périmètre

➤ Partie vide : l'assiette de la JSK

-vocation non définie qui la rend un espace urbain vacant

-L'assiette est de forme régulière triangulaire

-elle marque une absence totale en aménagement et structuration paysagère (arbres, jardin, aspect environnementale) et du mobilier urbain (bancs ...)

-Un vide urbain négligé, clôturé, moins attrayant et ne participe pas dans la dynamique urbaine



Figure 120: Carte de la sous entité vide sur l'ensemble de la rive Sud source :Google earth traité par auteur



Figure 122: Vue extérieure de la clôture de l'assiette Source : auteur le 3/11/2024



Figure 121: Absence d'aménagement et du mobilier urbain Source : auteur le 3/11/2024

Constat :

-Exploitation réduite de l'espace et absence d'aménagement urbain et paysager

-Participation faible à la dynamique urbaine

Enjeux :

-Aménagement du vide urbain l'exploiter en une zone de détente et loisir

-Intégrer des éléments du mobilier urbain

1.6 La qualité paysagère :

- Des façades non ravivâtes et ne présente pas de culture environnementale ce qui diminue l'attractivité et la vitalité de l'aire d'étude
- Insuffisance d'animation et d'aménagement des espaces publics
- absence du mobilier urbain (tables familiales, les bancs, éléments esthétiques...)



Figure 123: carte et image montrant la qualité paysagers
source : auteur

1.7 Espaces publics :

L'aire d'interventions se compose de 3 espaces Publics :

- La place d'ancienne gare
- La place d'olivier
- Le terrain de la JSK



Figure 124: carte des espace publics dans l'aire d'étude
source :Google earth traité par auteur

a. *La place d'ancienne gare :*

La place est située dans la rive nord dans le terrain de l'ancienne gare, elle a été aménagée suite au déplacement de la gare dans le but de fournir un espace de loisir pour la population, ainsi que pour les enfants, qui auparavant accueillir des stationnements des bus.

Suite au désaffectation, cet espace est transformé à un parc de loisir divisé en deux partie :



Figure 125: l'emplacement de la place ait manguellet et l'aire de jeux source : Google earth traité par auteur

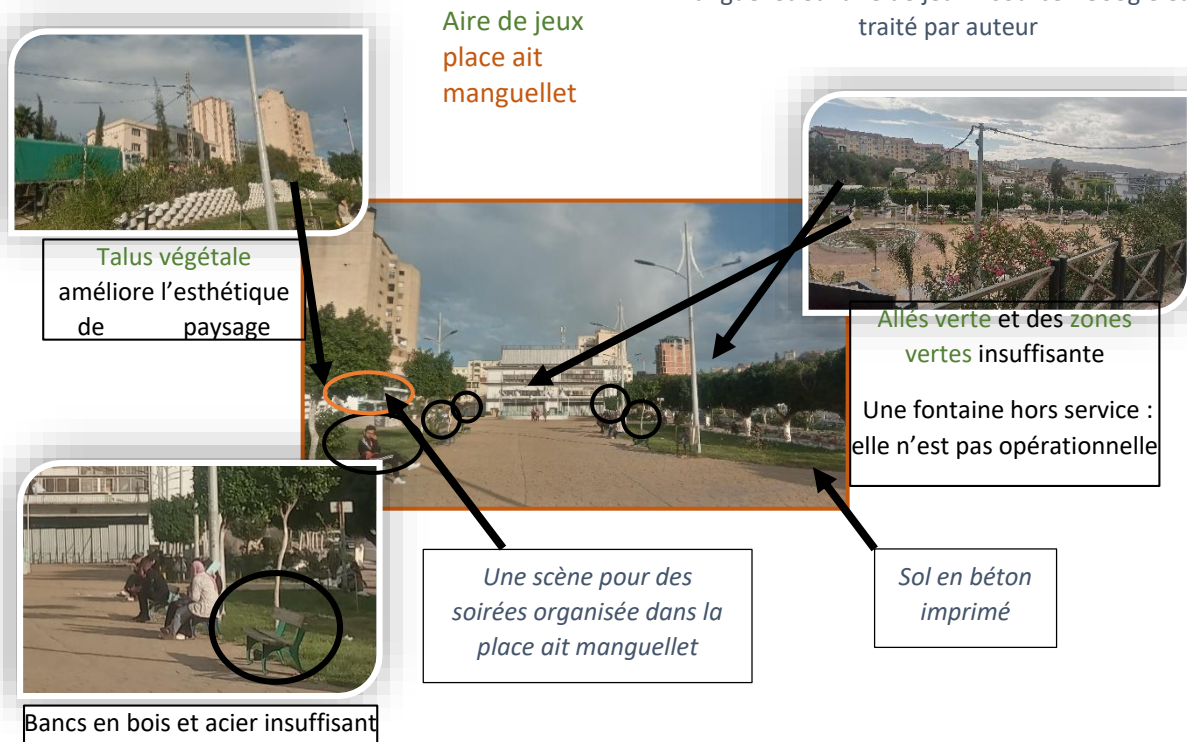


Figure 126: l'aménagement de la place ait manguellet source : auteur



Figure 127: l'aménagement de l'aire de jeux source : auteur

Constat :

-La placette ait manguellet ne contribuent pas à la fonctionnalité et l'esthétique et au confort de lieux

-Il ne permet pas d'offrir un espace de repos à cause de manque de l'aménagement qui entraine une carence en interaction social

Enjeux :

Réaménager l'espace pour qu'il soit plus attractive et accueillant.

b. *La placette d'olivier :*

Située entre deux voie de circulation ce qui la rendre plus fréquenté ce qui offre une opportunité de redynamiser le périmètre., mais elle est occasionnellement utilisée pour des foires, et la plupart du temps reste un vide urbain.



Figure 129:placette d'olivier aménagé par des foires,
source:auteur,03/11/2024

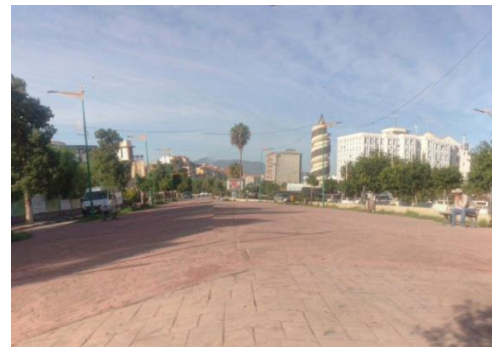


Figure 128:placette d'olivier non aménagé ,
source:auteur , 30/10/2024

Constat :

Cette place présente un atout pour notre Périmètre, car elle donne la possibilité de Redynamisé notre périmètre.

Enjeux :

Aménager la placette d'olivier pour lui donner une vie et pour qu'elle soit accessible

c. Terrain de la JSK :

- L'assiette est de forme régulière triangulaire
- Vocation non définie qui la rend un espace urbain vacant
- Représente un vide urbain
- Elle marque une absence totale en aménagement structuration paysagère (arbres, jardin, aspect environnementale) et du mobilier urbain (bancs ...)
- occasionnellement utilisé
Pour des foires



Figure 130:l'emplacement de terrain de la Jsk , le vide urbain source : Google earth traité par auteur



Constat :

Exploitation réduite de l'espace et absence d'aménagement urbain et paysager
Participation faible a la dynamique urbaine

Enjeux :

Aménagée le vide urbain pour qu'il participe à la vitalité urbaine

1.8 La mobilité urbaine

-La circulation dans notre aire d'intervention est principalement mécanique (moyens de transport publics et les véhicules personnelles).

a. Mobilité mécanique

-mobilité à caractère transitoire (grande circulation)

-le stationnement est latéral et bilatéral

-Le mode de transport : transport public (les bus à qualité médiocre, les taxis) -manque de diversité des modes de transport

-Nuisances sonores

-Manque d'aménagement des abris de bus.

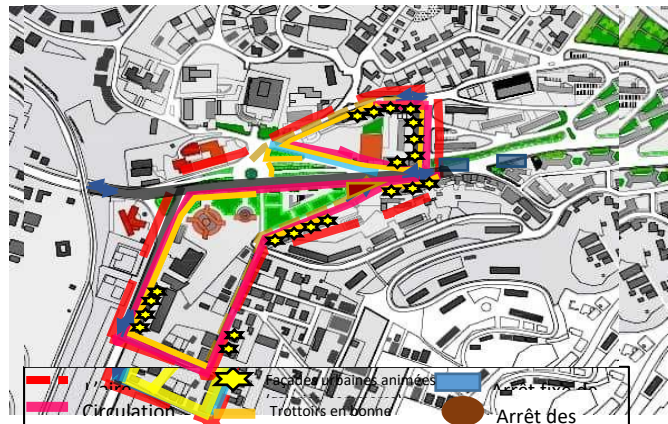


Figure 131: carte de la mobilité urbaine mécanique de l'aire d'intervention source : autocad traité par auteur

L'aire d'intervention	Ligne de transport (Boukhalfa/ nouvelle ville)	Arrêt des taxis
Circulation mécanique	Ligne de transport (Boukhalfa/centre-ville/st Beni douala/oued-Aissi)	Arrêt fixe de transport public
Stationnement		



Constat

Manque de diversité dans la circulation urbaine (déplacement principalement mécanique)
Absence des zones de parking

Enjeux

Introduire de nouvelles formes et choix de mobilité (vélo, téléphérique, tramway...)
Etablir des parkings adaptés pour un stationnement organisé.

b. La mobilité piétonne :

-trottoir en bon état aménagés d'allées vertes

-Insuffisance de passages piétons et les panneaux de signalisation.

-le piéton est accompagné par des galeries et commerce

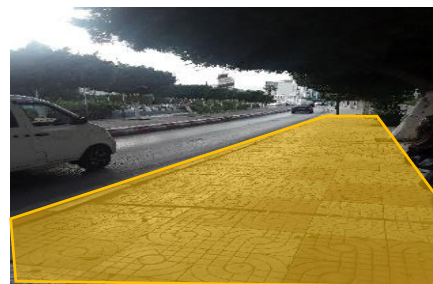
-accessibilité de transport et la proximité des arrêts

-Manque d'espaces de repos, de détente, d'aménagements paysagers et du mobilier urbain (les bancs, arbres...) le long des galeries

Figure 132:carte de la mobilité urbaine mécanique de l'aire d'intervention source : autocad traité par auteur



Figure 133:image de l'état de la mobilité piétonne dans l'aire d'intervention source :auteur




Constat

- Absences des lieux de pause, zone de détente et d'attente
- Manque de passages piétons pose le problème de sécurité

Enjeux

- Améliorer le mobilier urbain (les zones d'attente) adaptée aux personnes à mobilité réduite
- Améliorer l'infrastructure pour garantir la sécurité des piétons (passages piétons)

1.9 Les potentialités et les carence :

	Les potentialités	Les carences
La situation	<p>La position stratégique d'aire d'intervention à la porte de la ville Tizi Ouzou</p> 	<p>-l'image peu satisfaisante d'aire d'étude malgré sa situation</p>
Systeme viaire	<p>-La zone d'étude est bien desservie et accessible (Avenue LBM, Bd Stiti Ali...) -les chaussées sont en bon état -la présence des nœuds majeurs (bougie, carrefour ML) qui relie la zone au centre-ville</p>  	<p>-attire davantage de circulation et de nuisances sonores -problème de transit qui provoque une rupture morphologique et influence sur la circulation douce -manque d'aménagement des chaussées et trottoirs -matérialisation et structuration faible des nœuds (manque du vécu social) -stationnement bilatéral des véhicules -manque de dialogue entre les voies et leurs façades</p>  

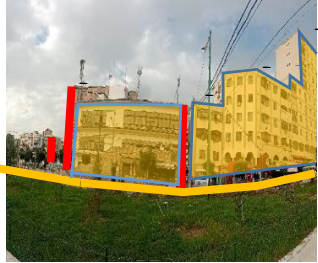

<p>La lecture morphologique</p>	<p>-la diversification des vocations (résidentielle, service.) -la présence des poches urbaines vides</p> 	<p>-absence de logique structurale -rupture entre les deux rives -hétérogénéité d'échelle et de gabarit entre les différentes entités -façades négligées (état dégradé) -absence de la culture paysagère (espaces verts, végétation...) -Aménagement insuffisant et nul des espaces publics</p> 
<p>La mobilité urbaine</p>	<p>-la facilité d'accès à l'aire d'intervention grâce aux moyens de transport (à proximité) -trottoirs aménagés d'allées vertes pour les piétons</p> 	<p>-mobilité à caractère transitoire -pollution atmosphérique et sonore -manque de zones de stationnement -absence des séquences d'arrêt et détente</p> 

Tableau qui résume les potentialités et les carence de notre périmètre d'étude

Chapitre II

Intervention urbaine



1. Les expériences urbaines :

1.1 Exemple1 : la rambla à Barcelona

Introduction :

Le projet de requalification de la ville de Rambla Barcelona vise à transformer et revitaliser cette artère emblématique de la capitale catalane, en un espace urbain plus moderne, fonctionnel et respectueux de l'environnement, tout en préservant son patrimoine historique et culturel.

a. Présentation de la rambla :



Figure 134: presentation de la rambla

- Célèbre avenue large d’une trentaine de mètre, bordée d’arbres et généralement munie d’un trottoir central. Le terme rambla, au sens premier, est utilisé en Espagne, particulièrement dans sa partie orientale, pour désigner un torrent ou cours d’eau avec un débit temporaire ou occasionnel, tel un oued, dépendant des pluies.
- Un lieu très fréquenté du jour comme la nuit par les touristes et les locaux.

b. Situation :

- situé au cœur de Barcelone
- S’étend sur 1,2 kilomètre, allant de la Plaça de Catalunya jusqu’au port de Barcelone (port Vell)
- Sépare les quartiers gothique et El Raval.
- Très accessible par les transports en commun.

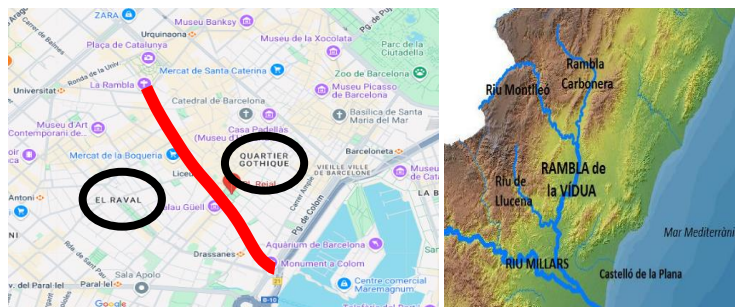
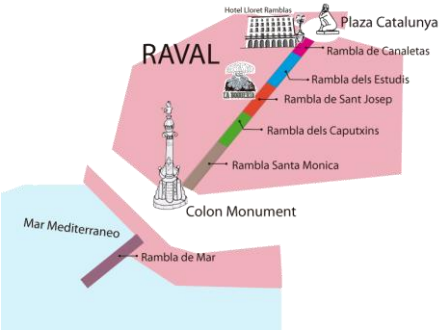





Figure 135:situation de la rambla
source : Google maps

c. Critères de choix de l'exemple :

	Potentialité	Carences
Situation	<p>_ Possède une situation stratégique à l'entrée de la ville, joue un rôle central en matière d'attractivité touristique et culturelle</p>	<p>- La forte affluence de touristes peut rendre la rambla bondée et parfois chaotique</p>
Systeme viaire	<ul style="list-style-type: none"> - Division de la Rambla en plusieurs sections, Chacune ayant son propre caractère qui se Diffère par son animation - Présence des séquences d'arrêt bien Structurées qui offrent de la dynamique Et vitalité urbaine 	<p>La</p>  <p>rambla souffre de la congestion Surtout aux heures de pointes Rupture créé par la rambla entre Le quartier El Raval et Gothique Sécurité : - flux mécanique important Manque de signalisation Pour orienter les usagers la cohabitation entre le piéton, cycliste et véhicule - Stationnement limité</p>
Systeme bâti	<ul style="list-style-type: none"> - Façade à caractère patrimoniale qui Valorise l'identité, le patrimoine local Et l'histoire de la ville de Barcelone - La présence de nombreux commerces Qui anime le quartier 	<p>Nécessité de rénovation de l'entretien de certain bâtiment</p> <p>Risque de gentrification qui affecte la diversité socioéconomique de la zone</p>
Espaces publics	<ul style="list-style-type: none"> - Présence des zones vertes et espaces De loisir qui renforce l'attractivité et Les interactions sociales  <p>Plaça catalunya</p>	<p>Entretien mal géré des espaces publics</p> <p>Manque des zones de repos</p> <p>Manque d'espaces ombragés pour le Confort des usagers pendant la période Estivale</p> <p>Faible qualité d'éclairage public</p>

d. *Problématique :*

Comment revitaliser cette artère et la structurer de façon de la transformer d'un lieu de passage a un lieu attractif et de destination ?

e. *Enjeux :*

1. Favoriser la transversalité et la connectivité entre les quartiers
2. Amélioration de la qualité de vie des habitant et des visiteurs
3. Préservation du patrimoine culturel et historique de la rambla.
4. Gestion de la congestion piétonnière et automobile.
5. Promotion de la durabilité et de l'écologie dans l'aménagement.

f. *Objectifs :*

1. Renforcer l'attractivité touristique et commerciale
2. Renforcer l'identité visuelle en respectant son patrimoine historique.
3. Création et intégration des espaces dans le tissu urbain existant
4. Utiliser des matériaux durables
5. Améliorer la mobilité piétonne et réduire l'impact du trafic motorisé

g. *Schéma d'idéation :*

Dans le cadre de ce réaménagement, le projet est structuré en différentes section, chacune ayant des caractéristiques spécifiques. **Trois section majeur** et **section standard**



Figure 136: schéma d'idéation de la requalification de la rambla

Les trois Sections majeur :

Ces section à pour objectif de :

- Améliorer la transversalité de La Rambla et la connectivité entre les quartiers El Gòtic et El Raval
- Lieux de réalisation d'activités culturelles, en tant qu'extension de la promenade centrale
- Réduire l'impact des véhicules

h. *Action :*

- Action sur voies :

Réduction de la circulation automobile (la congestion)

Section standard :

Réduire la chaussée à une seule voie de circulation : séparée latéralement par les trottoirs (avec une bordure de 8 cm) et la passerelle centrale (avec une bordure de 12 cm), L'espace réduit pour la circulation des véhicules permet d'augmenter l'espace pour les piétons, en élargissant les trottoirs et la passerelle centrale. Cela inclue : L'intégration des éléments pour améliorer l'expérience des piétons

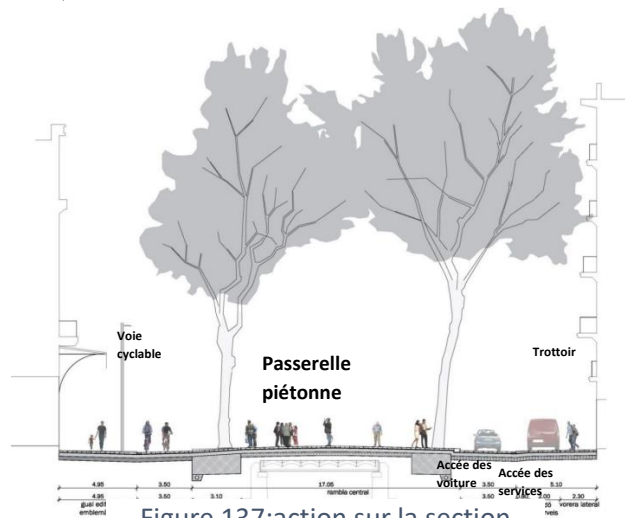


Figure 137: action sur la section standard

Mise en place d'une voie de service : de 2,80 m dans les trottoirs pour les usages partagés : réversibles (chargement et déchargement, nettoyage des véhicules) Non réversibles (arrêts d'autobus, Bicing (système de vélos en libre-service)). Cela permet de créer un équilibre entre la circulation automobile et le confort des piétons tout en intégrant des services nécessaires pour le bon fonctionnement de la ville avec des modes de transport écologiques.



Figure 138: vue sur la voie mécanique de la section standard

les trois sections majeures :

Ces sections seront de plein pied : les zones de la voiture sont au même niveau que les trottoirs et la passerelle piétonne, en réduisant des barrières physiques entre les différents modes de transport, ce type d'aménagement :

- Permet de créer un environnement plus accessible là où les piétons et les cyclistes ont la priorité

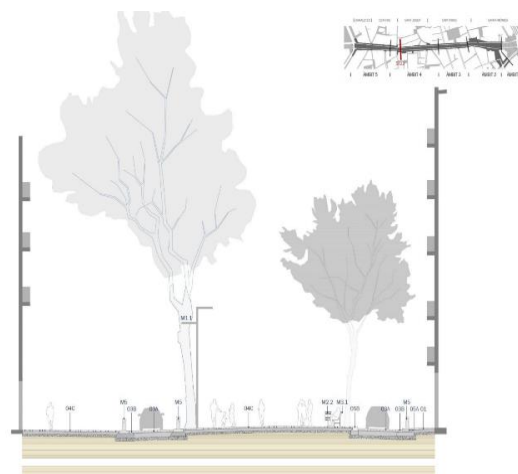


Figure 139: action sur la section standard

- favorise des activités communautaires et des rassemblements
- encourage les interactions entre les usagers
peu se déplacer plus facilement d'un espace à un autre



Figure 140: la section majeure de rambla avant le réaménagement



Figure 141: après le réaménagement de la section majeure de rambla

➤ Action sur la mobilité et les mobiliers urbains :
Réduire la circulation automobile : la largeur de la route a été diminuée pour limiter l'accès des véhicules motorisés, ce qui encourage les modes de transport alternatifs comme **la marche (par la création des zones piétonnes et des espaces verts), le vélo, et les transports en commun.**

Création des pistes cyclables : des pistes cyclables

ont été intégrées pour favoriser l'utilisation des vélos, rendant le déplacement à vélo plus sûr et accessible. Cela inscrit dans une logique de promotion des systèmes de partage de vélos comme Bicing.

Amélioration des transports publics : les arrêts de bus et la station de tramway ont été modernisés pour faciliter l'accès aux transports en commun, réduisant ainsi la dépendance à la voiture, des abris de bus ont été ajoutés



La Rambla sera une artère où la mobilité des véhicules sera limitée aux transports en commun, aux riverains et aux services

Elément de sécurité :

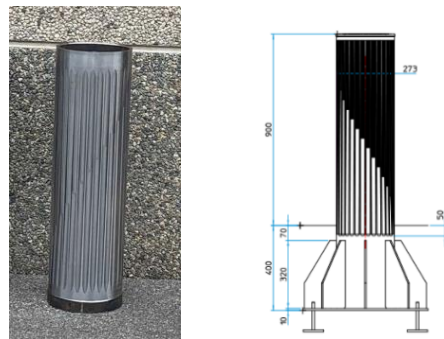
- Accès restreint à La Rambla, par **le biais de mécanismes de contrôle**.
- **L'installation Des bornes** : à chaque extrémité de la rambla qui peuvent résister à l'impact d'un véhicule, pour empêcher les véhicules d'accéder à la promenade centrale de La Rambla



Figure 142: les borne escamotable dans la section majeur de rambla

et aux trottoirs de chaque côté

- **Certaines bornes sont escamotables**, pour permettre aux véhicules d'urgence d'entrer ou pour empêcher l'accès aux routes à chaque extrémité de La Rambla.
- Le projet comprend également des travaux sur **les caméras de sécurité** gérées par la Guàrdia Urbana (police municipale) et une demande d'augmentation du nombre de ces caméras.
- **Signalisation claire** : de nouveaux panneaux de signalisation et des marquages au sol ont été mis en place pour guides les usagers, notamment les cyclistes, les piétons, et les personnes à mobilité réduite



Supports pour vélos : des zones de stationnement à vélos ont été installés pour inciter le vélo comme moyen de transport (Bicing)

Eclairage public : un éclairage amélioré a été installé pour garantir la sécurité des usagers, surtout en soirée, rendant l'espace plus accueillant, par des lampadaires à LED pour une meilleure efficacité énergétique et une réduction de la pollution



Figure 143: vue sur l'éclairage de la rambla

➤ Action sur les espaces non bâtis

- Zone de rencontre : des aires de repos et des places ouvertes sont créées pour encourager les rencontres entre citoyens, ce qui renforce le tissu social de la communauté
- **Sur le dernier tronçon de La Rambla**, près de Colom, que Project Rambla prévoit les changements les plus importants dans les espaces publics de cette zone.
 - La modification de l'avenue de les Drassanes
 - Le réaménagement de la rue Portal Santa Madrona permettront :
 - **La continuité de la promenade centrale vers Colom** et la configuration des principaux espaces publics devant le Centre des Arts de Santa Mònica et le Centre de Commandement Navale.

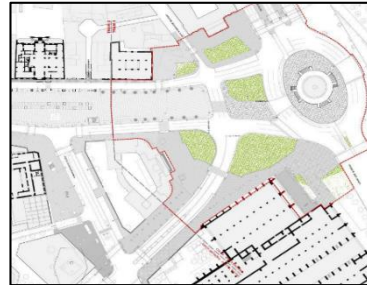
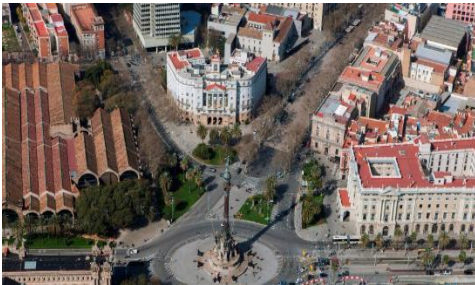


Figure 144: rambla avant le réaménagement

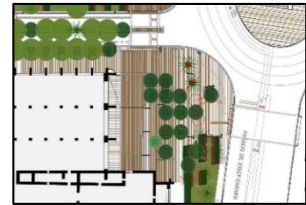
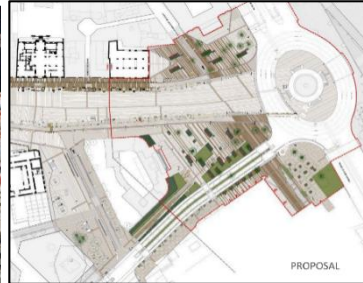
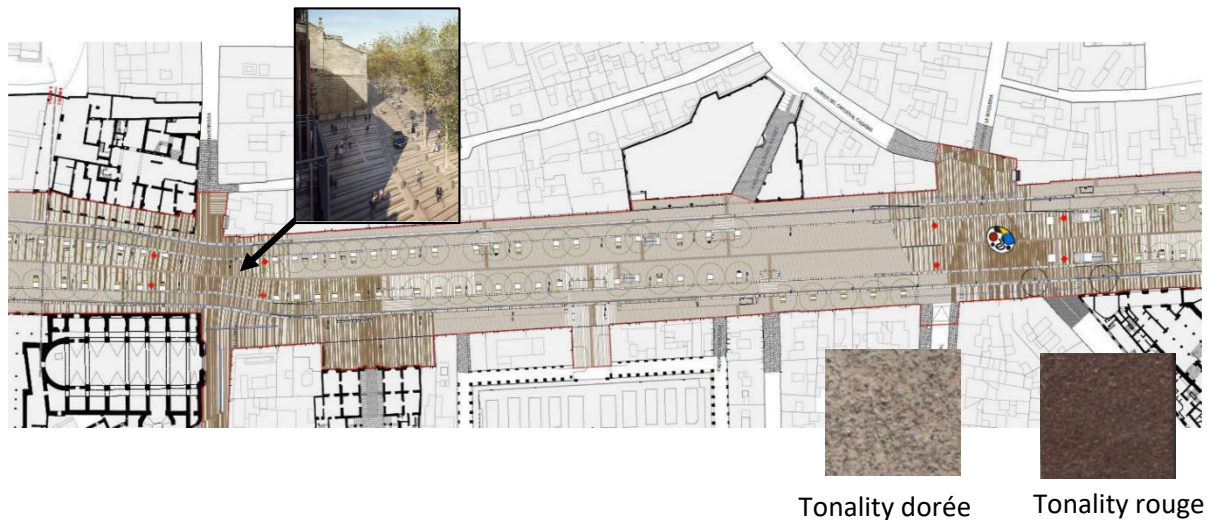


Figure 145: la rambla après le réaménagement

- Activités et évènement : création des espaces en intégrant des événements culturels, des marchés attirant ainsi les gens et animant le quartier notamment dans les sections majeures
- L'intégration d'a nature : Maintenir et améliorer l'état des arbres En augmentant considérablement la taille des fosses d'arbres

Dallage :

- Le pavage de La Rambla est le principal élément de réaménagement, en raison de son rôle dans l'unification des façades tout au long de l'artère.
- Le nouveau pavage, **en pierre naturelle, en granit et en porphyre**, sera utilisé dans toute la Rambla, tant dans **les zones piétonnes** que dans **les voies de circulation**, en combinant leurs différentes tonalités pour donner le caractère, l'interprétation et la durabilité dont la zone a besoin.



Bancs et des zones de repos : des bancs ont été ajouté au long de la rambla pour offrir des espaces de repos aux piétons, favorisant ainsi des interactions sociales et une utilisation prolongée de l'espace public.



Conclusion

La Rambla de Barcelone illustre parfaitement comment un boulevard peut devenir le cœur vibrant d'une ville, mêlant à la fois identité historique, vie sociale et diversité culturelle. En conjuguant aménagements urbains réfléchis, espaces publics animés et offres culturelles variées, elle crée un lieu inclusif et attractif qui favorise les rencontres et dynamise le territoire. Pour reproduire ce modèle, il est essentiel d'adopter une approche intégrée qui valorise le patrimoine local, encourage l'animation continue et place l'expérience humaine au centre de la conception urbaine. Cela implique notamment de créer des espaces fluides, accessibles et multifonctionnels, capables de s'adapter aux besoins des habitants et visiteurs tout en renforçant le lien social

1.2 Exemple de renouvellement du quartier PARILLY à Bron-Lyon

a. Introduction





La transformation urbaine de Parilly est portée par la Métropole de Lyon : rénovations, amélioration des espaces extérieurs, installation de nouveaux services et activités.




Le renouvellement urbain doit permettre au quartier de le réintégrer au cœur de la ville, favoriser la mixité fonctionnelle et sociale et de redonner de l'attractivité au quartier.

b. Présentation

Le quartier est un espace qui combine nature urbanité ; Situé en entrée Sud de la ville de Bron -LYON ; à la croisée de l'autoroute A 43 et du boulevard périphérique Laurent Bonnevey

c. Critère de choix de l'exemple

	Potentialités	carences
situation	<p>-Sa position stratégique à l'entrée Sud de la ville, et à l'intersection de deux axes majeurs</p> 	<p>-situation exposée aux voies importantes ce qui nuit la cohésion sociale et l'attractivité de la zone</p>
Système viaire et mobilité	<p>-Le quartier bénéficie d'un réseau Routier bien développe et organisé , facilitant le déplacement au et dans le quartier</p> <p>-la desserte du quartier par les Transports en commun</p> 	<p>-Création de coupure Morphologique dans le quartier</p> <p>-problemes de circulation et de congestion due Au flux mécanique très important (pollution Sonore et atmosphérique)</p> <p>-Manque de pistes cyclables : Limite la sécurité</p> <p>-Déplacement piéton limité à cause du manque de trottoirs larges et passages pietons</p> 
Le cadre bâti	<p>-Le quartier Parilly dispose de nombreuse infrastructure résidentielles avec une architecture contemporaine</p> <p>-La disponibilité du commerce</p> 	<p>-Fragmentation entre les rives qui limite les Interactions sociales</p> <p>-Infrastructures vieillissantes (en état de</p>

		<p>Dégradation)</p> <ul style="list-style-type: none"> -architecture brutaliste peu attrayante -Variété restreinte et état détérioré du commerce 
<p>Les espaces publics</p>	<ul style="list-style-type: none"> -La proximité du parc Parilly offre au Quartier un espace vert plaisant pour Se détendre -La présence d'espaces vert et de qualité Paysagère 	<ul style="list-style-type: none"> -Absence d'espaces publics conviviaux -Manque d'aménagement et d'entretien Des espaces de loisirs 

En résumant les points forts et les faiblesses du Parilly, on présente l'ensemble d'enjeux et d'objectifs concernant l'opération de renouvellement du quartier :

- Valoriser et renforcer les atouts du quartier.
- Améliorer la vie quotidienne des habitants de Prilly.
- Favorisé la mixité fonctionnelle et social
- Redonner de l'attractivité au quartier et crée un dialogue entre eux et le centre-ville.

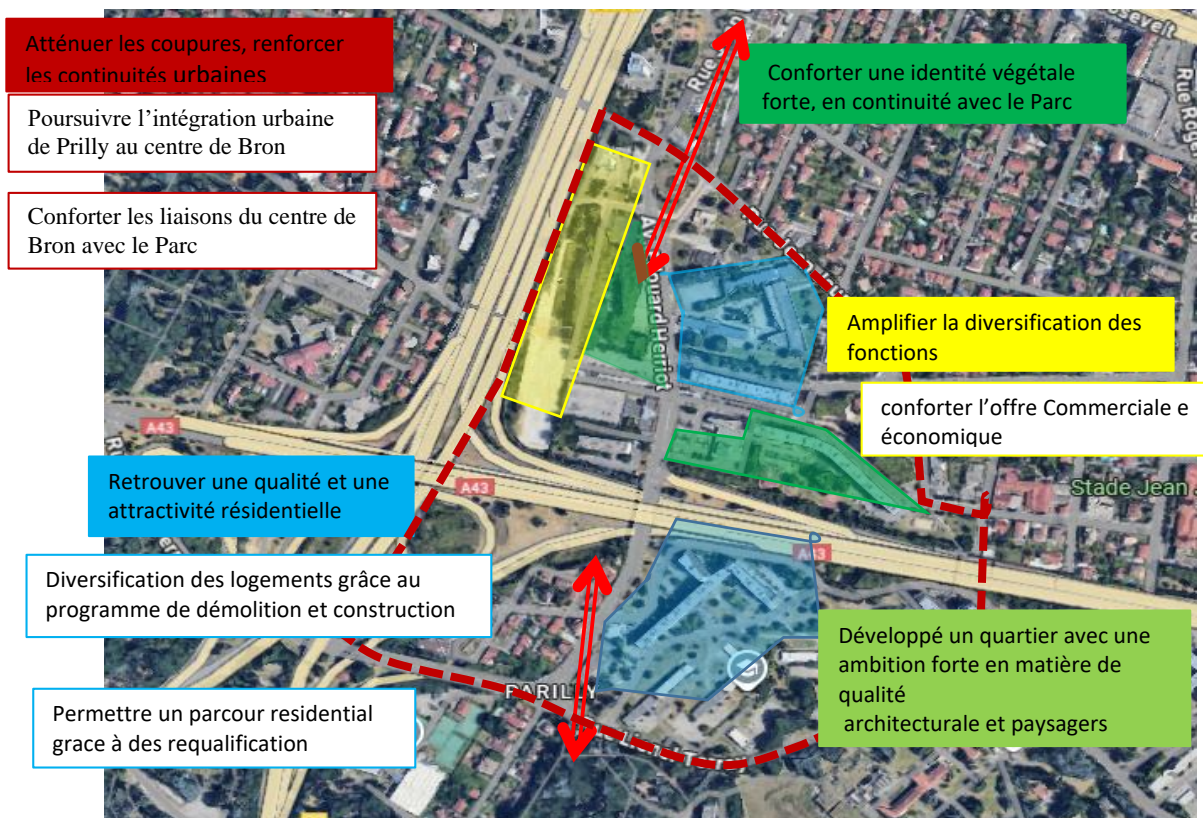


Figure 146: fig: carte d'objectifs de renouvellement de Parilly traitée par auteur

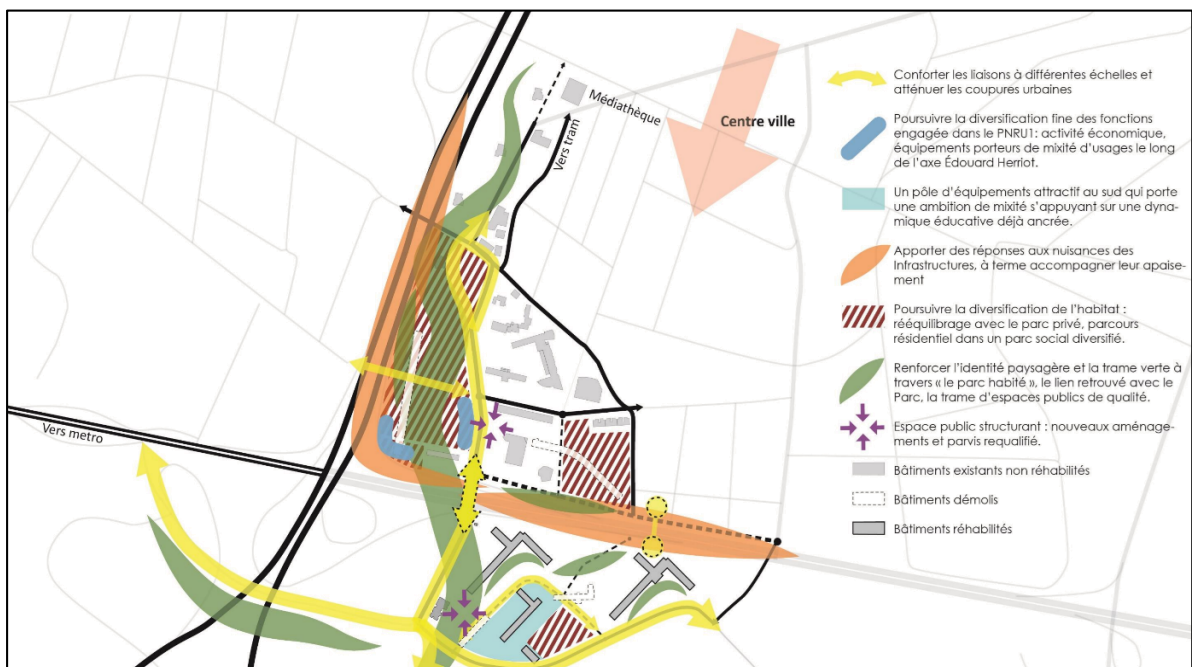


Figure 147: schéma d'action de renouvellement urbain de Parilly

Source : site internet https://www.grandlyon.com/5-etudeimpact_bron_zac-parilly.pdf

d. *Action :*
 Actions sur le système viaire et mobilité

- Offrir une meilleure accessibilité aux usagers
- Accée pour véhicule depuis bd lourant Bonnevay dans les 2 sens de circulation pour rejoindre les parkings d’Ikea et Leroy marlin

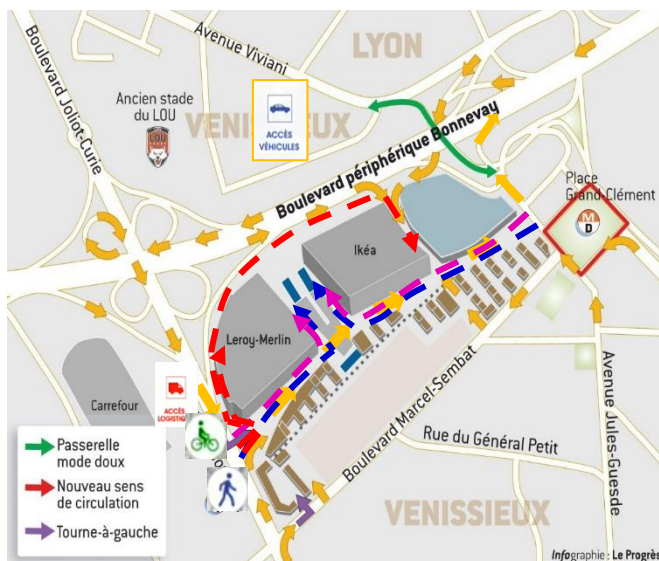


Figure 148: schéma d'action sur le système viaire et mobilité
 Source :site internet VéniSSieux-Grand Parilly-La Métropole de Lyon

- La création de la traversée sécurisée réservé au mode doux Piéton, vélos
- Une passerelle dédiée aux piétons et cycliste et au personne à mobilité réduite pour renforcé les liens entre les déférents quartiers (Prilly, Lyon 8, VéniSSieux) -Modernisation de mode de transport

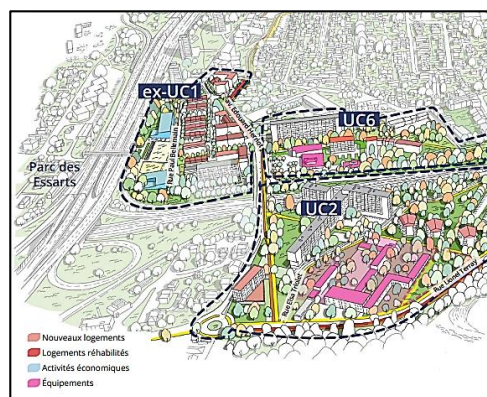


Figure 149 : photos des actions réalisées sur le système viaire /source :
 site internet VéniSSieux-Grand Parilly-La Métropole de Lyon

➤ Actions sur le cadre bâti :

- Un nouveau quartier multifonctionnel en agrafe sur son environnement résidentiel et commercial
- Diversification des logements

Après

Modernisation et amélioration de qualité architecturale



Figure 150: Fig :schéma d'UC1 avant et après renouvellement Source : 20230823_bron_parilly_presentation.pdf



Avant



Après



Figure 152 : photos montrant le cadre bâti renouvelé du quartier Parilly /source : site internet Vénissieux-Grand Parilly-La Métropole de Lyon

➤ Actions sur les espaces publics

-Structuration des espaces par le mobilier urbain (les bancs, chaises,)



Figure 153 : fig 1 photos montrant la structuration et l'aménagement des espaces publics du quartier source : site internet Venissieux-Grand Parilly-La Metropole de Lyon

Aménagement paysager (arbres, végétation...) des espaces verts et logements



Figure 154: photos sur l'aménagement des espaces verts du quartier /source : site internet Vénissieux-Grand Parilly-La Métropole de Lyon

-plantations d'arbres le long des rues pour offrir l'ombre



Figure 156: schéma de UC1 avant renouvellement urbain



Figure 155: schéma d'UC6 avant renouvellement urbain

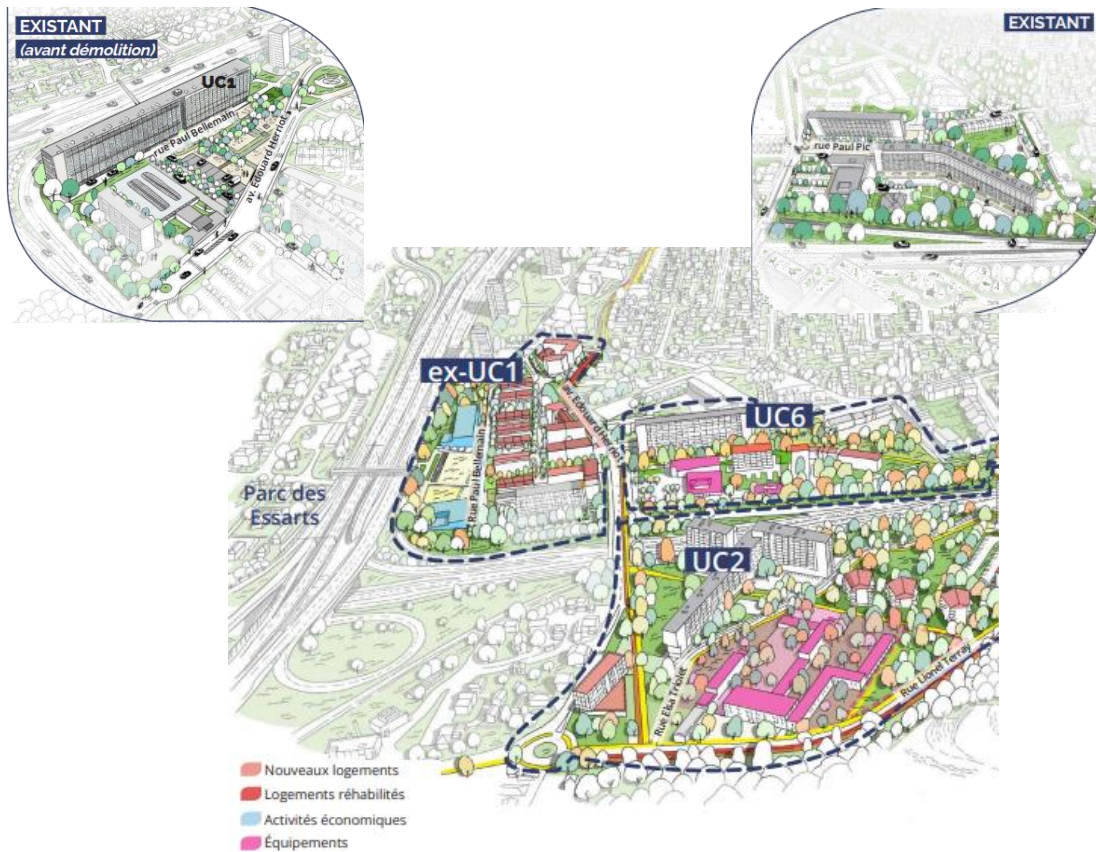


Figure 157: schéma d'après renouvellement urbain
 Source : 20230823_bron_parilly_presentation.pdf

Conclusion :

Ce projet de renouvellement de quartier Prilly se distingue par son ambition de créer un environnement urbain confortable et agréable pour ses habitants. En mettant l'accent sur la qualité de vie, l'accessibilité, et la mixité sociale

Ce renouvellement s'inscrit dans une démarche durable, valorisent à la fois le patrimoine local et les besoin contemporains des résidents



Synthèse général :

Les exemples	La rambla	Quartier Parilly
Les enjeux	<ul style="list-style-type: none"> -Restructuration des voies -Matérialisation des nœuds -Préservation et conserver des éléments historiques patrimoniales. -Inclusion sociale en créant des espaces accueillants pour tous. -planification et utilisation équilibrée des espaces. -Renforcer l'attractivité touristique et commerciale. 	<ul style="list-style-type: none"> -améliorer l'attrait du quartier et renforcer le dialogue avec son environnement. -valoriser et consolider les qualités du quartier. -améliorer le cadre de vie des habitants. -promouvoir l'intégration sociale et la diversité fonctionnelle.
Les objectifs	<ul style="list-style-type: none"> -Réduire le caractère de transit -Améliorer le vécu social -amélioration de la qualité architecturale en respectant son patrimoine historique. -création des espaces conviviaux pour favoriser les liens sociaux. -garantir une meilleure qualité de vie par organisation et aménagement des espaces - dynamisation et animation de l'artère intégrant des activités artistiques ... 	<ul style="list-style-type: none"> -minimiser les ruptures et solidifier les cohésions urbaines. -diversification d'infrastructures résidentielles et garantir une excellence architecturale. -multiplication des fonctions pour un quartier vivant et dynamique. -amélioration de l'identité végétale offrant des lieux de détente et renforcer le lien communautaire.
La matérialisation	<ul style="list-style-type: none"> -Réduire la largeur des voies et centralisé l'Accée piéton --Création de zones piétonnes et intégration du mobilier urbain et d'œuvres d'art pour enrichir l'expérience des usagers -Réhabilitation des façades a caractère patrimoniale -Création de places et jardins et amélioration des espaces publics -Circulation repensée et développement d'infrastructures cyclables 	<ul style="list-style-type: none"> -création de passerelles et promenade piétonne reliant les 2 rives du quartier -transformation de l'intersection en carrefour et la voie en un sens unique, et création de voies cyclables pour diminuer le trafic et transit -établissement de divers équipements favorisant la mixité sociale fonctionnelle -refonte et structuration des espaces verts, publics



2. Intervention urbaine sur le périmètre de l'entrée Ouest :

S'appuyant sur l'analyse des référents, notre intervention urbaine sera structurée selon :

- 1- Synthèse par quatre échelle : Echelle de la ville
 - Echelle intermédiaire
 - Echelle du périmètre
 - Echelle de l'air d'intervention
- 2- Carte d'enjeux par quatre échelle
- 3- Idéation et schéma de principe
- 4- Structuration des moments majeur et les action mineur

Synthèse et enjeux par échelle :

Echelle	Synthèses	problématique	enjeux
Echelle de la ville	<ul style="list-style-type: none"> -Situation stratégique à l'entrée ouest de la ville -Le périmètre a une bonne accessibilité -Le périmètre a perdu son identité urbaine -Manque de dialogue entre le périmètre et le centre-ville 	<p>Comment l'entrée ouest de la ville de Tizi Ouzou peut-elle tirer parti de sa situation stratégique pour l'affirmer en un élément polarisateur qui favorise les échanges tout en préservant son identité ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Affirmer l'imagibilité de l'entrée de la ville -Rendre le périmètre un élément polarisateur qui va renforcer l'attractivité -Renforcer l'identité urbaine -Assurer une continuité et une transversalité entre le périmètre et le centre-ville
Echelle intermédiaire	<ul style="list-style-type: none"> -Manque de séquence d'Arrêt et de repos -Les cites limitrophes au périmètres sont à caractères résidentiel -Les cites sont oriente plus vers la ville - Relation faible entre le périmètre et son environnement 	<p>Comment retisser le lien avec le périmètre et l'environnement immédiat ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Création des moments d'arrêt polarisateurs -réorienté les cités résidentielles au périmètre -assurer l'ouverture et l'articulation du périmètre avec son environnement



	<ul style="list-style-type: none"> -Caractère de transit et écrasement de l'échelle humaine -Absence de relation entre nature, culture, homme et les éléments de périmètre 		<ul style="list-style-type: none"> - Création de l'animation et la sociabilisations dans l'avenue LBM pour reduire le caractère de transit -favoriser un lien entre le périmètre et la nature
Echelle du périmètre	<ul style="list-style-type: none"> - Situation stratégique à l'entrée ouest de la ville - Absence des moments polarisateur - Présence du caractère de transit ce qui écrase l'échelle humaine - Rupture morphologique entre les 2 rive - Absence de dynamique urbaine et le vécu social après la désaffectation de la gare - Hétérogénéité dans la structure des bâtiments crée un déséquilibre par rapport à la voie - Manque d'animation et revitalisation des façades urbaine - Absence totale des espaces publics et d'élément naturelle - Absence de dialogue entre le périmètre et le centre-ville 	<p>l'entrée ouest de tizi ousou, fait face au plusieurs défit qui limitent le vécu sociales, il Est essentielle de faire de lui un véritable entrée de la ville et le réinséré dans sa réalité urbaine en renforçant les échanges culturelles et commerciales ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Retrouver une qualité et une attractivité qui façonne les attentes et les sentiments des visiteurs à son égard -Crée des moments polarisateurs Pour remédier la marginalisation de périmètre - Réconcilier l'homme avec son espace urbain - Favoriser la transversalité et la connectivité entre les entités et la convivialité - Reconquête des friches urbaine -Amplifier la diversification des fonctions : culturelle, loisir - Conforter une identité végétale forte en retravaillant les espaces publics

**Idéation :**

Notre intervention de requalification urbain de l'entrée ouest de tizi ouzou, quartier ancienne gare, vise à la transformation positive d'un lieu de transit qui veut abriter des fonction pluriels mais qui oublie son habitant, qui n'a pas de vécu, un site non social, non conviviale.

C'est pour remédier à cette froideur, à cette antisociale qu'on intervient. Pour recrée de la sociabilité, et redonner vie et de la cohésion, pour le transformer à un véritable lieu d'attraction, de destination à la porte de la ville.

Ce projet s'appuie sur une réflexion profonde autour du triptyque **VILLE-HOMME-NATURE** afin d'offrir une nouvelle expérience aux habitants ou l'homme retrouve sa place

La démarche cherche à réconcilier la ville avec ses habitants en favorisant les interactions sociales, la cohésion et l'identité locale, tout en intégrant la nature comme élément essentiel de l'expérience humaine, un facteur bien-être et de contemplation. Ce lien est matérialisé par « **UNE FLANERIE URBAINE** » élargie, source d'espoir qui désigne l'art de se promener sans but permettant à l'homme de redécouvrir la ville en connectant avec la nature réduisant l'impact de la voiture sur l'avenue Larbi Ben M'mhidi et créant un espace piéton convivial.

Trois moments clés ponctuent cette flânerie :

Un moment d'articulation à l'entrée de la ville, qui fait le lien entre les grandes voies.

Un moment de sociabilité, cœur vibrant du quartier, lieu d'échange et de rassemblement symbolisé par le monument de la Bougie, symbole de lumière et d'espoir.

Un moment de dialogue à la sortie du quartier, assurant la connexion harmonieuse avec le centre-ville.

Cette intervention favorise la continuité urbaine et la transversalité, atténue les ruptures entre les deux rives, et tisse un réseau relationnel renforcé par une trame verte, rééquilibrant harmonieusement les relations entre **HOMME, VILLE ET NATURE**.

Mot clés :

Identité, dynamique, imagibilité, attractivité, vécu sociale, appartenance, lumière, ouverture, nature

ACTION :

a. *Action majeur :*

Action sur l'avenue Larbi ben
mhidi :

La restructuration et la réanimation de cette voie ne se limitent pas à la réorganisation spatiale, mais visent à offrir une nouvelle expérience partagée au habitant

Pour ce faire, le projet prévoit le déplacement de la trémie, source de rupture au sein du quartier, ainsi que la réduction de l'impact automobile :

La zone mécanique est limitée en deux voies de circulation de 3m pour conserver la fluidité du trafic, chacune, à double sens, au bénéfice de l'élargissement des espaces piétonniers :

Ces voies sont séparées par une promenade piétonne centrale élargie et paysagère nommée « flânerie ». De part et d'autre, par des trottoirs élargis à 2m intégrant des pistes cyclistes.

Piste cyclable :

Une voie de circulation de **1,5 m** réservée aux cyclistes pour encourager l'utilisation de ce mode de transport écologique visant à Encourager davantage de personnes à utiliser leur vélo pour se déplacer, ce qui peut contribuer à améliorer leur santé et leur qualité de vie.



Figure 159: photo de L'avenue Larbi Ben M'hidi avant la requalification source :auteur



Figure 160: L'avenue Larbi Ben M'hidi après l'intervention, source :auteur

Action sur la Flânerie urbaine : un nouvel axe de vie urbaine

Pour répondre à la fracture créée par l'avenue Larbi Ben M'Hidi, nous avons imaginé un dispositif spatial structurant : **une grande promenade piétonne baptisée « La Flânerie »**, qui traverse le site et relie ses différentes polarités.

Cette flânerie est pensée comme une **expérience urbaine sensible**, rythmée par trois **moments fondateurs** :

1. **Moment de sociabilité** – au cœur du quartier : un espace fédérateur, ponctué par le *Monument de la Bougie*, notre proposition vise à mettre en valeur la bougie comme un symbole de lumière et d'espoir tout en modernisant sa structure pour répondre au besoin de la communauté.



Figure 161: photo de L'intersection de la bougie avant la requalification source :auteur



Figure 162 : Le moment de sociabilité après l'intervention, source :auteur

2. **Moment d'articulation** – à l'entrée de la ville : un seuil de transition entre flux rapides et lenteur urbaine, cette action consiste à réaménager le carrefour matoub lounes comme porte de la ville, ainsi il est structuré par une séquence de la flânerie.



Figure 163:matérialisation de moment d'articulation

Ces moments découpent la promenade en deux séquences :

Une séquence récréative :

Propice à la détente, à la respiration urbaine situé entre le moment d'articulation et le moment de sociabilité, la structuration de cette séquence vise à donner une nouvelle dimension au habitant, incitant les visiteurs à une station de découverte. Chaque pas devient une exploration des détails, une expérience émouvante à travers un cheminement labyrinthique formé par des stands d'exposition, les impasses sont des points de médiation, chaque espace aborde un thème spécifique, guidant vers une sortie (vers le moment de sociabilité) qui représente aussi un nouveau départ.



Figure 164:matérialisation de la séquence récréative

La seconde : Une séquence événementielle : intègre la placette d'olivier

Situé entre le moment de sociabilité et le 3ème moment de dialogue conçue pour accueillir des performances et des expositions. En continuation avec la 1ère séquence, la deuxième s'articule autour du concept de choix offrant au visiteur la liberté de choisir leur propre parcours. Trois parcours sont proposés, menant vers 3 station de thématique défèrent (station peinture, photographie, et musique) de l'ordre différent,



Figure 165:la placette d'olivier avant la requalification, source :auteur



Figure 166: photo après la requalification de la placette d'olivier, une la séquence événementielle de la flânerie urbain
source :auteur

Terminant cette expérience par des panneaux publicitaires, une station de réflexion structurant le **moment de dialogue** créant une **connexion vers le centre-ville** et restaurant la continuité urbaine. Une couture urbaine entre ancien tissu et nouveau souffle.

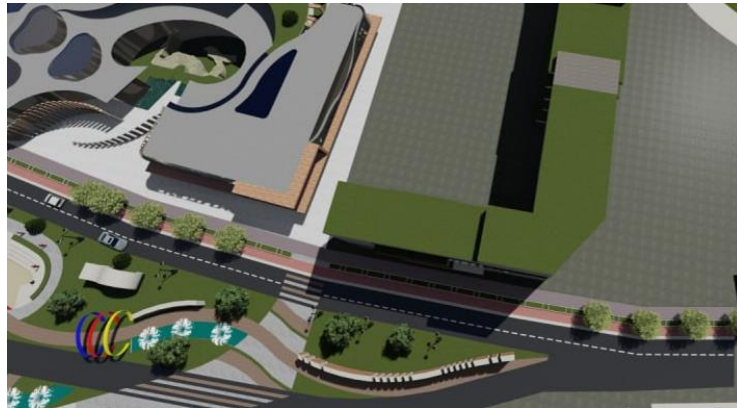


Figure 167: photo après la requalification, structuration de moment de dialogue , source :auteur

Cette requalification ne se limite pas à un simple aménagement. Elle propose **un changement de posture vis-à-vis de l'espace public.**

Création d'un parking urbain intégré

Complétant l'action de la réduction de l'impact de la voiture par la création d'un parking au sein de quartier sur le terrain de la JSK urbain Pour fluidifier les usages et éliminer le stationnement anarchique.



Figure 170: terrain de la jsk avant la requalification



Figure 169: matérialisation de terrain de la Jsk, source: auteur



Figure 171: parking urbain crée sur le terrain de la Jsk, source: auteur

b. *Action sur le cadre bâti :*

L'action sur le cadre bâti vise à **Réhabiliter le bâti existant**, notamment l'EPLF et la coopérative El-Kahina et l'ensemble des maisons individuelles, En intégrant des normes architecturales modernes et en favorisant une utilisation efficace de l'espace. L'objectif est d'améliorer le cadre de vie et renforcer le lien avec la flânerie, créant un quartier plus attrayant, durable et fonctionnel, en s'appuyant sur le concept majeur homme/ville/nature.



Figure 172: les maison individuelle le long de la voie Larbi ben mhidi avant la requalification, source: auteur



Figure 173: maison individuelle le long de la flânerie après la requalification, source :auteur





Figure 174: photo de La Cité EPLF avant l'intervention, source : auteurs

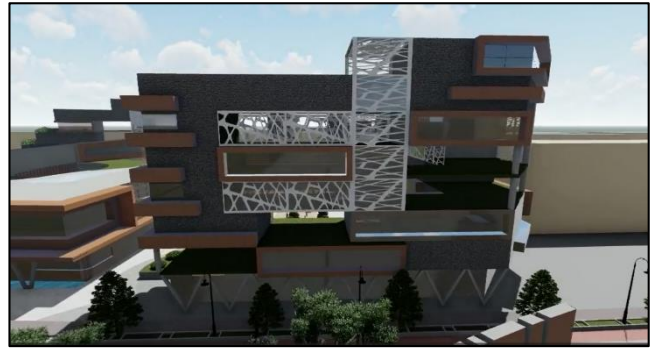


Figure 175: bâtiment EPLF avant la requalification source :auteur



Figure 176:revitalisation de bâtiment EPLF
Source :auteur



Figure 177:la coopérative avant la requalification ,source :auteur



Figure 178:la requalification de bâtiment de la coopérative source :auteur

c. Action sur le terrain de l'ancienne gare : Le corps à notre stratégie de requalification.

Au cœur de notre stratégie urbaine se trouve un geste fort une action qui ambitionne d'ajouter une dimension porteuse d'image et d'identité et capable de rassembler, de questionner, et de projeter le quartier dans l'avenir, de redonner vie à une friche urbaine, repère de mémoire et d'identité.

Chapitre III : Approche Thématique





Introduction

Notre projet urbain vise à transformer notre périmètre situé à l'entrée Ouest de la ville de Tizi-Ouzou, en un pôle attractif et vibrant ; donc ce projet urbain va être porté par deux projets structurants, qui vont rajouter une autre dimension porteuse de l'identité et attractivité du périmètre.

1. Choix du site intervention

Dans le but de rendre le périmètre un pôle d'attraction dynamique, on a identifié le terrain d'ancienne gare comme site idéal pour notre intervention par rapport à :

➤ **Sa situation stratégique à l'entrée de la ville :**

Offrant une meilleure visibilité et une potentialité de créer un lieu d'accueil et d'excellence

➤ **La présence de la friche urbaine :**

Véritable repère d'identité et de mémoire

➤ **L'intégration de la parcelle entre 2 moments majeurs :**

Moments de sociabilité et de dialogue

➤ **Bonne Accessibilité :** favorisant le flux des visiteurs

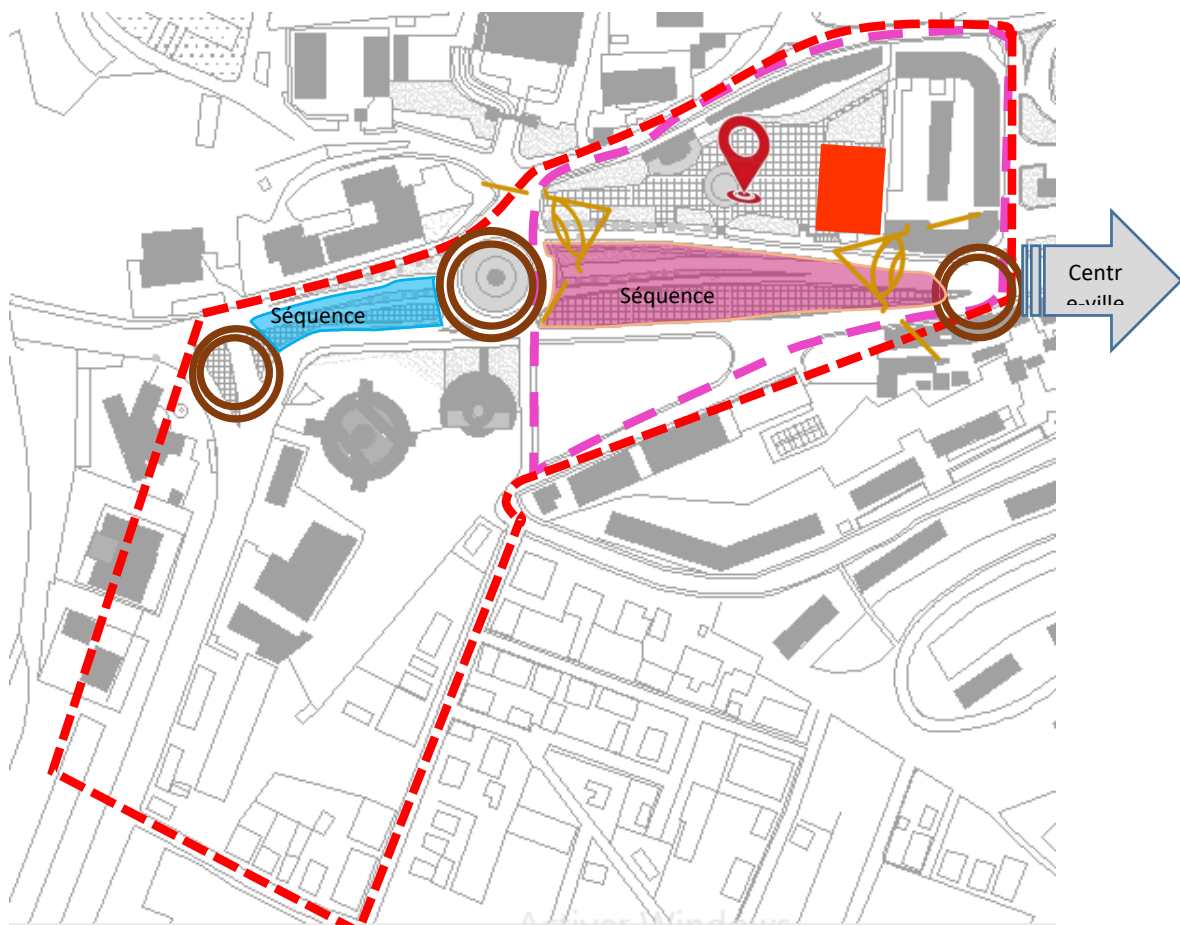


Fig : carte montrant la situation d'assiette d'intervention
Source: traité par auteurs



2. Problématique thématiques:

Quelle thématique mise en œuvre à travers un projet architectural, peut le mieux revitaliser un site en friche abandonné, en le transformant en un pôle d'attraction dynamique, porteur d'identité et générateur de liens sociaux, tout en préservant et valorisant son héritage et son contexte ?

3. Les Objectifs du projet structurant

- ✓ Renforcer l'attractivité et affirmer l'imagibilité de la ville
- ✓ Assurer la relation et la continuité entre le quartier et le centre-ville
- ✓ Renforcer l'identité et assurer une dynamique urbaine
- ✓ Redonner vie à un lieu désaffecté et le transformer en un espace vibrant et attractif
- ✓ Moment d'interaction entre homme et nature

4. Idéation et Choix de la thématique :

Notre projet urbain souligne un nouveau départ à notre périmètre situé à l'entrée ouest de la ville de tizi ousou, ancienne gare. Ce projet vise à offrir une nouvelle expérience au habitant et à réinsérer le quartier dans sa réalité urbaine.

Notre projet structurant ambitionne d'ajouter une dimension porteuse d'image et d'identité. La réflexion s'articule autour de **l'importance de l'expérience partagé entre les habitant**. Ainsi ce projet vise à redonner vie à la friche qui incarne un passé urbain partagé et à renforcer l'activité culturelle existante, encourageant ainsi les échange dans le présent.

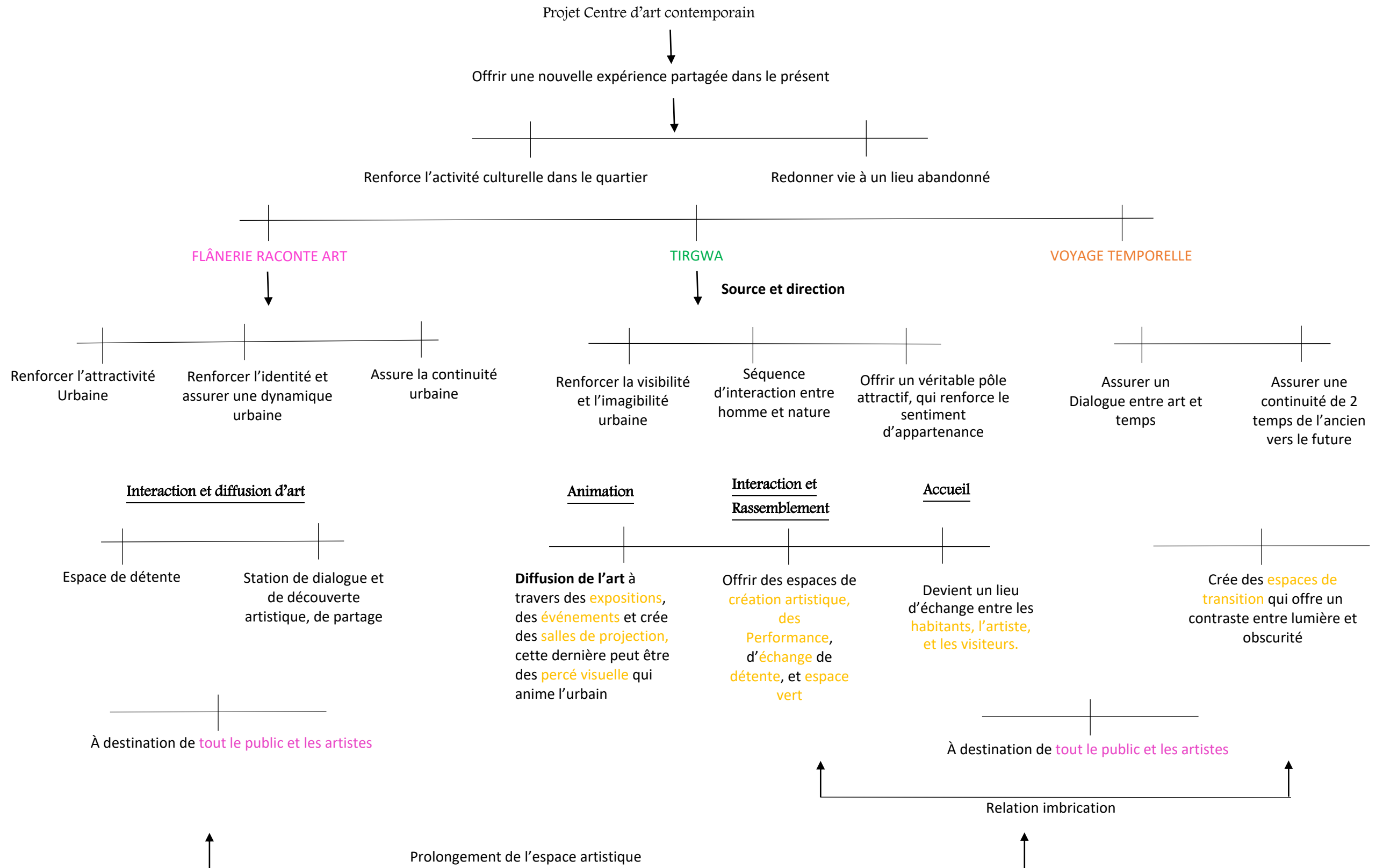
Ce projet incarne une dualité temporelle, entre le passé révolu et le nouveau départ.

Nous avons choisi **UN CENTRE D'ART CONTEMPORAIN** comme thématique, qui indiquent le temps présent de l'art, qui se base sur la revitalisation de l'ancien. L'art contemporain s'inscrit dans cette continuité, un dialogue entre le temps et l'art, un art social et communicateur. Notre projet « **TIRGWA** » s'appuyé sur un concept majeur qui est « **l'imbrication de l'art et le temps** ».

5. Objectifs du centre d'art contemporain :

- Offrir un véritable pôle attractif, qui renforce le sentiment d'appartenance
- Assure la continuité urbaine en multipliant et en diffusant des activités culturelles à l'urbain.
- Devient un lieu d'échange entre les habitants, l'artiste, et les visiteurs.
- Invite à la réflexion, à la contemplation, et à la discussion.

6. Programme contextuel



7. Analyse des exemples thématiques:

« L'art, c'est la contemplation, c'est le plaisir de l'esprit qui pénètre la nature et qui devine l'esprit dont elle est animée ». Auguste Rodin

1. Centre d'art contemporain POMPIDOU à Metz

1.1 Présentation du projet:

Fiche technique:

Lieu : ville de Metz- FRANCE

Architectes : Shigeru Ban architectes ; Jean de Gastines, Philip Gumuchdijan

Le maître d'ouvrage : communauté d'agglomération de Metz Métropole

Surface : 11330 m²

Début des travaux : décembre 2006

Date de fin des travaux : mai 2010

Entreprise de réalisation : Demathieu & Bard, Metz



Fig : vue en perspective du centre Pompidou à Metz
Source : <https://www.centrepompidou-metz.fr>

1.2 Situation:

Le **centre Pompidou-Metz** est un centre d'art situé à Metz, entre le parc de la Seille et la gare. Etabli dans une zone de rénovation urbaine de 50ha, anciennement terrain de foire du quartier de l'Amphithéâtre



Fig : carte de situation du centre Pompidou - Metz source : <http://issuu.com> ; traité par auteurs

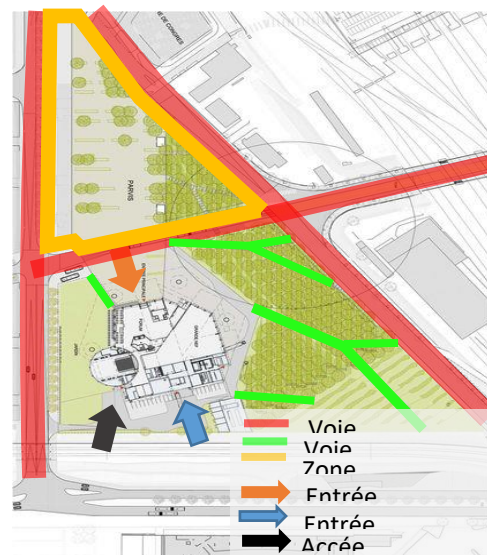


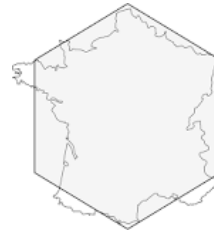
Fig : plan de masse du centre Pompidou
Source : amc-archi.com ; traité par auteurs



1.3 Idée conceptuelle :

Le projet Pompidou –Metz, est une réalisation audacieuse qui s’inspire de :

- **La forme hexagonale** : un symbole fort de la France.
- **Chapeau chinois** : de forme conique et sa structure en bambou, représente la légèreté, flexibilité et la capacité à s’adapter à différents environnements



Cette combinaison des deux valeurs, forme un design moderne avec des éléments traditionnels. En reflétant la notion de contraste ouverture et couverture ; Créant une ambiguïté entre intérieur et extérieur , le projet juxtapose l’ouverture matérialisée par des tubes parallélépipédiques pivotés à 45° offrant des vues panoramiques sur la ville ; et la couverture qui protège les espaces intérieurs ouverts.

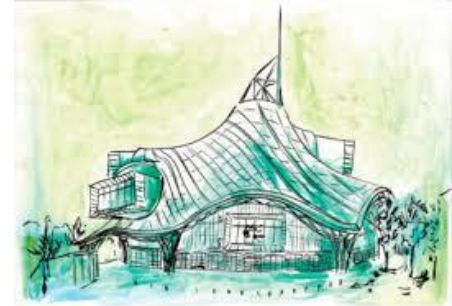


Fig : dessin croquis du centre Pompidou source : artmajeur.com

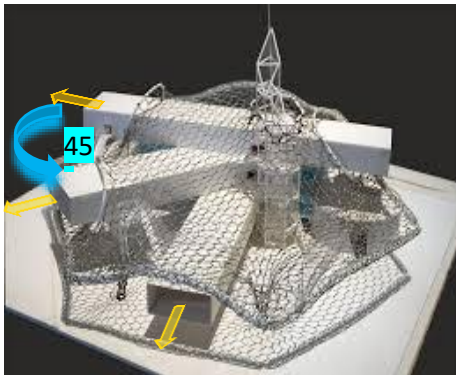


Fig : maquette d'étude du centre Pompidou

Source : www.centrepompidou-metz.fr traité par auteurs

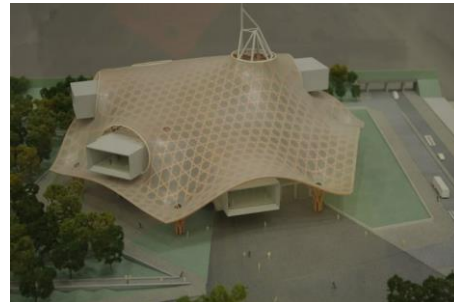


Fig : maquette du centre Pompidou Metz source : es.pinterest.com

Les éléments

essentiels

de cette conception sont :

- **La légèreté et le mouvement, qui** transparait à travers :

-l’enveloppe et l’ossature qui donne une impression de flottement par sa forme fluide.

-La structure qui se traduit par la continuité entre la charpente - les poteaux-tulipe et les porte-à-faux des galeries vont jusqu’à 20 m de la toiture, ont pour but la création d'une transition entre extérieur et

- **L'équilibre :**

Entre horizontalité de la toiture, des galeries, des jardins ; et la verticalité **des** poteaux-tulipe, de la flèche (et de l’ascenseur)



Fig : vue du centre Pompidou Metz

Source : <http://www.lejournaldesarts.fr/>



Fig : vue du centre Pompidou Metz

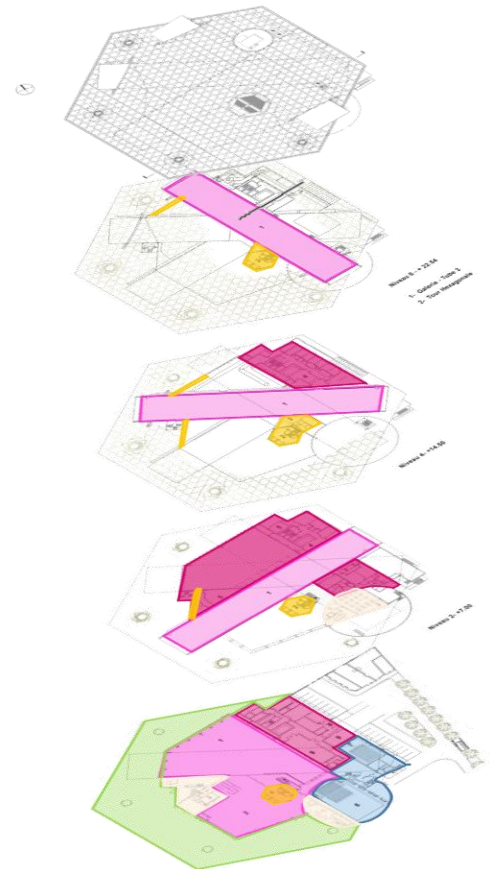
Source : www.centrepompidou-metz.fr



Entre lignes courbes et géométriques ; et Les volumes ouverts et fermés

1.4 Organisation fonctionnelle :

Le projet du centre Pompidou s'étend sur trois niveaux, avec une architecture extérieure évoquant un chapiteau et un jardin hexagonal accueillant des œuvres. À l'intérieur, un grand espace ouvert et flexible est organisé autour de trois galeries tubulaires croisées, connectées par des passerelles, alternant entre vastes plateaux et espaces intimistes. Le rez-de-chaussée regroupe le forum, la grande nef, l'auditorium, le café et les services logistiques. Le premier niveau accueille un restaurant, des espaces administratifs et une galerie, tandis que le deuxième niveau est dédié à d'autres galeries et à l'administration. La toiture, composée de modules hexagonaux, renforce l'identité du bâtiment. Le centre se structure en trois entités principales : diffusion et exposition, services aux visiteurs, et gestion administrative et technique.



Activité	Espace	Surface	Usager
Entité diffusion	Forum Grande nef Galeries d'exposition temporaires Espace extérieur	700 m ² 1000 à 1200 m ² 3000 m ² 2000 m ²	Visiteurs public Artistes curateurs
Entité éducative	Studio de création Auditorium	370 m ² 200 à 250 m ²	Public Professionnels du domaine
Entité de service	Librairie-boutique -billetterie Café Restaurant	150 m ² 200 m ² 250 à 350 m ²	Public
Entité de gestion	Bureaux Espaces techniques et de conservation	280 m ² 500 à 800 m ²	Directeur Secrétaires Gestionnaires Agents



Fig : tableau du programme surfacique du centre Pompidou Metz source : auteurs

1.5 Système structurel:

Une vaste structure de plan hexagonal, Cette structure comprend trois parties :

- La toiture (charpente) en **bois**, protégée par une toile en fibre de verre recouverte de téflon.
- La structure **en béton** comprenant : Les trois galeries, Le bâtiment annexe, Le studio
- Le **pylône métallique** (la tour)

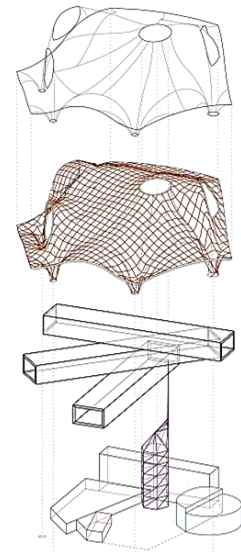


Fig : axonométrie de la structure du centre Pompidou Metz

Source : <https://catalogo.artium.eus/>

1.6 Lumière et éclairage :

Le projet combine entre la lumière naturelle et artificielle :



Fig : lumière naturelle par éclairage latéral et zénithal source : Tout-Metz.com



Fig : éclairage artificiel

2. Institut d'art contemporain à Richmond De STEVEN HOLL



Figure 179: projet d'institut d'art contemporain
source : <https://www.archdaily.com>

1.1 Objectif :

- Engager la communauté et que la communauté s'y engage
- Créer une architecture qui soit dynamique, puisse dialoguer avec son environnement
- Favoriser le dialogue entre les artistes, les universitaires et le public
- Être un lieu accessible et accueillant pour tout, un véritable pont entre la ville, et le monde académique

1.2 Problématique:

Nous voulions que l'architecture soit unique et qu'elle n'impose pas un style mais qu'elle aboutisse à une architecture poétique et fonctionnelle, où chaque site soit un socle physique et métaphysique ?

1.3 Situation:

Situé à l'extrémité du campus de la Virginia Commonwealth University à Richmond,
En Virginie, à l'intersection des rues Broad et Belvédère

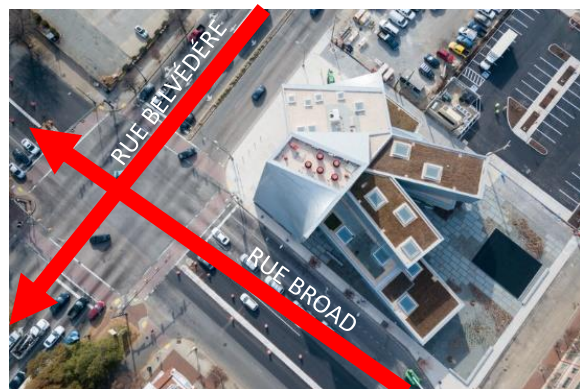


Figure 180: situation de l'institut d'art contemporain
source : <https://www.stevenholl.com>



1.4 Idée conceptuelle:

L'Institut d'art contemporain est situé sur un site anciennement occupé par une gare, dont la géométrie coudée a inspiré la conception architecturale. Steven Holl s'est appuyé sur le mouvement dynamique de l'intersection très fréquentée de Richmond, en interprétant ses directions principales (X et Y) pour créer un dialogue entre la ville et l'université. L'entrée, orientée vers la ville, naît de la rencontre entre l'espace de performance et le forum, ajoutant une dimension verticale (Z) au mouvement horizontal. Cette torsion spatiale génère une ouverture et une invitation à entrer, incarnant la complexité et la non-linéarité de l'art contemporain. Le « plan du présent » divise le bâtiment, les galeries et la façade en deux, symbolisant ainsi le lien entre la ville et le monde académique, faisant du bâtiment un véritable pont entre ces deux univers.

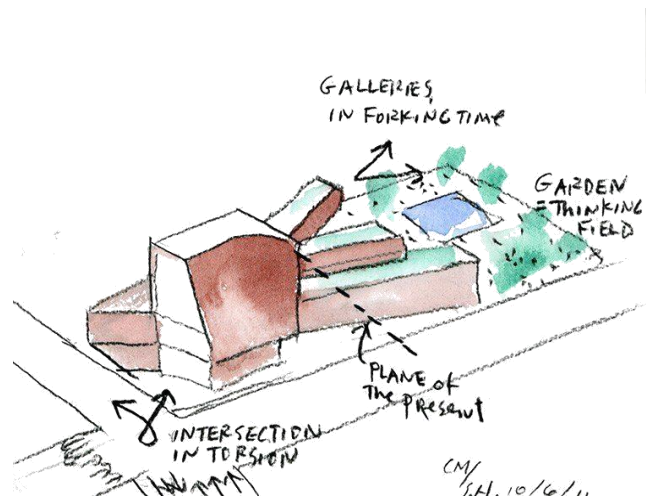


Figure 181: idée conceptuelle de Steven Holl
source : <https://www.stevenholl.com>

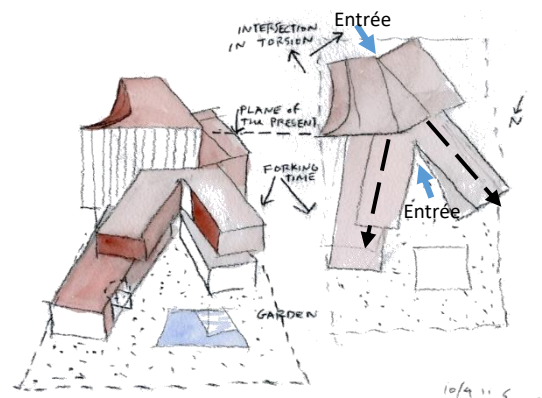


Figure 182: la composition volumétrique de l'institut d'art contemporain
source : <https://icavcu.org>

1.5 Organisation fonctionnelle :

Le projet s'organise sur trois niveaux, offrant des espaces d'exposition et de programmation flexibles pour diverses formes d'art contemporain, avec une forte continuité visuelle entre intérieur et extérieur grâce aux parois vitrées. Au premier étage, le forum central s'ouvre sur une galerie, un café, un bar et un concept shop qui encadrent un jardin extérieur, nommé « Thinking Field », espace dédié à la réflexion et à la créativité. Le deuxième étage comprend deux galeries, un laboratoire d'apprentissage modulable et une terrasse accessible avec vue sur un toit végétalisé. Le troisième étage se distingue par une galerie verticale, contrastant avec les galeries horizontales des étages inférieurs.

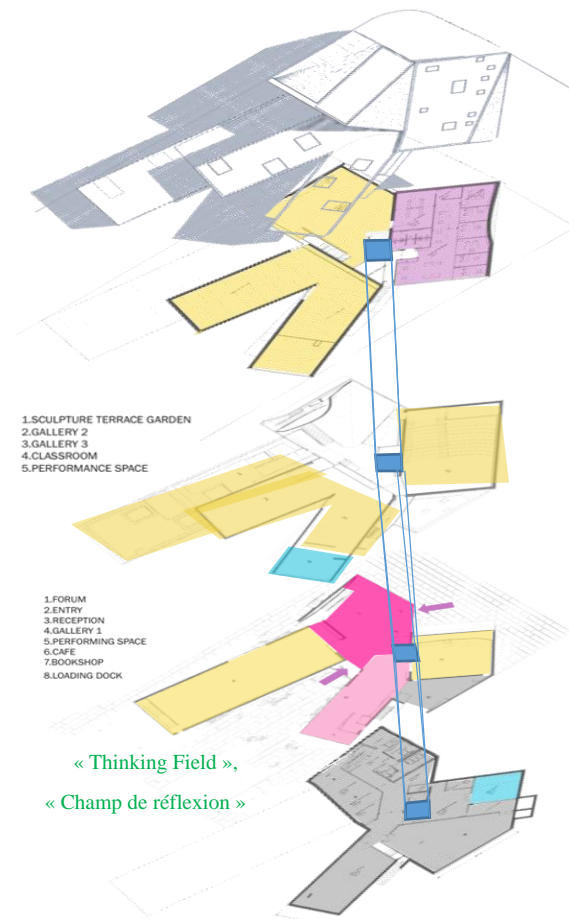


Figure 183: plans d'institut d'art contemporain
source : <https://www.stevenholl.com>

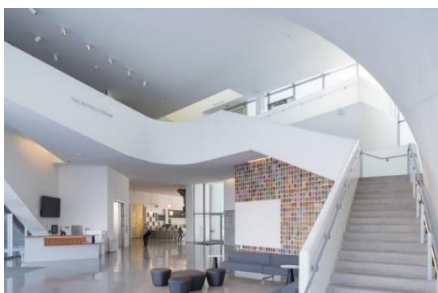
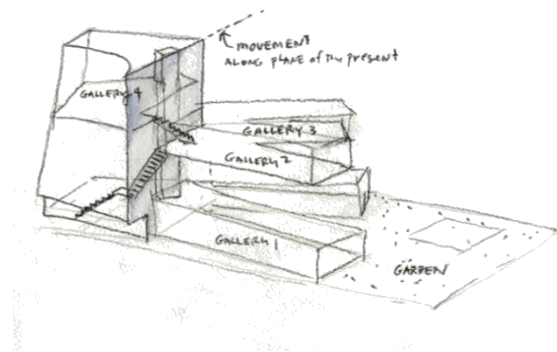


Figure 184: forum central au première étage
source : <https://www.stevenholl.com>

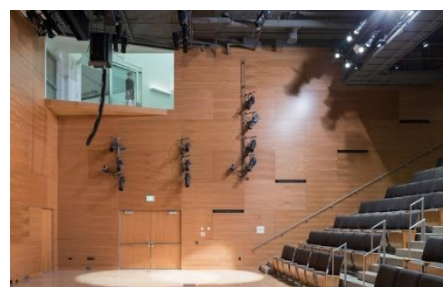


Figure 185: espace de performance au première étage
source : <https://www.stevenholl.com>



Figure 186: Au dessus de forum, la 4 galerie, espace éclairé par une lumière diffuse qui traverse les murs à double vitrage source : <https://www.stevenholl.com>

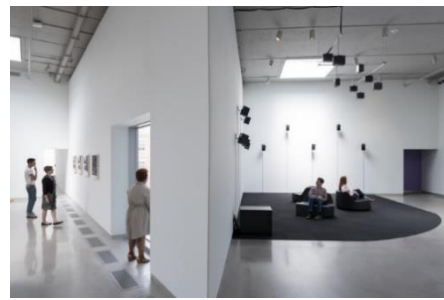


Figure 187: Les deux galerie de 2^{ème} niveau bifurque dans des direction différent et rejointes en un point aigu source : <https://www.stevenholl.com>

Fonction	Usager	Espace
Diffusion	Visiteurs Public Artistes	4 Galerie d'exposition Terrasse de sculpture Salle de performance Forum central
Échange et communication	Public Chercheurs Etudiants	Auditorium Forum
Éducation et production	Public enseignant	Atelier de fabrication Laboratoire d'apprentissage Salle de classe
Gestion administratif et accueil	Directeur Secrétaires Gestionnaires Agents	Suite administratives Salle de conseil Bureaux Hall d'entrée
Détente	Visiteurs Public Artistes	Café, bar, jardin extérieur (thinking Field) Terrasse
Gestion technique	Personnel	Stockage générale La cuisine du traiteur Un entrepôt général Quai de chargement

Figure 188: tableau du programme surfacique d'institut d'art contemporain source : auteurs



1.6 La lumière:

La conception de l'ICA intègre des technologies de pointe et des éléments de conception respectueux de l'environnement, et utilise de nombreuses ressources naturelles. Comprend des murs en verre transparent et translucide intercalés et des lucarnes qui insufflent au bâtiment une lumière naturelle et réduisent la dépendance aux énergies non renouvelables

La nuit,

Des plans lumineux de verre obscur activent l'extérieur.

Des projections vidéo apparaître sur ces murs, animant l'espace extérieur avec de l'art



Figure 189: vue sur la façade de l'ICA avec ces murs translucide lumineux
source : <https://inhabitat.com>

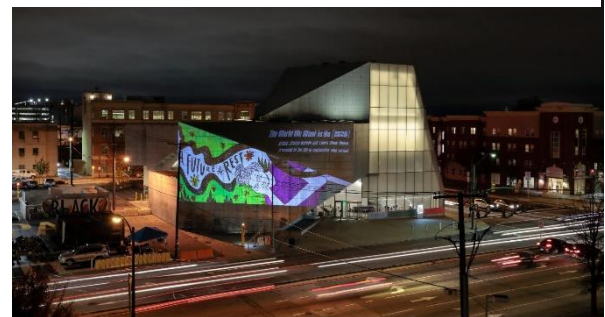


Figure 190: projection vidéo sur les murs de la façade urbaine de l'ICA
source : <https://inhabitat.com>

Chapitre IV : Approche architecturale

1. Programme spatial du projet:

entité	niveau	fonction	activité	espace
La friche du passé	RDC	Accueil Détente et vente	Réception	Hall Billetterie Boutique Sanitaires Cafétéria terrasse
			Orientation	
			Détente et vente	
	Première étage	diffusion	exposition	Galleries d'exposition des arts : musique, photographie Chambre noir
2ème étage	diffusion	exposition	Galleries d'exposition des arts : peinture	
	Gestion administrative	administration	Bureau directeur Bureau secrétariat Bureau gestionnaire et comptable Salle de réunion sanitaire	
Le présent	Sous-sol	Gestion	Technique Restauration Stockage	Locale technique Salle de restauration Salle de conservation Locale de réparation Locale de maintenance
	RDC	Accueil	Réception Orientation	Hall Billetterie sanitaire
		Echange et communication	Projection Conférence	Salle de conférence Salles de performances
		formation et production	Etudier Enseigner Produire	Atelier co-working Atelier peinture
		Gestion	administration	Salle des enseignant Bureau d'inscription Bureau gestionnaire Salle de réunion
	1ère étage	Echange et communication	Projection Conférence	Salle de conférence Salles de performances
		formation et production	Etudier Enseigner Produire	Atelier de photographie Studio photo Salle d'enregistrement audio Salle de concert
	2ème étage	médiation	étudier	bibliothèque

	3ème niveau	communication et échange	Discuter	une galerie verticale
Le future	RDC	Diffusion	Exposer Rencontrer discuter	Espace d'exposition Ile d'artiste peinture

2. Les concepts adoptés:

Concepts liés au contexte :

- ✓ **Ouverture sur l'urbain** : vise à créer une architecture qui dialogue avec son environnement, qui favorise les interactions sociales, la dynamique urbaine et contribue à l'amélioration de la qualité de vie urbaine.
- ✓ **Visibilité et imagibilité** : offrir un véritable pôle attractif qui contribue à renforcer l'identité urbaine du lieu et favoriser le sentiment d'appartenance.
- ✓ **Contextualisation et continuité urbaine** : prendre en compte l'environnement existant et assurer la connexion entre le projet avec l'urbain par le prolongement de la flânerie (la diffusion artistique de la séquence culturelle « raconte art »).
- ✓ **La perméabilité** : établir une connexion visuelle et transparence entre l'intérieur et l'extérieur.

Concepts liés au thème :

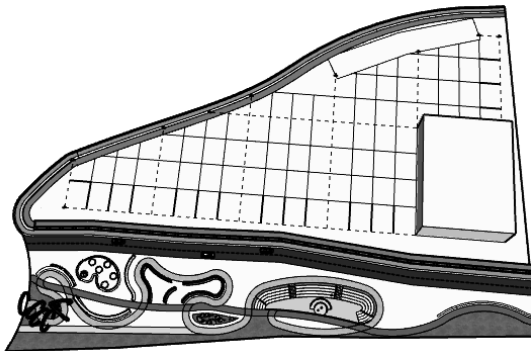
- ✓ **Imbrication** : assure un dialogue et transition entre art et temps et une continuité entre deux temps : le passé et le présent, qui continue vers la future. Et cela pour offrir une nouvelle expérience partagée aux habitants.
L'imbrication entre un ancien bâtiment et un nouveau ce qui crée une harmonie, et a pour objectif de redonner vie au bâtiment d'ancienne gare en préservant son caractère et son identité.

Concepts liés à la forme :

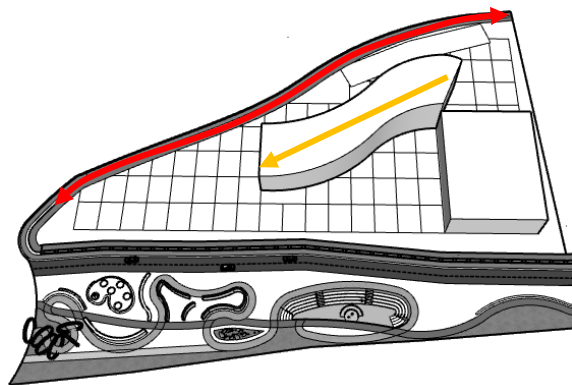
Imbrication entre l'existant et le nouveau bâtiment : par une liaison et transition harmonieuse entre les deux

- ✓ **Mouvement** : qui reflète l'aspect artistique du centre d'art et crée une expérience de découverte et connexion avec la nature.
- ✓ **Fluidité et plasticité** : la dynamique des formes et l'utilisation de formes et volumes organiques
- ✓ **La transparence** : créant une liaison entre l'intérieur et l'extérieur par des façades vitrées.

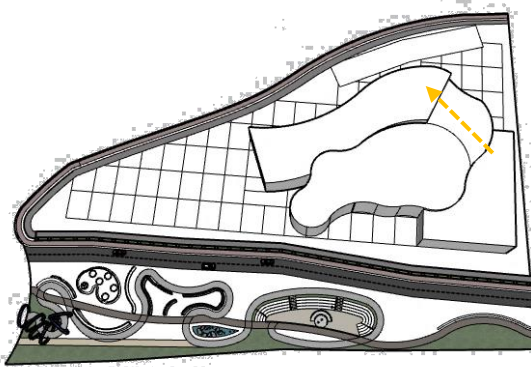
3. Genèse du projet :



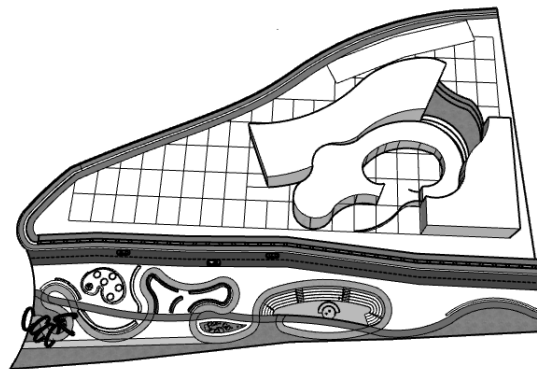
1. Préserver le bâtiment existant, véritable repère de mémoire et source d'identité, le point de départ et le module de base à partir duquel nous avons tissé une trame architecturale.



2. à partir de la trame on a développé un premier volume aligné sur l'axe de la rue STITI MOHAMED AREZKI dans la direction de moment de sociabilité, représentant le présent, avec un toit incliné évoquant l'évolution temporelle



3. les deux volumes sont reliés par un troisième volume, aux forme fluide et dynamique évoquant l'avenir, une partie de ce volume de liaison située entre la friche du passé et le volume de présent, crée un espace de transition entre les deux époques.



4. soustraction une partie de ce troisième volume pour crée un sentiment d'ouverture invitant et permettant à l'architecture de dialoguer avec l'environnement urbain, Ainsi de renforcer le rapport entre HOMME /VILLE / NATURE

1. Le fonctionnement du projet :

Chaque projet est structuré fonctionnellement en se basant sur un programme précis, conçus pour répondre aux besoins des usagers.

« Tirgwa » est divisé en trois entité fonctionnelle : le point de départ de notre voyage commence par la friche ou l'Accée principale. Ainsi deux Accée secondaire par le volume de future et le volume de présent, ce dernier mène vers une pavie attractive :

Les fonctions principales :

■ La première entité : conserver et valorisé

Friche du Passer : source d'identité et le point de départ de voyage temporelle

ces fonctions principales sont :

Accueil

Interaction

Met l'habitant en contact avec sa nature à travers : les expositions

■ La deuxième entité : vivant, formateur et social

Présent : récupère du passé et

transmit au future à travers :

la formation

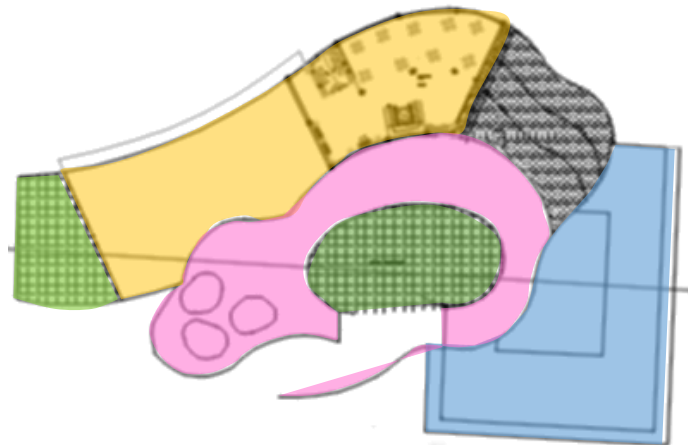
L'enseignement

La création artistique

■ La troisième entité : ouvert, fluide, tourné vers la création contemporaine.

Future : qui diffuse l'art à travers l'exposition, Le cœur vibrant de cette entité, la forêt

urbaine représenter par un patio, un lieu de vie qui renforce le rapport entre HOMME /VILLE /NATURE. Et ouvert à l'urbain donnant un sentiment d'ouverture invitant à la contemplation.



2. Descriptive du projet :

Aspect fonctionnelle :

La première entité du passé : qui résulte de la réhabilitation et l'extension du siège de l'ancienne gare routière est affecté à la fonction culturelle, Comporte 3niveaux, **le socle**, agit comme une transition et un prolongement de l'urbain vers le projet, l'accès se fait par deux escalier et une rampe, qui invite les visiteurs à une ascension progressive. La rampe en particulier, crée une dynamique et une attractivité visuelle, à travers un espace d'exposition suspendu.

Au 1ère étage l'expérience se poursuivre, deux station d'exposition Didier à la photographie et à la musique et une station de peinture au **2ème étage**.

La deuxième entité du présent : l'Accée à cette entité se fait par un espace de transition. Cet espace de médiation, qui prolonge la cafeteria du socle, offre une pause et prépare l'expérience dans le « **présent** ». Ce dernier **recupère du passé et transmet au future à travers la formation**, il abrite des ateliers de formation en peinture, photographie, et la musique, ainsi une bibliothèque, et une galerie verticale ; Ce lieu favorise les échanges et le partage des connaissances.

La troisième entité du présent : On y trouve des « ile d'artiste » des espaces de rencontre entre artiste et visiteurs ainsi des espace d'exposition.

Description des façades du projet :

Les façades de « TIRGWA » ne sont pas simplement des remplissages, mais des gestes architecturaux significatifs qui incarnent l'identité et reflète les concepts formelle et fonctionnelle dont le projet est fondé :

La façade de la friche du passé :

Source et mémoire : est matérialisé par un bassin d'eau à l'entrée, afin de refléter son rôle, invite à la contemplation. Un socle en pierre, un matériau locale, identitaire ancre le bâtiment dans son contexte.



Transformation et mouvement : des traitements courbés et perforée qui s'échappent du bassin symbolisant l'émergence du présent et la future.

Fenêtre urbaine : un concept clé, un traitement particulier à l'angle du bâtiment soulignant l'ouverture sur le passé et sur l'urbain.

La façade de l'entité de présent :

La continuité : le traitement de l'entité présent est en continuité avec l'entité de passé indiquant que le passé influence le présent et se transmet au futur.

La façade de l'entité future :

La fluidité, la transparence, légèreté et l'ouverture : à travers des traitement fluide et dynamique.

Description technique :

Choix du Système Structurel :

Notre projet de centre d'art contemporain est conçue pour répondre à des exigences à la fois économique et fonctionnelles. Pour cela, une structure mixte a été privilégiée, combinant des poteaux en béton armé et des planchers collaborant.

Structure mixte (poteau Béton Plancher collaborant) :

Avantage :

Poteau en béton : ce choix est motivé par plusieurs facteur :

Economie : les poteaux en béton sont choisis pour leur rentabilité et leur cout optimisé, tout en garantissant la solidité et la durabilité de la structure.

Faible entretien : les poteaux en béton nécessitent peu d'entretien.

Plancher collaborant : un plancher mixte béton acier il est constitué de feuille de BAC acier de tôles nervurées en guise de coffrage et d'armature et d'une dalle en béton coulée sur place.

Le système tire avantage : des

Propriétés technique des deux matériaux : Le métal est très résistant aux effort de traction, le béton est connu pour son bon comportement à la compression. Ces deux conjuguent dans ce plancher, contribuant à la résistance mécanique de la surface porteuse.

Portée importante (plus de 7 m) : il permet de crée des vastes espaces dans notre projet pour les salle d'exposition.

Esthétique et fonctionnalité : cette planche évite les retombés de poutre, on a opté pour un retombé de 40cm.

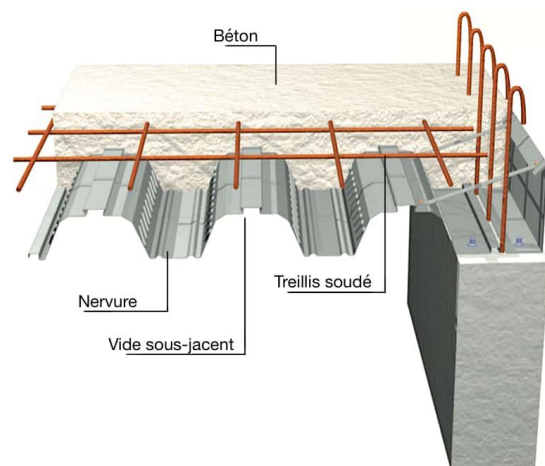


Figure 191: image montrant le plancher collaborant en assemblant au poteau béton, source : www.futura-science.com

Les joint :

Dans le cas de notre projet, la conception a été intégré dans une zone sismique, initialement les joint de rupture ont été prévue entre le bâtiment ancienne et la nouvelle entité ainsi qu'un joint de dilatation entre les entité présent et future.

Cependant, en raison du contexte sismique, et pour garantir la sécurité structurelle du bâtiment on a décidé d'opter pour des joints sismiques de 10cm

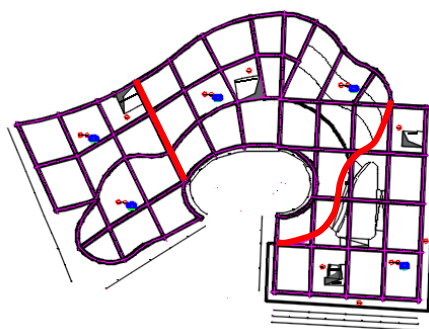


Figure 192:l'emplacement des joint source :auteur

Système de bardage bois :

Le système de bardage qui est fait sur la façade est de système « ventilé »il se compose des éléments de suivant :

Structure porteuse : une ossature secondaire est fixée à la façade existante cette ossature est généralement réalisée en bois ou en métal. Elle permet de créer l'espace nécessaire pour la lame d'air.

Lame d'air : un espace vide, est maintenu entre bardage bois et la façade, d'une épaisseur qui comprise entre 2 à 5m.

Parapluie : un écran de sous toiture installé à la façade, derrière la lame d'aire pour protéger l'isolation et la structure contre les infiltration d'eau.

Le bardage en bois, lorsqu'il est appliqué devant une façade vitrée, crée une double peau.

Rôle de la lame d'air :

Ventilation : permet la circulation de l'aire entre le bardage et la façade. Cette ventilation favorise l'évacuation de l'humidité, réduisant le risque de dégradation.

Protection contre les intempéries :la lame d'aire agit comme une barrière contre la pluie et le vent.

Isolation thermique :la lame d'aire contribue à l'isolation thermique du bâtiment. En hiver, elle limite les pertes de chaleur, en été, elle permet de réduire la surchauffe.

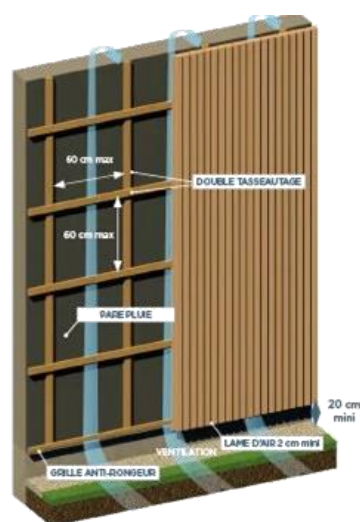


Figure 193 :système de bardage en bois source :<https://www.vivreenbois.com>

Conclusion générale :

Notre intervention de requalification urbaine Souligne un nouveau départ à l'entrée ouest de la ville de tizi ousou, s'inscrit dans une logique de **réparation urbaine**, de **réactivation sociale** et de **revalorisation identitaire**. L'objectif de cette intervention est d'offrir **une nouvelle expérience urbaine**, dans laquelle **le piéton est réconcilié avec son espace**, où **la nature est réintroduite** comme vecteur de bien-être, et où **la culture devient un fil conducteur de la centralité**.

Un centre d'art contemporain « tirgwa » qui vient de donner corps à notre stratégie de requalification. Il s'insère sur le site de l'ancienne gare, un **lieu de mémoire**, que nous avons choisi de **réinvestir à travers la culture et l'art**.

À travers ce projet, nous avons tenté de **réconcilier le passé et le futur**, l'homme et la ville, l'art et la mémoire.

Nous avons voulu transformer un **espace délaissé en un lieu vivant**, porteur de sens et d'émotion.

TIRGWA n'est pas un bâtiment isolé, c'est **un manifeste urbain**, une **invitation à vivre autrement l'entrée de la ville**.

Bibliographie :

Ouvrages:

- Plan directeur et d'Aménagement Urbain, (PDAU) Tizi Ouzou 2011
- Pierre Merlin et F. Choay, « dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement », Paris, PUF, 1988.
- NEUFERT, Ernst. (4) Les éléments des projets de construction.
- Philippe Panerai Jean Charles ; Analyse Urbaine ; D'épaule Marcelle Demorgon 1999.

Supports multimédia : Les sites internet :

www.Larousse.fr

www.googleearth.com

https://www.grandlyon.com/5-etudeimpact_bron_zac-parilly.pdf

Vénissieux-Grand Parilly-La Métropole de Lyon

<https://www.archdaily.com>

<https://www.stevenholl.com>

<https://inhabitat.com>

<https://icavcu.org>

<https://www.centrepompidou-metz.fr>

<http://www.archi-guide.com/VL/Fra/amiens.htm>.

www.pinterest.com

<https://www.vivreenbois.com>

Mémoires:

- Mouzaoui L, Sellah Sid A, multiplexe cinématographique à l'entrée Ouest de la ville de Tizi-Ouzou, mémoire master en architecture, université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou, 2024.
- Bachatene F, Ogal A, requalification des espaces publics de l'entrée ouest de la ville de Tizi-Ouzou : Cas d'un multiplexe, mémoire de master en architecture, université mouloud Mammeri Tizi-Ouzou, juin 2016.
- TAHRAOUI Hocine, l'éclairage naturel des parcours dans les salles d'expositions Le projet : musée d'art contemporain, mémoire en master, université Mohamed Khider de Biskra,

Annexe :

Annexe 01 : Interprétation de l'enquête sur le quartier de l'ancienne gare, l'entrée Ouest de Tizi Ouzou

Participation Active des Résidents :

Les résidents du quartier de l'ancienne gare ont activement participé à l'enquête sociale. Qui a révélé des enjeux cruciaux qui reflète leur besoin et leur aspiration pour un nouveau départ positive.

Les témoins ont mis en lumière « quartier fermé » ou l'activité semble s'éteindre dès 19h00, contrastant avec l'image d'une ville dynamique et sociable, certains résidents allant jusqu'à affirmer « *qu'il n'y a pas de ville à tizi ouzou* ».

Cette affirmation souligne les préoccupations concernant la sécurité, notamment, en raison des problèmes de transit et de l'obscurité causés par le manque d'éclairage.

Les besoins exprimés sont portés également sur les espaces publics : les lieux sociaux, de raconter, d'échange, de loisir, le facteur de bien-être, « guérir avec l'espace public », la placette ait manguellet a été évoquée, les résidents regrettent l'aménagement de cette place, malgré qu'avant été dynamique, fréquenté par les gens mais avant la désaffectation de la gare, a perdu son dynamisme.

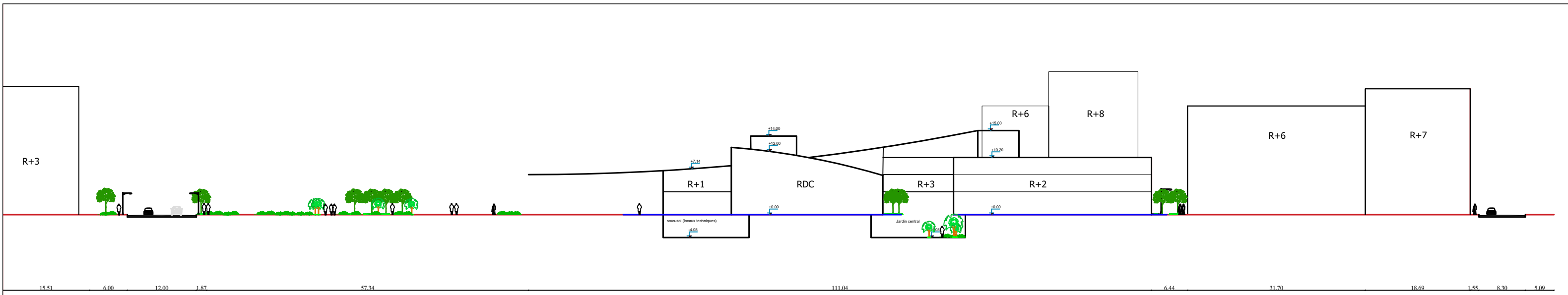
Enfin, les résidents ont mis l'accent sur le besoin de parking urbain, « *la prédominance des voitures a pris leur place* »

Ces observations soulignent l'importance d'une intervention urbaine humaine, qui répond au besoin de la communauté et qui met l'habitant au centre de toutes les préoccupations.

Merci au habitant qui ont participé à cette enquête humaine

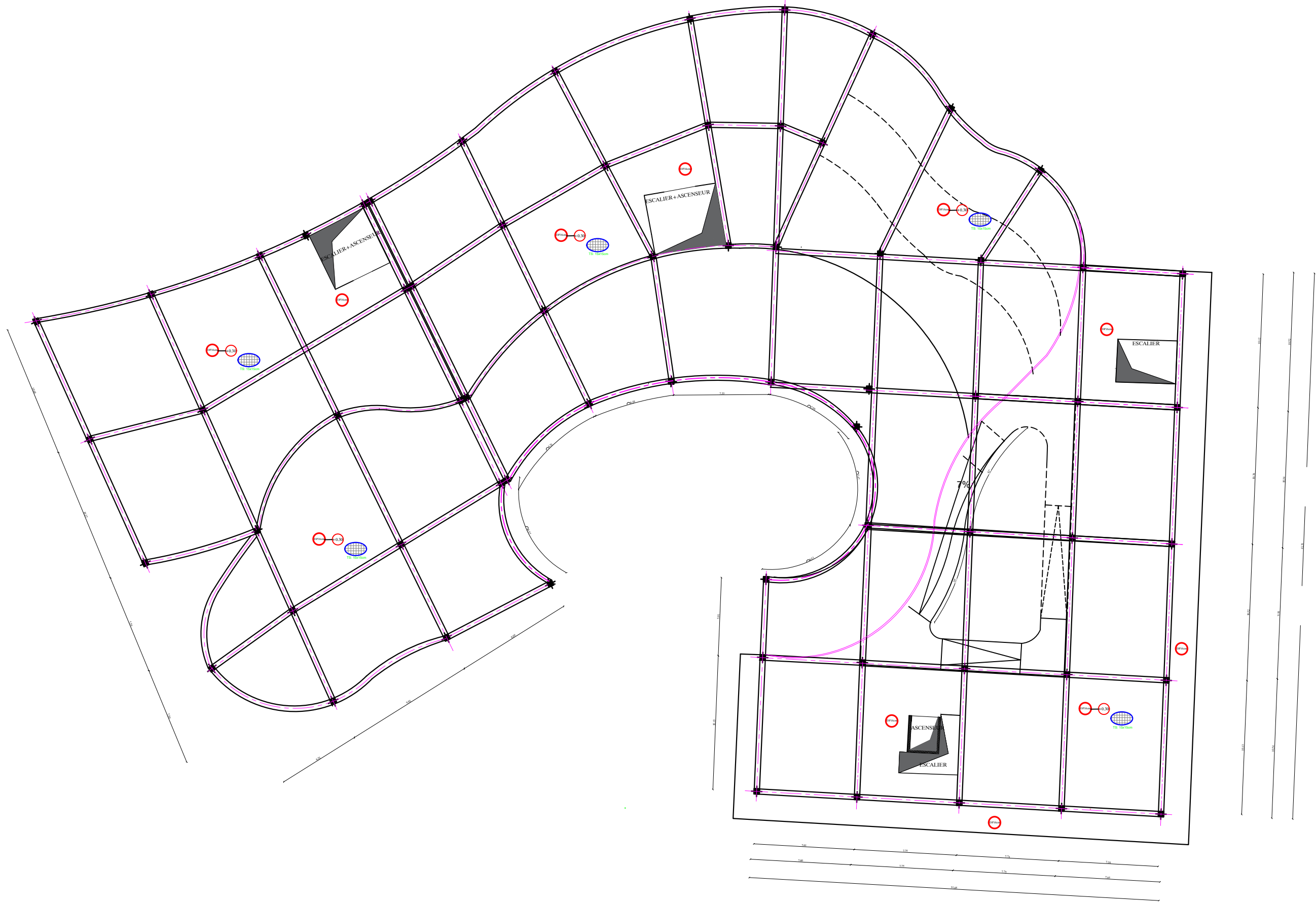


PLAN DE MASSE ech 1/200

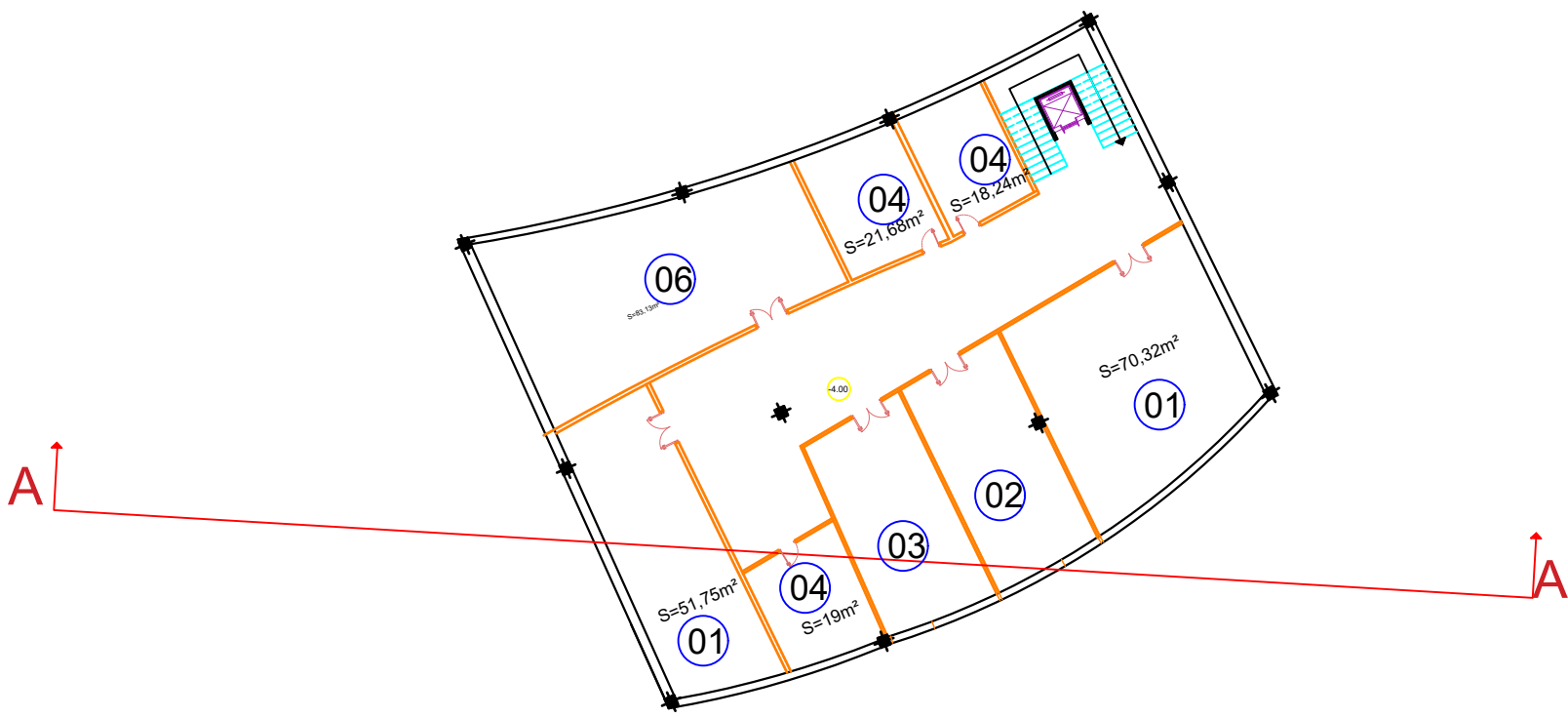


DGSN Rue Stiti Mohamed Arezki Place publique **PROJET** Batiment EPLF Voie terriere

Coupe schematique longitudinal



PLAN DE STRUCTURE ech 1/200



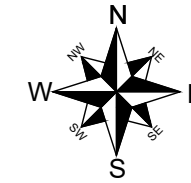
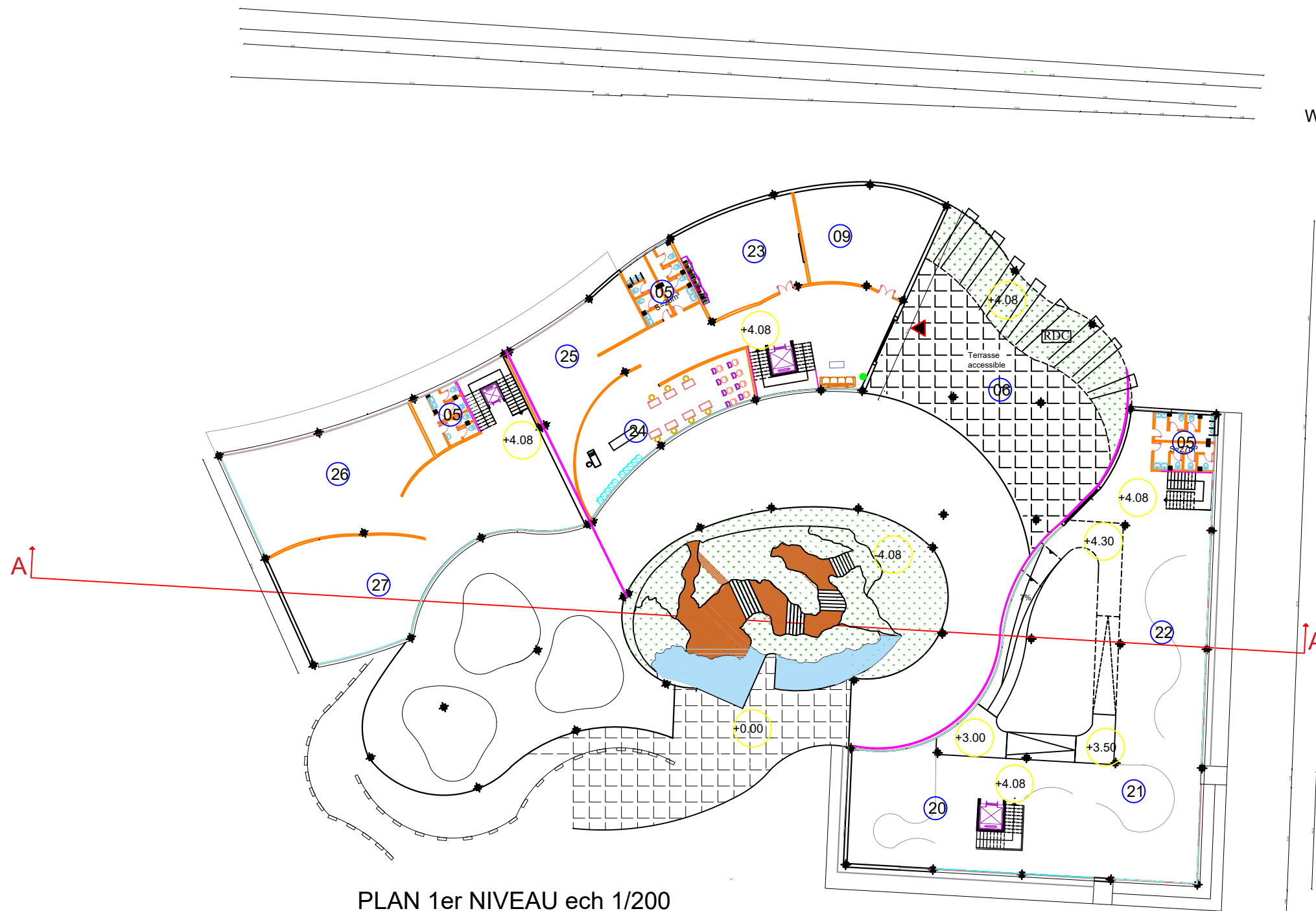
PLAN SOUS-SOL ech 1/200

N°	ESPACE	SURFACE
1	Salle de conservation	122.07m ²
2	Local de reparation	40.65m ²
3	Local de maintenance	38.87m ²
4	Local technique	58.92m ²
5	Salle de restauration	83.13m ²

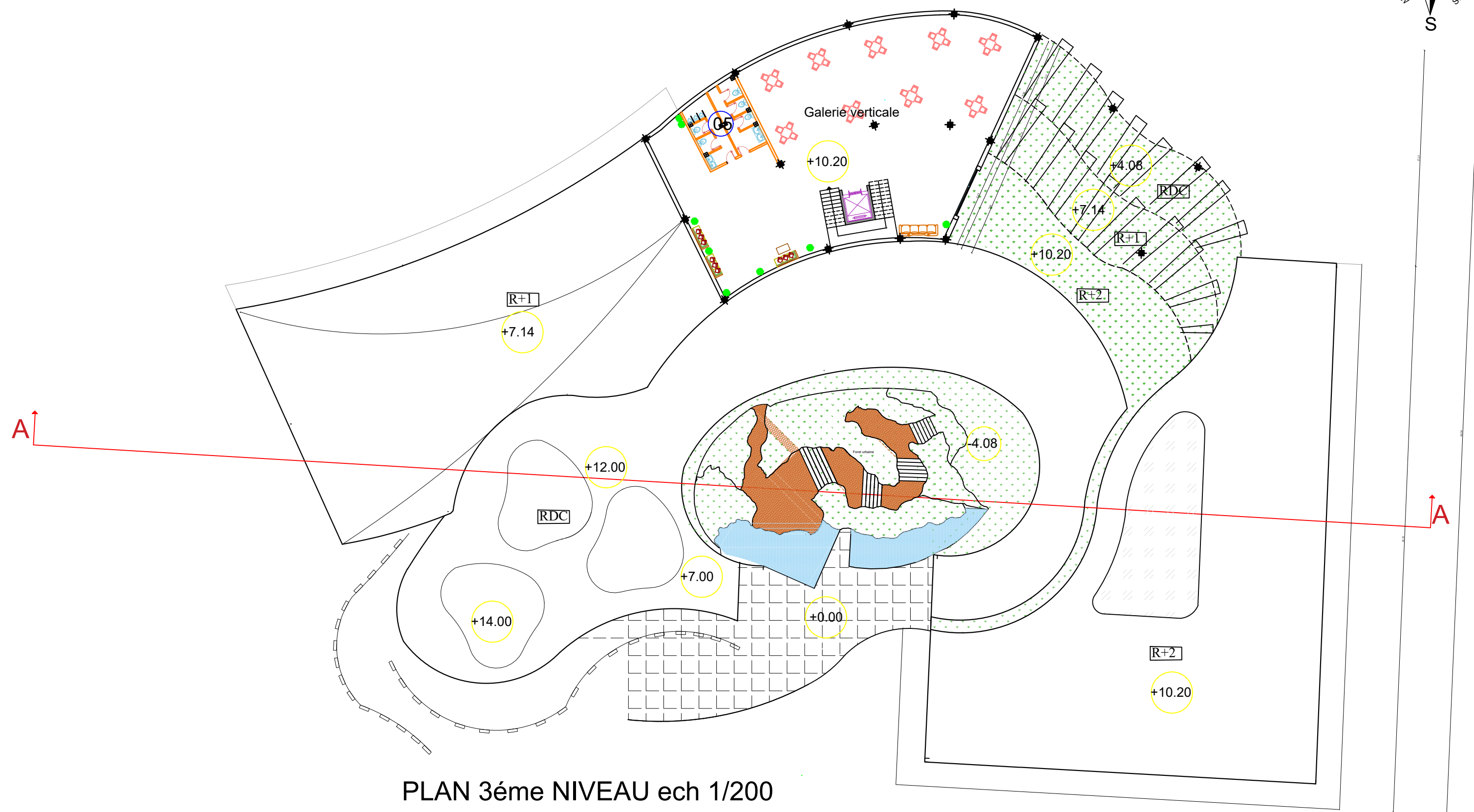
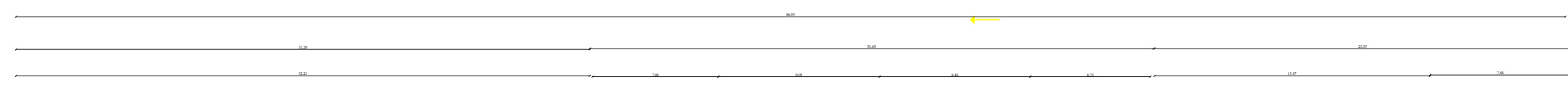
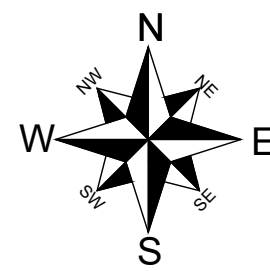


PLAN RDC echelle:1/200

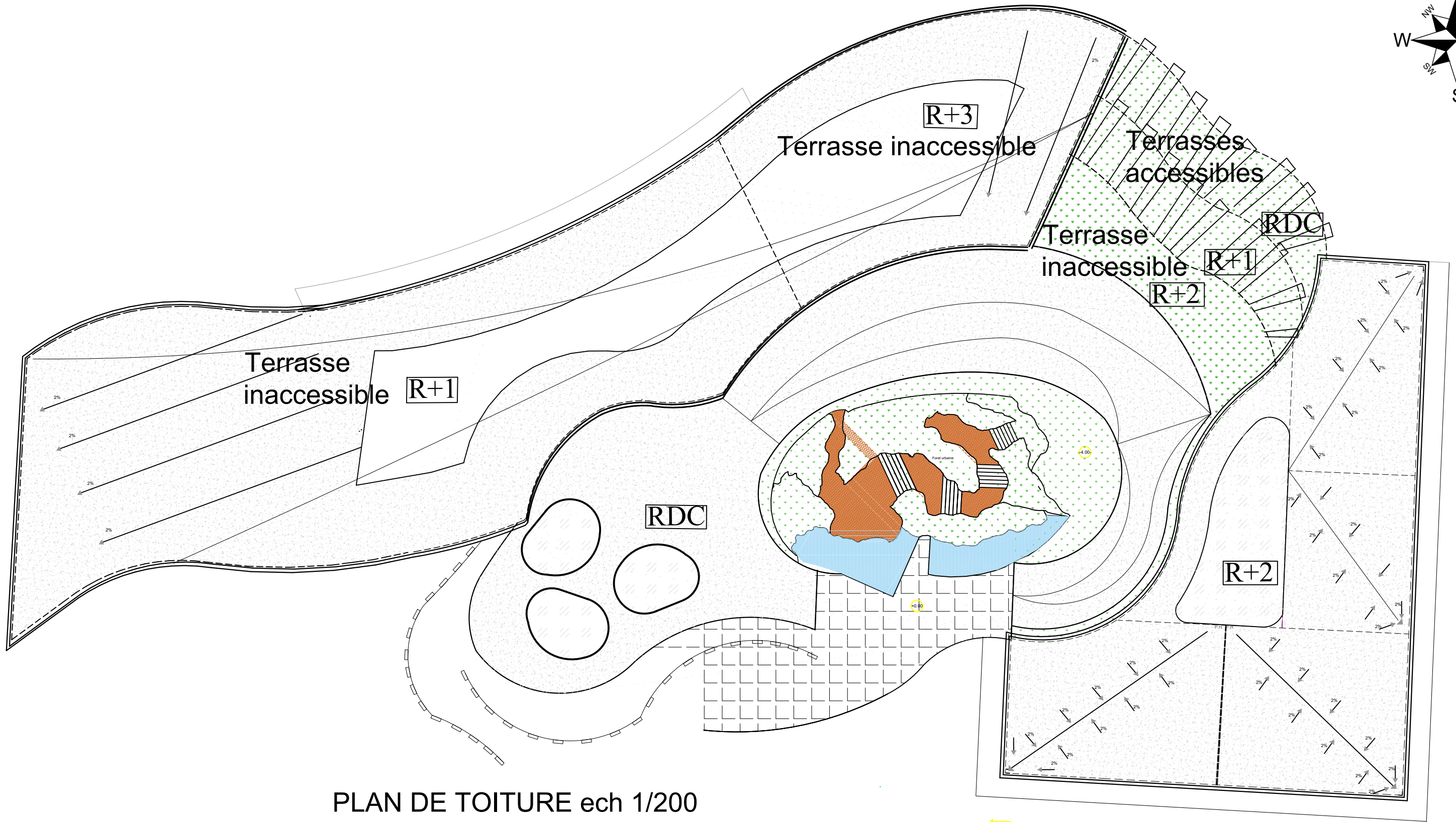
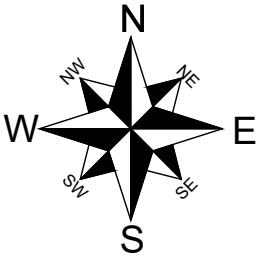
N°	ESPACE	SURFACE
1	Accueil	227.35m ²
2	boutiques	88.11m ²
3	Espace de preparation	25m ²
4	Cafeteria	32m ²
5	Sanitaires	80m ²
6	jardin exterior	337.60m ²
7	Espace telesurveillance	8.50m ²
8	Bureau de projection	8.50m ²
9	Salle de performance	100m ²
10	Salle de conference	74.60m ²
11	atelier de peinture	84.16m ²
12	atelier coworking	82m ²
13	Salle des enseignants	27.18m ²
14	bureau d'inscription	17.50m ²
15	bureau de gestionnaire	19.60m ²
16	Salle de reunion	41.20m ²
17	Espace d'exposition	453.30m ²
18	Iles d'artistes	386.61m ²
19	jardin central	372.60m ²



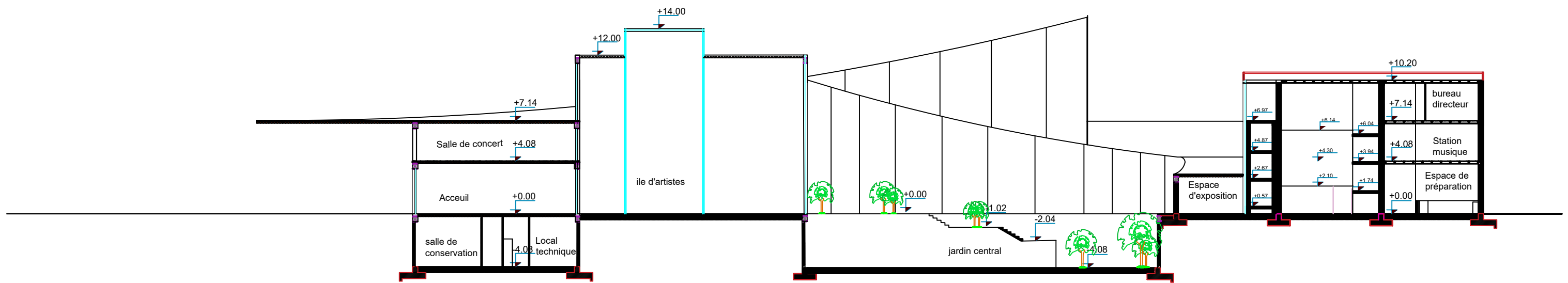
N°	ESPACE	SURFACE
5	Sanitaires	80m ²
6	Terrasse accessible	232.62m ²
9	Salle de performance	100m ²
20	Station photographie	275.30m ²
21	Chambre noire	28.20m ²
22	Station de musique	170.30m ²
23	Videothèque	74.60m ²
24	atelier de photographie	81.70m ²
25	Studio photo	89m ²
26	Salle d'enregistrement audio	134m ²
27	Salle de concert	111m ²



PLAN 3éme NIVEAU ech 1/200



PLAN DE TOITURE ech 1/200



Coupe A-A ech 1/200













merci pour votre attention