



UNIVERSITE MOULOUD MAMMERI TIZI-OUZOU
FACULTE DU GENIE DE LA CONSTRUCTION
DEPARTEMENT D'ARCHITECTURE



MEMOIRE DE MASTER EN ARCHITECTUR

Option : Architecture Ville et Patrimoine

Atelier : Projet urbain et Patrimoine

Thème : LA Reconversion de la friche ferroviaire de Draa

Ben Khedda

Centre commercial



Présenté par :

- Mr REMICHI SOFIANE
- Mr AOUDACHE MEHDI

Encadré par :

- Mr AICHE .B
- M^{me} FEKRACHE .L

Année universitaire 2018/2019.

REMECIEMENT

*NOUS REMERCIONS LE DIEU LE TOUT PUISSANT QUI NOUS A ACCORDE
SANTÉ, COURAGE ET PATIENCE AFIN DE MENER A BIEN CE MODESTE
TRAVAIL. NOUS TENONS A EXPRIMER NOTRE PROFONDE GRATITUDE ET
RECONNAISSANCE A MR AICHE .B ET MME FEKRACHE. L, POUR LEURS
PRECIEUX CONSEILS ET ORIENTATIONS ET SURTOUT POUR LE SOUTIEN
QU'ILS NOUS ONT TEMOIGNE, AINSI QUE LEURS CRITIQUES.*

*NOUS REMERCIONS LES MEMBRES DU JURY DE NOUS AVOIR FAIT
HONNEUR EN ASSISTANT A NOTRE SOUTENANCE ET EN EVALUANT NOTRE
TRAVAIL.*

*NOS REMERCIEMENTS VONT EGALEMENT NOS FAMILLES D'ETRE SI
PATIENTES ET POUR LEURS ENCOURAGEMENTS TOUT AU LONG DE NOTRE
CURSUS.*

*NOUS ADRESSONS UN GRAND MERCI AUX TRAVAILLEURS DE L'HABITAT.
A TOUTES LES PERSONNES QUI ONT CONTRIBUE DE PRES OU DE LOIN A
L'ELABORATION DE CE MODESTE TRAVAIL, PAR PENSEE, CONSEILS ET
CRITIQUES.*

Dédicaces

Je dédie ce travail à mes chers parents. A mon cher frère **HICHEME** et ma petite sœur **MERIAM**

A la famille **REMICHI** et la famille **REFFAA**

A la famille «ESPOIRE TELECOM », **AZEDINE, WASSSIM, OMAR , ALI, MOHAMMED**

A mon binôme **MEHDI AOUDACHE**

. A tous mes ami(e)s : la petite **MERIOUMA** et **HICHEM OUZID, AHMED TOUATI, NACER, ZYAD, ABDOU, RAHIM, RYADH, ANYA, KATYA ET LYCIA**

A monsieur **OUZID MAHIEDINE** et madame **DIF RABIA**

R.SOFIANE

Je dédié ce modeste travail a mes deux parents en les remercient pour leur soutien perpétuel , a mes frères **ABDOU , ASMA son mari HAMZA et DOUNIA YASMINE** , Mes neveux **ISHAK** et **NIHAL**, respectifs en leurs expriment toute ma gratitude pour leurs encouragement et leurs réconfort et a mon binôme **sofiane Remichi** et a tous mes amis **mahfoud abellache, Hichem Ouzid, Imad Baouali, Saleh boukherata, Rahim Khirmomoun, Omar Ait Gacem, Latif et Hakim , Kamel ,Massinissa ait Hamou Ali, farouk Mellit, Bilal Hamlaoui , Sallat Tassadit, Medahi Sarah** , en souvenir de cette année mémorable.

MERCI A TOUS

A.ME#DI

Sommaire

Résumé	
Remerciements	
Sommaire	
Présentation de l'option	01
I. Introduction	02
I.1. Introduction générale	02
II. Problématique	03
II.1. Problématique générale	03
II.2. Problématiques spécifiques	04
II.3. Hypothèses	04
II.4. Objectifs :	04
II.5. La Méthodologie du travail	04
Approche Théorique	
Introduction	06
I. Définition du patrimoine.....	06
II. Types de patrimoine	06
II.1. Le patrimoine immatériel:	06
II.2. Le patrimoine matériel.....	06
II.3. Le patrimoine culturel	07
II.4. Patrimoine industriel.....	07
III. Le commerce et le patrimoine	10
Conclusion.....	10
CHAPITRE I APPROCHE CONTEXTUELLE	
Introduction.....	13
I. Analyse de la ville	13
I.1. Présentation de la ville	13
I.2. Limites de la ville.....	13
I.3. L'accessibilité.....	13
I.4. Tissu urbain	14
I.5. Système	15
I.6. viaires.....	15
I.7. Historique.....	16

I.8. Evolution de la ville.....	16
I.9. Le patrimoine architectural de la ville.....	17
I.10. Etat du bâti.....	17
I.11. Les vocations.....	18
I.12. Les équipements.....	18
I.13. Climat de la ville.....	20
I.14. Carence et potentialités de la ville.....	20
II. La friche ferroviaire de DRAA BEN KHEDDA.....	21
II.1. Historique de la friche.....	21
II.2. Carence et potentielles	21
II.3. Propositions du PDAU.....	21
III. Présentation de l'aire d'étude	22
III.1. Historique du site	22
III.2. Limites.....	23
III.3. Accessibilité	23
III.4. Caractéristique physique	24
III.5. Les éléments de repaire.....	24
III.6. Carences et potentialités	25
Conclusion	25
CHAPITRE II : APPROCHE THEMATIQUE	
Introduction.....	27
I. Problématique thématique.....	27
II. Choix du thème:	27
III. Définition du centre commercial.....	27
IV. PROGRAMMATION QUALITATIVE :	28
V. Analyse des exemples	28
V.1. Premier exemple : Centre Commercial CANYON	29
V.2 Deuxième exemple : porte jeune.....	34
Synthèse	39
Conclusion	39

CHAPITRE III : APPROCHE ARCHITECTURALE

INTRODUCTION :	41
I. L'approche urbaine	41
I.1. Présentation de la ville	41
I.2. L'intervention au niveau de la ville	41
I.3. La friche ferroviaire	42
I.4. Propositions d'aménagement de la friche ferroviaire	42
II. Choix du site d'intervention	43
II.1. Présentation du site d'intervention	43
II.2. Les différents concepts	43
III. Le projet architectural	44
III.1 Genèse du projet	44
III.2. Description du projet	47
III.3. les caractéristiques architecturales :	50
Conclusion	52
Bibliographie	

Résumé

Avec le développement urbain connu ces dernières années, il est évident de reconstruire la ville sur elle-même, tout en récupérant les espaces abandonnés, et l'application de la notion de développement durable.

L'extension périphérique des villes et l'un des caractéristiques de l'urbanisation de cette époque, ce qui a entraîné la perte de plusieurs terrains et l'apparition des friches qui sont généralement un élément de rupture urbaine. Mais ces dernières années on donne plus d'impotences à ces espaces qui sont plus au moins réaffectés et intégrés dans les nouveaux aménagements.

Notre travail consiste à donner une nouvelle vie à des espaces aux cœurs de l'urbain et les intégrer à leurs contextes tels que la friche ferroviaire de DRAA BEN KHEDDA qui touche à l'image de la ville.

Le présent travail vise donc à appréhender la notion de l'attractivité économique, les friches industrielles ainsi que la reconversion et son impact sur le développement de la ville.

L'objectif de ce suivant travail est de démontrer qu'un projet de reconversion de la friches industrielles au sein de la ville de DRAA BEN KHEDDA constitue un levier pour enrayer de manière irréversible son délabrement urbain et promouvoir la vocation économique qui représente un enjeu majeur pour l'avenir de la ville et un moteur indispensable pour le développement.

L'espace commercial est un espace de divertissement et d'échange, structure plus en plus le paysage urbain de la ville et leurs marges urbaines, il occupe une place importante dans la vie quotidienne, c'est pour cette raison que cet espace doit faire partie de toute réflexion urbanistique.

Mots clés : patrimoine colonial, les friches industrielles, les friches ferroviaires, la reconversion, la réhabilitation, attractivités économiques.

INTRODUCTION

I. Introduction

I.1. Introduction générale

Le patrimoine est l'ensemble des biens; sociaux, culturels et matériels hérité du passé que nous devons protéger et transmettre aux générations futures

Du fait, de son importance et de son impact sur l'identité et la mémoire des collectivités ce patrimoine doit être sauvegardé. « Sans Le patrimoine, les villes seront sans âmes, elles deviendront des refuges à long terme.»³

En architecture, le patrimoine peut être un bâtiment en particulier ou bien un ensemble (quartier, ville, des friches a l'abandon...) appartenant à des époques différentes (de l'antiquité a l'époque actuelle), tel que Les friches industrielles, des zones momentanément abandonnées. Elles occupent un espace important de la ville. Ces friches délaissées renferment un héritage culturel et social important pour l'image de la région, ainsi que pour l'identité des résidents. Cette dernière, peut être aussi un élément de rupture et de défiguration de l'espace urbain, tel que le cas de la ville de DRAA –BEN- KHEDDA (un patrimoine coloniale a l'abandon).

Le patrimoine industriel regroupe « (...) un ensemble de biens matériels et immatériels qui font partie de l'histoire des industries, des entreprises et du monde du travail »⁴. Ce dernier peut être considéré comme ; échelle de développement des civilisations qui ont occupé Des lieux auparavant.

Le patrimoine colonial, est un patrimoine culturel matériel et immatériel qui témoigne du passage de plusieurs civilisations qui ont marqué leur présence par des éléments ponctuels faisant part de leurs cultures occidentales. À titre d'exemple ; le patrimoine colonial en Algérie qui témoigne du passage des français entre le 19eme et le 20eme siècle (Un patrimoine architectural riche et diversifiés, les bâtiments et aussi l'organisation de l'espace urbain généralement régulière, ainsi que les ornements et les ouvertures verticales sur les façades).

³ Siad lies, Mokdadi Saïd, 2013, vers une nouvelle fabrique urbaine à Tizi-Ouzou Mémoire de soutenance master 2en architecture. UMMTO p 4

⁴AQPI, Découvrir le patrimoine industriel. Guide d'introduction et d'intervention, Montréal : AQPI, 2002, p.4.

INTRODUCTION

L'ancienne ville de DRAA BEN KHEDDA, est une ville historique qui risque de perdre son identité et son patrimoine hérités des différentes époques et civilisations, malheureusement, de nos jours, ce patrimoine est en voie de disparition à cause des changements et des évolutions de la trame urbaine, au détriment de ce dernier. Menace par plusieurs actions à savoir ; la surexploitation, les extensions anarchiques, la démolition (tel que la démolition de l'ancienne mairie, les squats des terrains de la friche ferroviaire l'étalement du commerce illicite) et le manque d'entretien.

Notre cas d'étude est la friche ferroviaire de DRAA BEN KHEDA, qui renvoie au 19^{ème} siècle, elle porte l'empreinte d'une architecture purement industrielle, marquée par la présence du transport ferroviaire, les dépôts, les espaces commerciaux et administratifs. Cette friche occupe un espace important du centre de la ville. Elle présente une opportunité financière et historique pour le développement urbain de la ville.

Pour notre projet architecturale, l'assiette d'intervention est la place de l'ancienne mairie, une mairie de l'époque coloniale construite en 1937 et elle fut démolie en 2015.

De ce fait, Plusieurs méthodes de la requalification de ces lieux se manifestent (la reconversion, la réhabilitation, la reconstruction ainsi que la rénovation).

II. Problématique

II.1. Problématique générale

Après l'Indépendance, les villes algériennes ont vu un étalement urbain important, l'apparition des nouvelles formes urbaines avec des nouveaux aménagements pour répondre à des besoins ponctuels. Mais dans quelque cas, ces formes ont créé une rupture entre l'ancien et le nouveau ; tel que la ville de DRAA BEN KHEDDA, notre cas d'étude. Entre un nouveau cadre encombré et un ancien à l'oubli. La friche ferroviaire un espace à l'abandon crée une rupture entre la nouvelle ville et l'ancienne toute en écrasant son identité et son histoire. Donc, des opérations de renouvellements urbain sont nécessaires pour redresser la situation vue l'importance de ses espaces que se soit à l'échelle urbaine ou à l'échelle historique. De se fait, plusieurs problématiques s'imposent :

Comment la conception d'un projet contemporain peut participer à la sauvegarde de la mémoire des lieux tout en l'inscrivant dans une dynamique de l'ensemble ?

INTRODUCTION

II.2. Problématiques spécifiques

- Quelles sont les solutions techniques et architecturales qui permettent de libérer la ville et rendre au premier noyau son attractivité
- Quel projet et quel programme sont à mettre en place afin de rendre attractif et dynamique cette zone longtemps?

II.3. Hypothèses

- Création de nouvelles voies mécaniques, et nouveaux accès de la ville, afin de fluidifier la circulation.
- Réhabilitation du patrimoine existant, afin, de le mettre en valeur.
- Projection d'autres équipements culturels et commerciaux, et services.

II.4. Objectifs :

- La recréation d'une relation entre les deux cadres (anciens et nouveaux).
- La requalification de l'ancienne ville.
- La reconversion de la friche ferroviaire
- La création d'une fluidité urbaine.
- Le renforcement de la notion de centralité urbaine
- La revalorisation du patrimoine existant

III. La Méthodologie du travail : méthodiquement notre travail est structuré en deux parties à savoir :

- a) **La recherche documentaire** : c'est l'approche théorique, fondée sur l'analyse du contenu relatif au thème. Ces principaux composants sont la recherche bibliographique (travaux universitaires, ouvrages, études réalisées par des chercheurs), ainsi que les notions relatives au thème ; patrimoine industriel pour notre cas).
- b) **Le travail de terrain** : cette partie comporte l'étude du contexte urbain et l'intervention sur le site, « la friche industrielle de DRAA BEN KHEDDA » qui nécessite une reconversion, en projetant des équipements, tout en intégrant la notion du patrimoine, en concevant un centre commercial à la place de l'ancienne mairie.

CHAPITRE THEORIQUE

INTRODUCTION

Introduction

Les interventions sur le site patrimonial nécessitent d'abord le classement de ce dernier, selon l'époque de réalisation, le type et la catégorie. Et cela afin de bien choisir

I. Définition du patrimoine

le patrimoine désigne un fond destiné à la jouissance d'une communauté, élargie aux dimensions planétaires et constitué par l'accumulation continue d'une diversité d'objets que rassemble leur commune, appartenance au passé, œuvres et chefs-d'œuvre des beaux-arts et des arts appliqués, travaux et produits de tous les savoirs et savoir-faire des humains." ⁵

II. Types de patrimoine

II.1. Le patrimoine immatériel:

L'UNESCO en 2003 par la convention pour la sauvegarde du patrimoine culturel immatériel a validé l'idée que le patrimoine n'est pas uniquement matériel, car il existe aussi le patrimoine immatériel. L'organisation a donné la définition suivante : "On entend par patrimoine culturel immatériel, les pratiques, les représentations, expressions, connaissances et savoir-faire, ainsi que les instruments, objets, artefacts et espace culturel qui leur sont associés..."

II.2. Le patrimoine matériel

Ce patrimoine est le plus facile à localiser, il représente les productions matérielles de l'homme et se compose de différents éléments. Ces derniers sont le résultat d'une action séculaire de l'homme sur son milieu.

Les biens immobiliers : sont aussi bien les bâtiments de différents usages et qui témoignent d'activités spécifiques ou tout simplement d'un style architectural spécifique.

Les biens mobiliers : Dans la catégorie des biens mobiliers rentrent aussi bien les œuvres d'art que les ustensiles d'usage domestique ou professionnel.

Les produits : Les produits résultent d'une adaptation aux conditions locales et à des traditions de cultures, d'élevage, de transformation et de préparation.

⁵ Françoise CHOAY, l'Allégorie du patrimoine, édition du seuil 1992, 1996, 1999, nouvelle édition revue et corrigée (actualisée en 2007). p.9

INTRODUCTION

II.3. Le patrimoine culturel

1. les monuments : œuvres architecturales, de sculpture ou de peinture monumentales, éléments ou structures de caractère archéologique, inscriptions, grottes et groupes d'éléments qui ont une valeur et un intérêt exceptionnels du point de vue de l'histoire.
2. Des groupes de bâtiments : groupes de constructions, qui, en raison de leur architecture, ou de leur intégration dans le paysage, ont une valeur et un intérêt exceptionnel.
3. Les sites : œuvres de l'homme ou œuvres conjuguées de l'homme et de la nature, et les zones comprenant les sites archéologiques, qui sont d'une valeur et d'une importance exceptionnelles du point de vue historique, esthétique, ethnologique ou anthropologique⁶.

II.4. Patrimoine industriel

La notion du patrimoine industriel s'est développée tardivement, en raison de l'image négative traditionnellement attachée à l'industrie, entre fumée crasse et misère,⁷

ce patrimoine concerne tout bien hérité de l'industrie, généralement du 19^e siècle, il peut être matériel tel qu'une usine ou bien immatériel tel que un savoir faire. le patrimoine industriel matériel plus précisément les friches industrielles sont des espaces à l'abandon qu'on revalorise. Ces friches peuvent être :

- des bâtiments : comme une usine ou bien un hangar, ces espaces peuvent subir une remise en marche ou bien un changement de fonction, exemple Les anciennes glacières de Strasbourg, sont un ensemble de bâtiments situés sur les canaux de l'Ill dans le quartier de la Petite France. Les bâtiments ont abrité de 1897 à 1990 une usine de froid artificiel avec des machines de la société Quiri, devenue Axima Réfrigération. Ils ont aujourd'hui été reconvertis en un hôtel cinq étoiles⁸



photo 1 : Vue de la passerelle de l'écluse de la Petite France
Source : Google photos

⁶ <https://fr.unesco.org/creativity/sites/creativity/files/digital-library/cdis/Dimension%20Patrimoine.pdf>

⁷ François Crouzet, « Naissance du paysage industriel », Histoire, économie et société, 1997, 16e année, n° 3, p. 419-438 ;
Barrie Trinder, The Making of the Industrial Landscape, Gloucester, Sutton, 1987, p. 193

⁸ « ensemble du matériel technique des glacières (23 machines) » [archive], sur culture.gouv.fr (consulté le 23 janvier 2019).

INTRODUCTION

- Des terrains vierges : sont des terrains qui occupent une grande surface, généralement ils étaient utilisés comme espaces de stockage ou des champs d'expérience.

Exemple : La pointe de l'Île Saint-Denis, une friche industrielle de 3.6 ha reconverti d'un terrain de stockage d'une entreprise de construction à un endroit de tranquillité. Le projet a été lancé par le Conseil départemental, son bute étai de requalifier cette friche (source de pollution résiduelle) et pour cela, il a fait appel a l'association halage qui développera des activités d'agriculture urbaine et de projets d'insertion en favorisant le circuit court⁹.



Figure 1 : vu aérienne du projet la pointe de l'île
Source: Google photos

- Une friche ferroviaire : ce sont les anciens tracés des chemins de fer qui ne sont plus utiles. elle occupe une surface urbaine importante, un potentiel non négligeable de terrains à bâtir au cœur même des villes. Dans un contexte de prise de conscience des conséquences environnementales et sociales de l'urbanisme extensif, leur récupération pour la construction de nouveaux quartiers s'inscrit pleinement dans l'objectif de resserrer la ville sur elle-même.

Exemple : le projet high line, Le projet consiste à requalifier une voie ferrée aérienne désaffectée en la transformant en un espace public vert. Le projet est localisé à New York, sur la rive ouest de Manhattan, dans un secteur à vocation industrielle en voie de revitalisation. L'infrastructure faisant l'objet de ce projet est un rail construit de 1929 à 1930, sur une structure surélevée, dans le but de soulager la congestion urbaine. Sa localisation, en fait un belvédère intéressant offrant des perspectives visuelles sur la Hudson River, le quartier et les entrepôts¹⁰.



photo 2 :le projet high line
Source: <http://www.escalesurbaines.com>

⁹ «L'Ilo démonstrateur de la restauration de friches industrielles», sur rtes.fr (consulter le 25 janvier 2019)

¹⁰ <http://www.escalesurbaines.com/2014/09/11/escapade-suspendue-high-line-new-york/> (consulté le 25-02-2019)

INTRODUCTION

Les travaux ne commenceront qu'en 2006 avec le début du démontage des rails et le nettoyage de ce qui était devenu au fil des années un vaste terrain vague envahi de végétation et décharges sauvages. Les rails n'ont pas disparu : ils ont été réutilisés sur place pour être intégrés dans le nouveau décor (pour entrevoir l'état dans lequel la ligne se trouvait avant travaux)

Les jardins sont composés de plantes dont les paysagistes avaient pris soin de faire un relevé botanique de la flore spontanée qui s'était développée entre les voies depuis l'abandon du trafic ferroviaire et ils ont décliné cette gamme variétale.



Photo3 : les jardins

Source : <https://www.partir-a-new-york.com>

Le mobilier urbain qui a été mis en place a fait l'objet aussi d'un design poussé. Réalisé en majorité en lattes de bois, comme le sol, il est d'inspiration contemporaine, et s'intègre harmonieusement dans l'ensemble.¹¹



Photo4: le mobilier mis en place

Source : <https://www.partir-a-new-york.com>

La requalification des friches industrielles nécessite un aménagement qui répond aux besoins urbains , et lui attribuer une nouvelle fonction si c'est nécessaire tel que l'habitat , loisir ,service ou bien commerce. Ces espaces vont servir comme solutions à des problèmes urbains actuels et futurs

¹¹ <https://www.partir-a-new-york.com/visites-incontournables-new-york/high-line-new-york> (consulté le 25-02-2019)

INTRODUCTION

III. Le commerce et le patrimoine

La mise en valeur d'un patrimoine nécessite une redynamisation soit en restaurant le site patrimonial ou bien en lui affectant une nouvelle fonction politique, service ou commercial qui dépend de la valeur historique et urbaine du patrimoine. Ce qui est l'application de principe d'attractivité urbaine.

Malgré la déférence entre les deux thématiques patrimoines et commerce, plusieurs exemples mondiaux conduisent à constater une association paysagère entre la dynamique commerciale et patrimoniale. A Paris le centre commercial Bercy-village a requalifier les chais datant de XIX siècle¹², d'autres exemple renforce cette relation commerce et patrimoine tel que la patrimonialisation des hangars portuaires au Havre soutenue par le commerce¹³.



Photo5 : le centre commercial Bercy-village
Source : <https://www.parisinfo.com>

Conclusion

Pour le cas de la friche ferroviaire de DRAA BEN KHEDDA, un patrimoine industriel du XIX siècle qui reste a requalifier. Quelle sera sa nouvelle fonction, et comment le commerce peut il redynamiser cette espace

¹² <https://www.parisinfo.com> site officiel de l'office du tourisme et des congrès (consulté le 28-05-2019)

¹³ <https://journals.openedition.org/norois/3476?lang=en#ftn18> (consulté le 28-05-2019)

CHAPITRE 1

Approche contextuelle : DRAA BEN
KHEDDA

Introduction

Afin de bien intégrer le projet dans son contexte, une analyse sur le plan architectural, urbain, environnemental, culturel et social est nécessaire. Cette étape nous permet de nous familiariser avec le site d'intervention et de bien comprendre l'espace qui l'enveloppe

I. Analyse de la ville

I.1. Présentation de la ville :

La ville de DRA BEN KHEDDA (qui signifie les terre entre les pommettes) est une ville moyenne (30889 habitants)¹ de la wilaya de Tizi-Ouzou ; sa limite ouest ; situé au nord de l'Algérie à 80 km de la capitale Alger (la grande Kabylie).

I.2. Limites de la ville²

DBK rayonne sur l'ensemble des daïras : Sidi Namane ,Tirmitine et Tadmaït ayant une faible population qui empêche l'apparition de grands équipements donc dbk se voit obliger d'assurer leurs besoins.

I.3. L'accessibilité³

La ville de DBK est traversée par 2 axes routiers importants:

- La RN12 qui assure la liaison Alger- TIZI-OUZOU.
- La RN25 qui relie DBK à Draa el-Mizan.
- Ainsi que par la voie de chemin de fer.

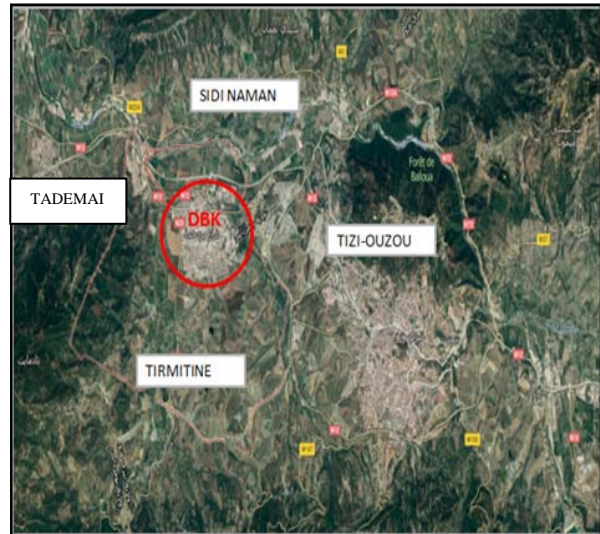


Figure I-1 : Situation et limites de la ville.
Source : Google Earth ,2018. Traité par les auteurs.

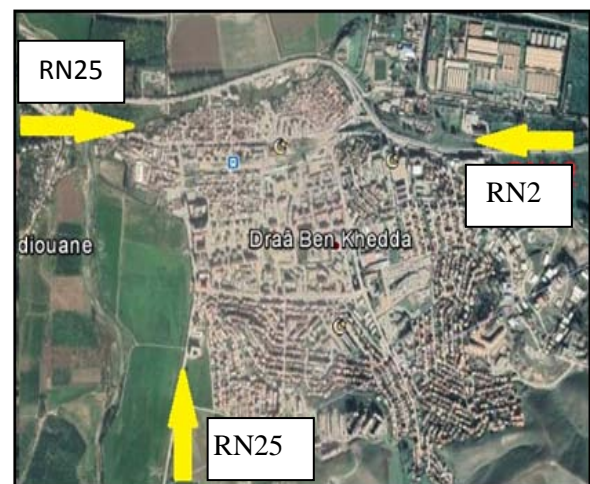


Figure I-2 : Accessibilité
Source : Google Earth, 2018. Traité par les auteurs

¹ PDAU de la commune de DRAA BEN KHEDA, 2013

² PDAU de DRAA BEN KHEDDA

³ PDAU de DRAA BEN KHEDDA

I.4. Tissu urbain

La ville de DRAA BEN KHEDA est composé de trois tissus urbains :

- Le tissu colonial : organisé suivant une trame rectangulaire avec un axe principal (boulevard colonel Amirouch) qui dessert les autres ruelles perpendiculairement qui mène généralement dans des quartiers.



Figure I-3 : La hiérarchie des voies.
Source : Google Earth, 2018. Traité par les auteurs

- La nouvelle ville : un quartier créé après l'Indépendance avec une organisation aussi régulière avec des axes principaux et d'autres secondaires ce quartier fut créé pour qu'il devienne le noyau de la ville.



Figure I-4 : Tissu colonial
Source : Google Earth, 2018. Traité par les auteurs

- Le troisième tissu est celui des lotissements (touares 1, 2 et 3 ainsi que mouldiouen) avec des voies sinueuses et ça par rapport au relief qui est en pente.

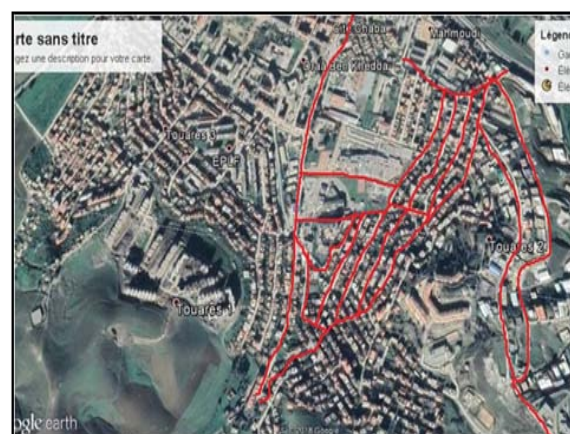


Figure I-5 : Les lotissements
Source : Google Earth, 2018. Traité

I.5. Système viaires :

Avec les changements que la ville de DRAA BEN KHEDA a connu ; son système viaire a été développé mais a une courte durée car l'évolution de la ville nécessite un système plus élargi un tracé de voirie plus lisible.

Ce système peut être divisé selon la hiérarchisation de ses voies en trois degrés de hiérarchie



Figure I-6 : Accessibilité

Source : Google Earth, 2018. Traité par les auteurs

- Voies de première hiérarchie : c'est les axes structurants de la ville et sont la RN12, la RN25, boulevard KASRI AHMED, boulevard LARBAOUI MOUHAMED et boulevard CHAFAA. Avec une largeur importante (généralement 15m) et deux sens de doubles voies.
- Voies de deuxième hiérarchie : c'est les voies qui relient entre les quartiers d'une seule voie et de double sens ainsi que des aires de stationnements d'un seul côté.
- Voies de troisième hiérarchie : c'est les voies interne des quartiers elles desservent les habitations.

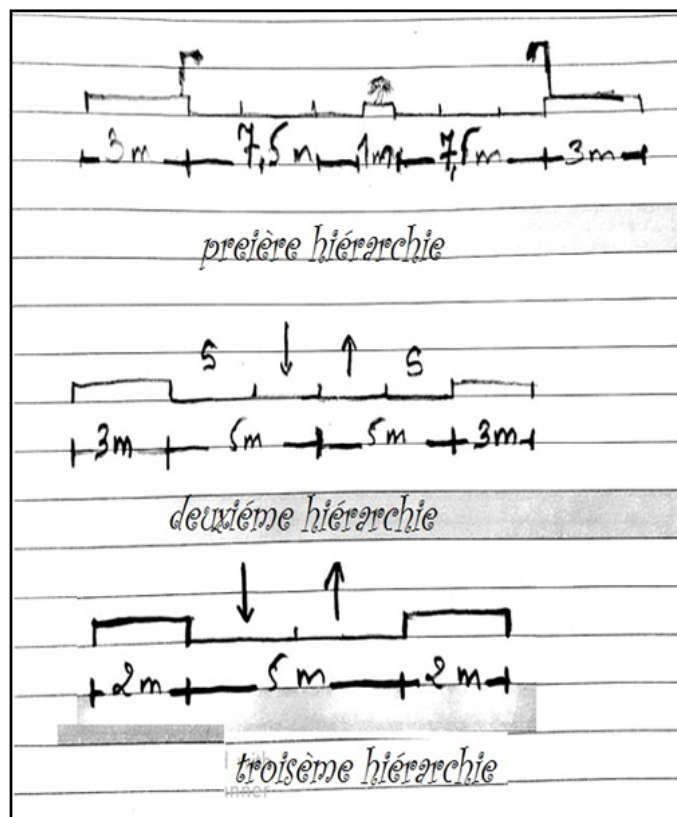


Figure I-7 : Hiérarchie des voies

Source : les auteurs

I.6. Historique ⁴

Erigée en commune de plein exercice en date du 24 février 1888, la commune de DRAA BEN KHEDDA, fut alors rebaptisée **MIRABEAU**, mais il est toutefois nécessaire d'attirer l'attention que la dénomination de DRAA BEN KHEDDA existait bien avant. La délimitation du village de DRAA BEN KHEDDA selon les anciens de tradition orale partait de **Sidi El Hocine** jusqu' à **Djenane Ben Allou** (Aussous de l'Autoroute). Avant 1870, date de la réorganisation administrative,. De 1888 à 1962, le petit village se transposait peu à peu avec le tracé de la voie ferrée et la route au tissu urbain de l'ancienne ville qui comportait à cette époque.



Photo I-1: Cachet de l'architecte et la date d'inauguration
Source : Archive de DBK

I.7. Evolution de la ville

- le premier noyau qui remplace les maisons kabyle d'avant l'arrivée des colons avec une trame régulière qui suit l'axe est-ouest.
- La création des citées ouvrières et le développement de la ville suivent l'axe structurant de la ville (voie carrossable et chemin de fer).
- le développement de la ville vers le sud en créant les deux zones industrielles au périmètre (TOUARES et MOULDIOUEN) et les cités d'habitation au centre

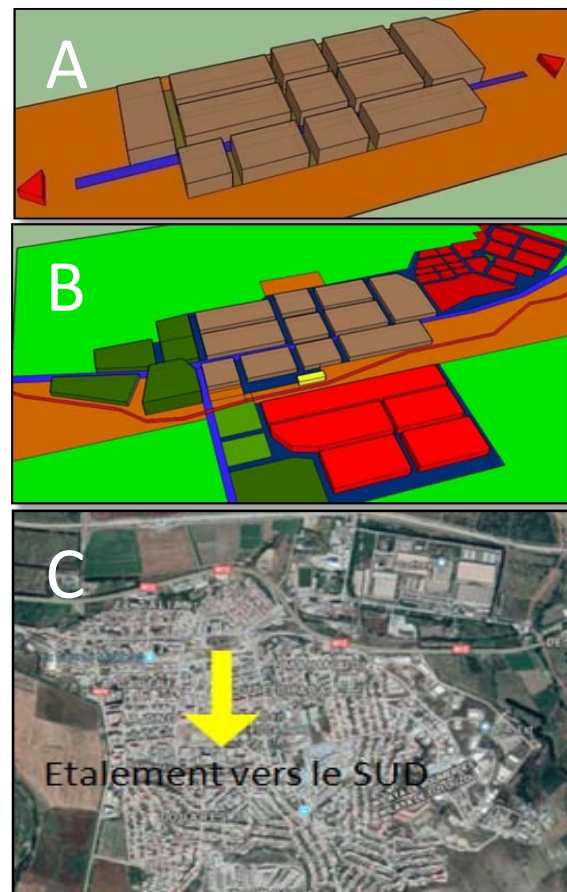


Figure I-8 : Evolution de la ville .
Source : Google Earth, 2018.Traité par les auteurs

⁴ PDAU de DRAA BEN KHEDDA

APPROCHE CONTEXTUELLE

I.8. Le patrimoine architectural de la ville

La ville de DRAA BEN KHEDDA est riche en patrimoine, de son organisation spatiale a ses bâtiments. Les maisons de son ancienne ville construite vers la fin du 19^{em} siècle début du 20^{ème} siècle avec le style néo-mauresque, la gare ferroviaire qui tien debout a nos jours et l'école des garçons (actuel CEMRAIAH ET frères) construite vers la fin de 19^{eme} siècle, ainsi que le dépôt construit en 1916.



Photo I-3 : L'ancienne gare.
Source : Auteurs, prise le 04/12/2018



Photo I-2 : Dépôt
Source : Auteurs, prise le 04/12/2018

I.9. Etat du bâti

La nouvelle ville de DRAA BEN KHEDDA a été créée après l'indépendance et elle subit plusieurs modifications et évolutions ce qui lui a permis de résister au temps malgré que quelques bâtiments se sont un peu dégradés. Par contre le tissu colonial est en état de dégradation ce qui donne une mauvaise image de la ville vu sa situation sur l'axe important de la ville (l'ex RN 12). ce qui a poussé pas mal des propriétaires à démolir leur maisons et construire d'autres plus modernes .

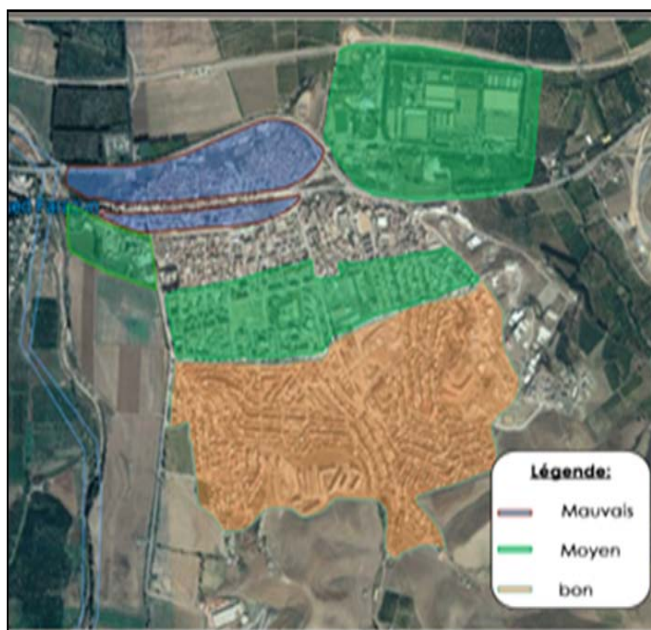


Figure I-9 : Etat du bâti
Source : Google Earth, 2018. Traité par les auteurs



Photo I-4: Siège de l'APC
Source : Auteurs, prise le 04/12/2018



Photo I-5: Siège de daïra
Source : Auteurs, prise le 04/12/2018



Photo I-6 : Hôtel le deux palmiers
Source : Google photo



Photo I-7: Laiterie
Source : Auteurs, prise le 04/12/2018



Photo : cinéma HOGGAR
Source : auteurs prise le 04/12/2018



Photo : centre anti cancer DBK
Source : blogue jeunes de Draa
Ben Khedda

I.12. Climat de la ville

Le climat de DRAA BEN KHEDDA est chaud et tempéré, les précipitations sont plus importantes en hiver qu'en été. Cet emplacement est classé comme Csa par Köppen et Geiger. Elle affiche une température annuelle moyenne de 18.2 °C. Il tombe en moyenne 905 mm de pluie par an ⁵(résultat d'une étude faite de 1982 a 2012).

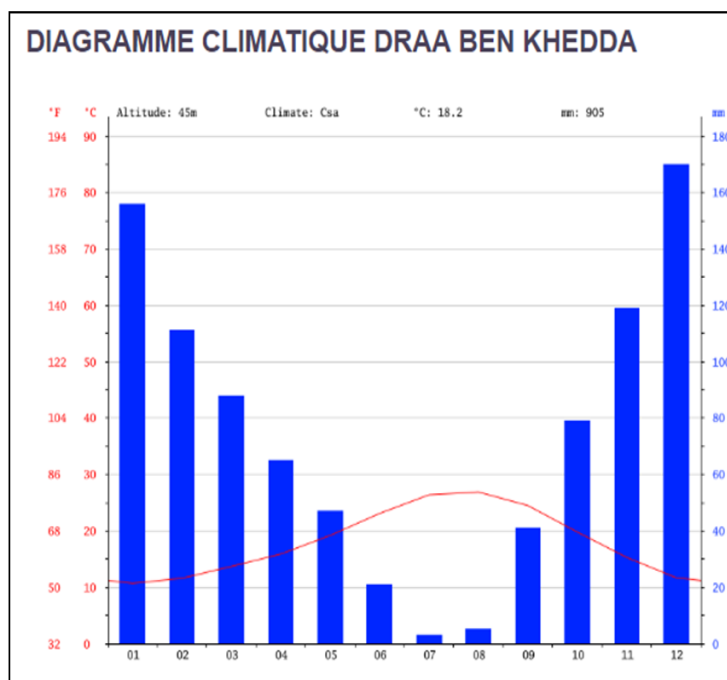


Figure I-11 : Diagramme climatique

Source : climate-data.org (2012)

La région de DBK s'inscrit dans l'étage bioclimatique humide qui reçoit une hauteur moyenne atteignant 1000mm. Ce climat est de type méditerranéen caractérisé par deux périodes, Une humide à hiver froid dont la moyenne de température est estimée de 10°C et la moyenne de l'humidité relative qui est de l'ordre de 80%. L'autre est relativement sec avec une moyenne de température qui est de l'ordre de 27°C et une humidité relative moyenne de 56% enregistrées en mois d'Août. ⁶

I.13. Carence et potentialités de la ville

Carences	Potentialités
<ul style="list-style-type: none"> • La ville est trop encombrée et manque d'accès • Le manque des aires de stationnements • Commerce illicite • L'absence des aires de jeux et les espaces verts. • L'abandon de la friche ferroviaire et les squats des terrains • Le manque d'une gare routière 	<ul style="list-style-type: none"> • Ville a vocation commerciale • Présence des zones industrielles • La situation stratégique de la ville • Possibilité de projection de différents projets pour améliorer l'urbain

⁵<https://fr.climate-data.org/afrique/algerie/tizi-ouzou/draa-ben-khedda-25856/#climate-graph>

⁶ PDAU DBK 2013

II. La friche ferroviaire de DRAA BEN KHEDDA

Un vaste terrain a l'abandonne qui est au centre de la ville et qui forme une rupture entre l'ancienne et la nouvelle ville.

II.1. Historique de la friche

Le chemin de fer a été créé vers la fin de 19ème siècle relie entre la wilaya de TIZI-OUZOU et la capitale Alger passe par DRAA BEN KHEDDA qui était une ville industriel et agricole. Cette ligne de train relie la wilaya de TIZI OUZOU avec la wilaya d'Alger et le port de DELLYS



Photo I-8 La friche ferroviaire
Source : archive de la ville

II.2. Carence et potentialités

CARENCES	POTENTIALITES
<ul style="list-style-type: none">• Les squats des terrains• Lieux des pratiques illicites• Une rupture entre l'ancienne et la nouvelle ville• L'abandon du patrimoine	<ul style="list-style-type: none">• Grande surface• Très accessible• Faible pente• Bonne situation

II.3. Propositions du PDAU

Le PDAU a proposé une voie carrossable dans le cas où la décision d'enlèvement du chemin de fer est prise ainsi que la protection du patrimoine.

III. -Présentation de l'aire d'étude

. Notre aire d'intervention est à l'ouest de la ville de DBK au croisement de l'ex RN 12 et la RN 25 Elle touche 02 POS:

- le POS N°2 représentant le centre ville.
- le POS N°3 excentré de la ville.



Figure I-12 : Carte des POS
Source : PDAU, 2013

III.1.Historique du site

A l'époque coloniale, plus exactement à partir 1937 l'assiette choisie a été occupée par une mairie démolie en 2013 et il ne reste que des ruines. Et selon des témoignages il y'avait même une église et un cimetière des chrétiens qui existent à nos jours. A cette époque le principe d'organisation de l'espace urbain se basait sur le système de trilogie, c'est un principe qui apparaît au 19ème siècle dont on trouve trois équipements publics qui forment un triangle (le cas de notre assiette les équipements sont l'école des garçons, la mairie et l'église).l'échelle de développement de la ville à cette époque.



Figure I-13 : Trilogie
Source : Google Earth, 2018.Traité par les auteurs

APPROCHE CONTEXTUELLE

L'ancienne mairie d'une forme triangulaire (de 20m *15m) de façade de style néo-mauresque avec des ouvertures verticales et des décors et une placette en avant qui occupe près de 70% de l'assiette.

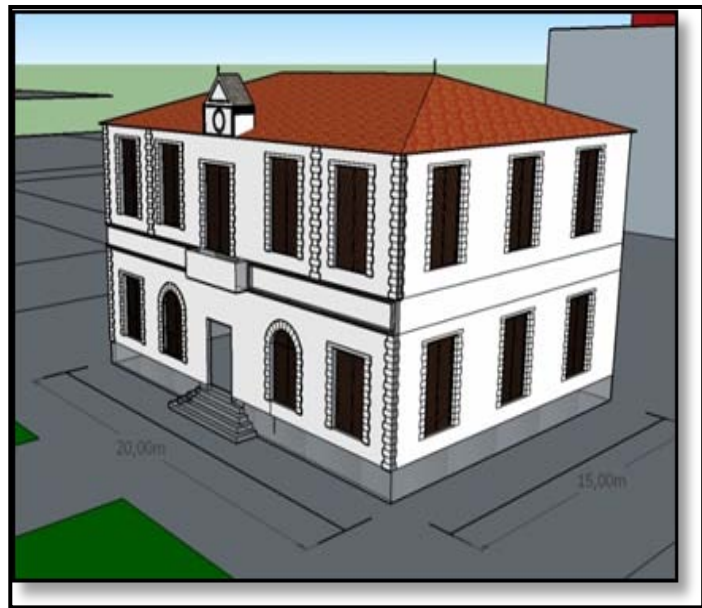


Figure I-15: l'ancienne mairie.
Source : Auteurs

III.2. Limites

La ville est limitée :

Du nord: boulevard colonel Amirouche (ex rn12)

De l'Est: boulevard kasri Ahmed

Du Sud: boulevard BoukhariChafa

De l'Ouest: RN25 + Terres agricoles.

III.3. Accessibilité :

Le terrain est accessible de quatre côtés du nord par la RN 12 et de l'ouest par la RN 25.

Par une impasse du côté est et de la friche ferroviaire du côté sud.

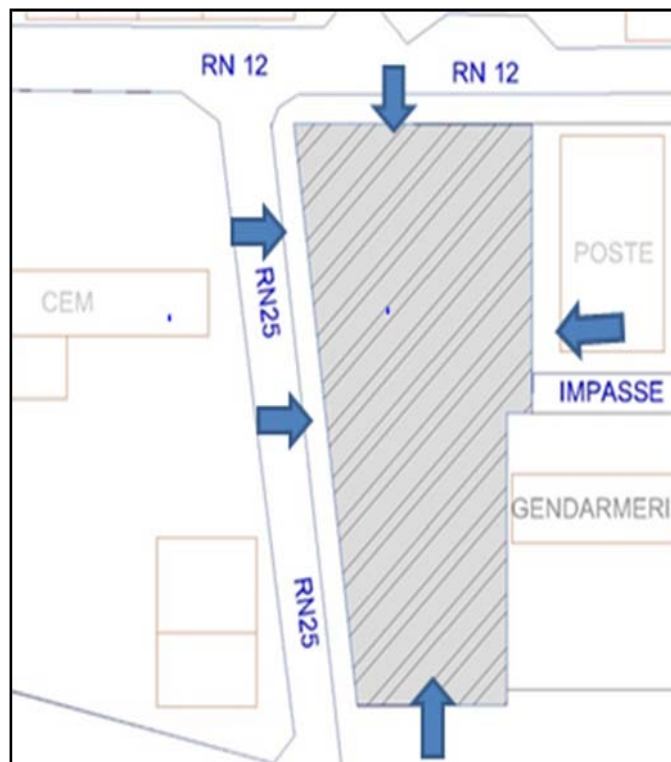


Figure I-16 : Limites et accessibilité
Source : Auteurs

APPROCHE CONTEXTUELLE

III.4. Caractéristique physique

- **Forme :** Le terrain est d'une forme irrégulière qui se développe en longueur selon l'orientation nord-sud et qui peut être divisé en deux trapèzes
- **Surface:** 8175 m²
- **Périmètre :** 406 m
- **Le relief :** le terrain est plat
- **Ensoleillement :** très ensoleillé vu son ouverture sur les quatre coté et l'absence de tout obstacle.

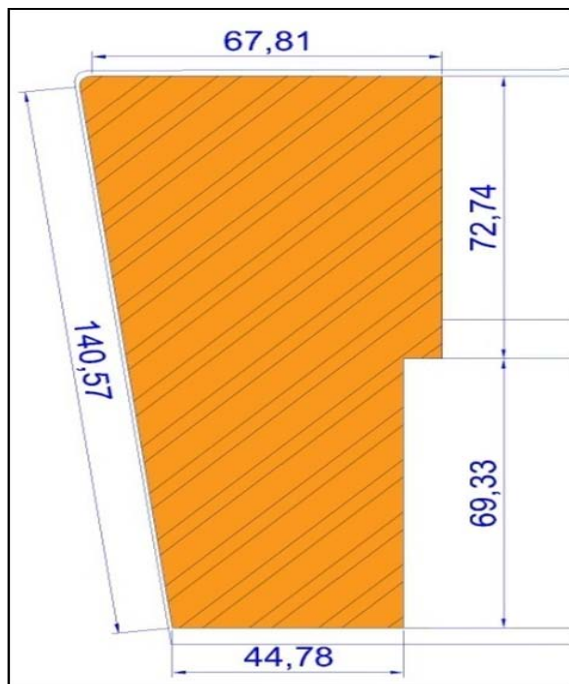


Figure I-17 : démentions de terrain

Source : Auteurs

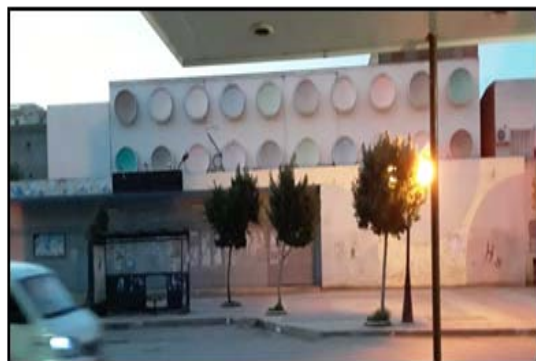


Photo I-11: La salle de cinéma Hoggar

Source : Auteurs



Photo I-12: La poste

Source : Auteurs



Photo I-13 : CEM FRERES RAI AH

Source : Auteurs

Carences et potentialités

CARENCE	POTENTIALITES
<ul style="list-style-type: none">• Un patrimoine abandonné• Lieu des pratiques illicites	<ul style="list-style-type: none">• Grande surface• Situation stratégique• Entouré des équipements publics• Site de valeurs historique• Terrain aéré et bien ensoleillé• Terrain très accessible

Conclusion

Après avoir analysé la ville de DRAA BEN KHEDDA qui est une ville de haute qualité urbaines et patrimoniale, nous nous serons capable de bien intégrer notre projet et préciser le type d'équipement qu'il faut.

Vu que les structures commerciales ce sont développées anarchiquement et leurs prédominances par rapport aux autres vocations on propose comme solution architectural et urbaine un centre commercial. Et la place de l'ancienne mairie sera l'assiette de l'intervention vu sa situation, son accessibilité et les potentialités qu'elle présente.

CHAPITRE II

Approche thématique: Centre commercial

APPROCHE THEMATIQUE

Introduction

L'analyse thématique est une étape qui précède l'approche architecturale. C'est une étape qui nous permet de comprendre comment concevoir un projet adéquat à la demande et au contexte

I. Problématique thématique

- Quel est le projet que nous devons concevoir afin d'améliorer l'espace urbain et quelle sont ses concepts majeurs ?

II. Choix du thème:


Le choix du thème découle de deux facteurs principaux à savoir ; les exigences contextuelles et la vocation du site.

Le commerce est la vocation dominante dans la ville et qui est dans la majorité des cas illicite conçue et utilisé d'une manière anarchique.

Vue la situation et l'accessibilité de notre site d'intervention un centre commercial peut être une solution pour ces problèmes.

III. Définition du centre commercial

Selon le dictionnaire « sens agent le parisien » Un centre commercial est un bâtiment qui comprend, sous un même toit, un ensemble de commerces logés dans des galeries couvertes qui abritent les clients des intempéries. Il est conçu pour rendre agréable et favoriser l'acte d'achat (climatisation, escalateurs, stationnement gratuit, parfois des attractions, etc.). Il inclut souvent des grands magasins et/ou un hypermarché, qui en sont les locomotives.¹

 **Les concepts liés à ce thème** : la fluidité, la légèreté et l'accessibilité.

Le centre commercial nécessite des espaces d'accompagnement qui doivent être sécurisés et facilement accessible ; tel que les aires de stationnement, les espaces vert et les espaces de renseignement.

¹<http://dictionnaire.sensagent.leparisien.fr/centre%20commercial/fr-fr/> le 25-01-2019

APPROCHE THEMATIQUE

Plusieurs centres commerciaux à différentes échelles (local, régional, national et même mondial) sont construits avec des normes récentes peuvent être pris comme exemple pour mieux comprendre cette thématique

Dans notre cas ; on a analysé plusieurs exemples : le centre commercial de Bab- Ezzouar et ARDIS en Algérie, Saint Lazare à Paris, Arénas de Barcelone à Barcelone

IV. PROGRAMMATION QUALITATIVE :

Le programme qualitatif d'un centre commercial doit répondre aux objectifs de satisfaction des besoins en matière d'activités commerciales et d'échanges définis en fonction du niveau de population ciblée par le projet et sa localisation. Il nous permet de déterminer les différentes caractéristiques des espaces, et leurs vocations.

Ces besoins ont été identifiés selon trois catégories :

- a) **Activité de commerce** : toutes les fonctions liées à l'exposition et à la vente, tels que : alimentation, habillement produit cosmétique, chaussures, équipement de la maison, bijouterie et horlogerie, etc....
- b) **Activité de loisirs** : regroupe les fonctions de détente et d'animation telle que les espaces de consommation, les aires de jeu ...etc.
- c) **Gestion et logistique**: regroupe les fonctions liées à la gestion du magasin.

V. Analyse des exemples

Notre conception doit répondre aux différents concepts liés au thème, tout en prenant compte de la valeur historique du site et pour cela on a choisi deux exemples à analyser. Le centre commercial de CANYON à ISTANBUL et LA PORTE JEUNE de la Ville de MULHOUSE en FRANCE. Deux exemples qui se situent dans des sites de valeur historique et qui répondent aux exigences thématiques. Ces deux exemples nous ont permis de mieux comprendre notre problématique à laquelle nous devons répondre.

APPROCHE THEMATIQUE

V.1. Premier exemple : Centre Commercial CANYON

Lieu du projet: Istanbul

Type de projet: ensemble immobilier, centre commercial, bureau

V.1.1. Description du projet:

Kanyon, et l'un des plus grands quartiers européens à usage mixte, introduit un nouveau concept de vie urbaine à Levent, le quartier central des affaires d'Istanbul. ce projet ultramoderne consistant à associer des bureaux modernes, des résidences de luxe à des détaillants locaux, dans un concept organique à ciel ouvert comprenant un amphithéâtre, des places et des parcs sur le toit où les travailleurs, les résidents et les visiteurs peuvent se réunir. ²



Photo II-1: Centre Commercial CANYON

Source : www.yapi.com.tr

V.1.2. LE Contexte

Destination de commerce internationale, Istanbul abrite deux bazars historiques, dont le Grand Bazaar, considéré comme le marché couvert le plus ancien et le plus vaste au monde, et près de 30 centres commerciaux modernes construits depuis 1988.

Kanyon a été conçu comme une destination moderne à usage mixte avec une composante de vente au détail qui se démarquerait de la vaste offre de vente au détail d'Istanbul.



Figure II-1 : vu aérienne du centre commercial

Source : www.yapi.com.tr

² <https://docplayer.biz.tr>

APPROCHE THEMATIQUE

V.I.3. Analyse du plan de masse :

Le nouveau centre où différents lieux tels que résidences, bureaux, magasins et autres espaces sociaux entourés d'espaces verts communs sont situés dans le centre-ville. Modèle de vie urbaine. Les intérieurs entourés de cours, reliant des bâtiments et des zones, créent une influence urbaine. Les courbes douces de chaque bâtiment, la disposition et les chemins de connexion fournissent un flux élégant, la forme curviligne, entourée de verdure, donne une sensation de profondeur et d'espace avec ses rues à choix multiples

V.1.4. Accessibilité:

L'accès est assuré par 05 entrées principales, chacune se situe sur une façade différente pour assurer une bonne accessibilité de tout côté du centre.

Le projet canyon comprend trois accès différents : Entrés au centre commercial du Coté nord et de l'EST ,de l' OUEST et le SUD les accès vers les résidences

Ces entrées sont vastes, lumineuses et accueillantes, elles sont, ainsi, bien marquées et perceptibles même de loin grâce à leurs matériaux de mise en œuvre ou à leurs formes. De ce fait, un centre commercial exige la création de plusieurs accès

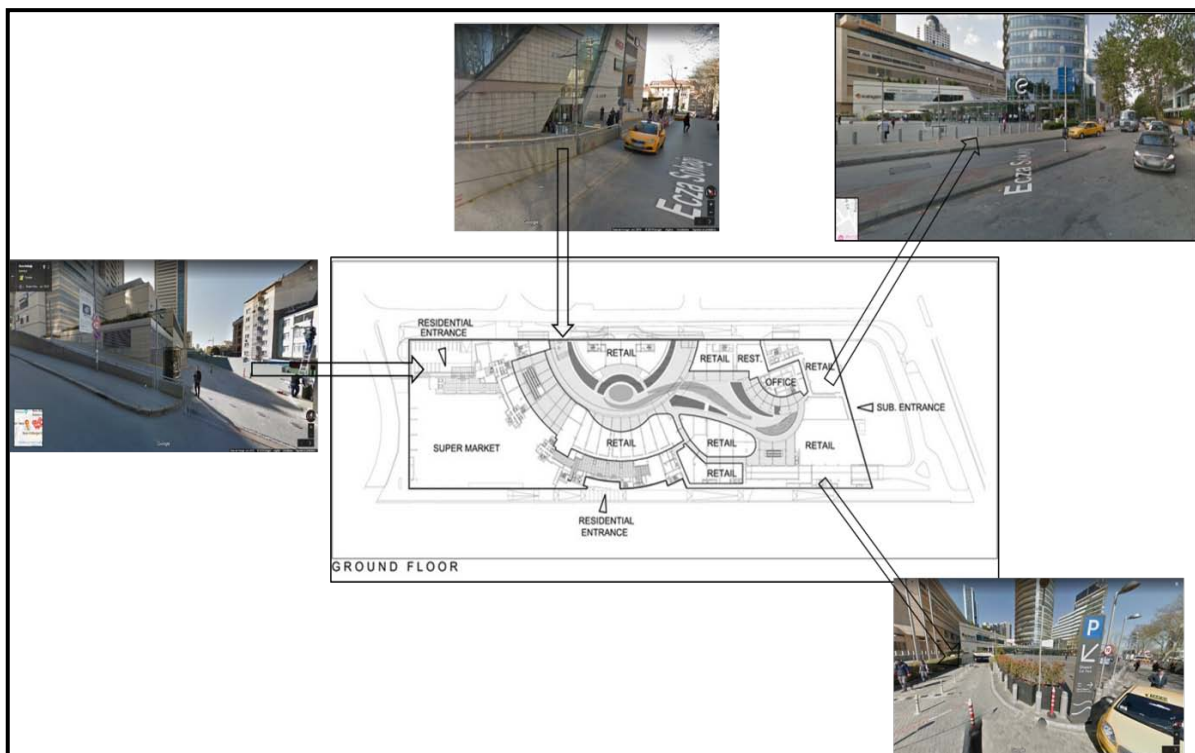


Figure II-2 : les accès du centre commercial
Source : www.yapi.com.tr Traité par les auteurs.

APPROCHE THEMATIQUE

V.1.5. La répartition des espaces

Selon leurs fonctions Le projet est constitué essentiellement de quatre grandes fonctions qui sont: le commerce, loisir, et le service, habitations.

Le canyon de 600 pieds de long relie les utilisations de bureau, résidentielles, de commerce de détail et de divertissement à un sentier exploratoire comprenant une variété de cours, de terrasses et d'autres espaces dans lesquels les travailleurs, les résidents et les visiteurs peuvent communiquer.

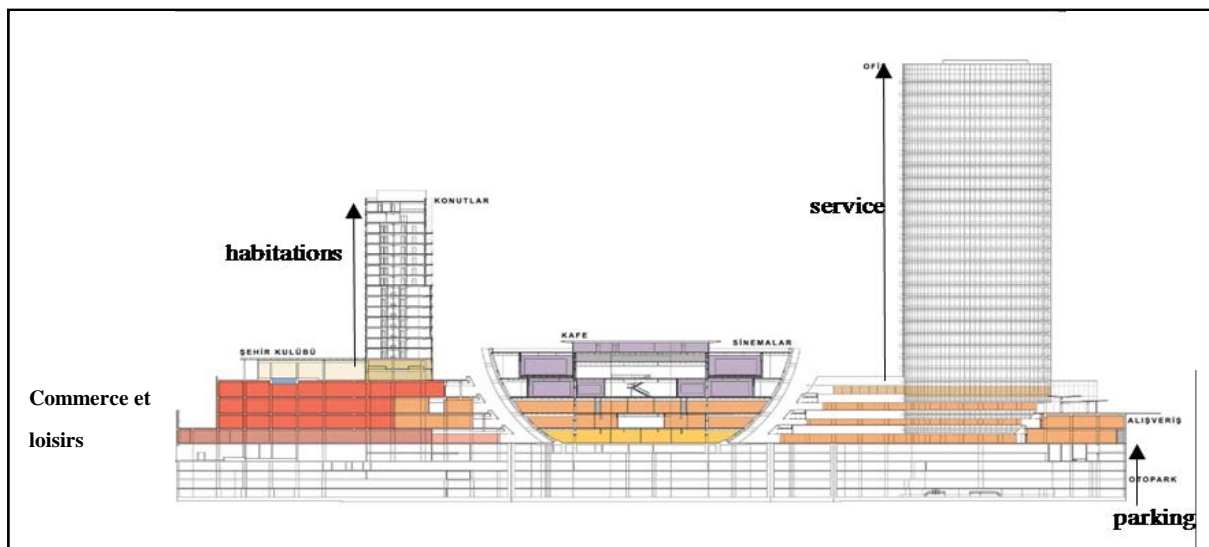


Figure II-3 : répartition des espaces

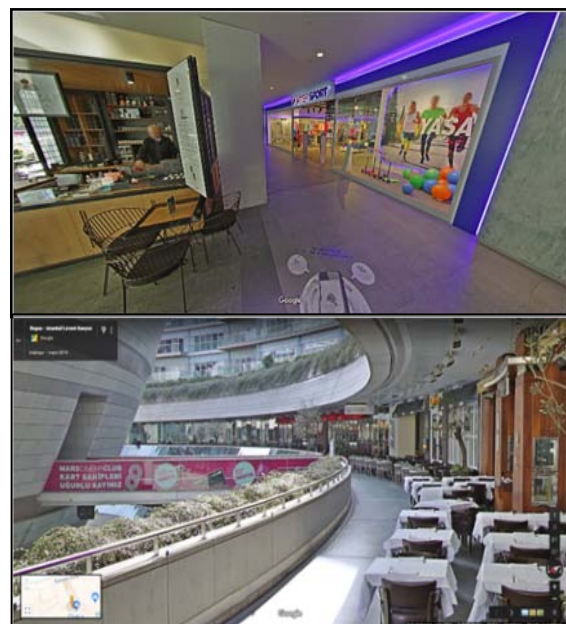
Source : www.yapi.com.tr Traité par les auteurs.

V.1.6. LA Circulations intérieures:

La circulation verticale (ascenseurs escalier et escalators) se développe aux extrémités du projet

La circulation horizontale au RDC se concentre tout au long du canyon créé par l'architecte dont on retrouve une cour central pour accueillir le grand public

Et aux étages la circulation se fait dans des couloirs d'une largeur importante Sur des longs balcons et des passerelles pour communiqué entre l'élément central et le reste du projet .



Photos II-2 : les espaces de circulation

Source : www.yapi.com.tr

APPROCHE THEMATIQUE

V.1.7. Analyse des façades

La forme audacieuse et frappante du complexe est soutenue par des pierres naturelles et des matériaux de construction originaux. La pierre de terre ouverte et les bandes en métal cuivré peint sont les éléments principaux de la façade. La conception architecturale vise à amener la lumière naturelle et le paysage urbain à un niveau optimal. Sur la façade sud, des éléments de protection solaire sont placés en guise de protection.



Photos II-3 : façade est
Source : Google3D

V.1.8. Analyse des plans

V.1.8.1. Analyse du plan du RDC:

A ce niveau l commerce occupe presque la surface totale desservis pas une cour central dont on trouve un supermarché , et un fastfood et des shopping qui se développe autour d'une cour central sert a accueillir le public

l'accès aux étagés qui se par des escalators et des ascenseurs se trouve au extrémités du projet



Figure II-4 : plan de RDC
Source : www.yapi.com.tr

V.1.8.2. Analyse du 3^{ème} niveau :

A partir de ce niveau qu'on retrouve de nouvelles activités

L'élément central contient une salle de cinéma qui se développe en deux niveau

On trouve également une piscine et des restaurants et un club pour la ville plus un cafeteria

L'accès au cinéma se fait a partir du nord l'élément central par des escalier et ascenseurs

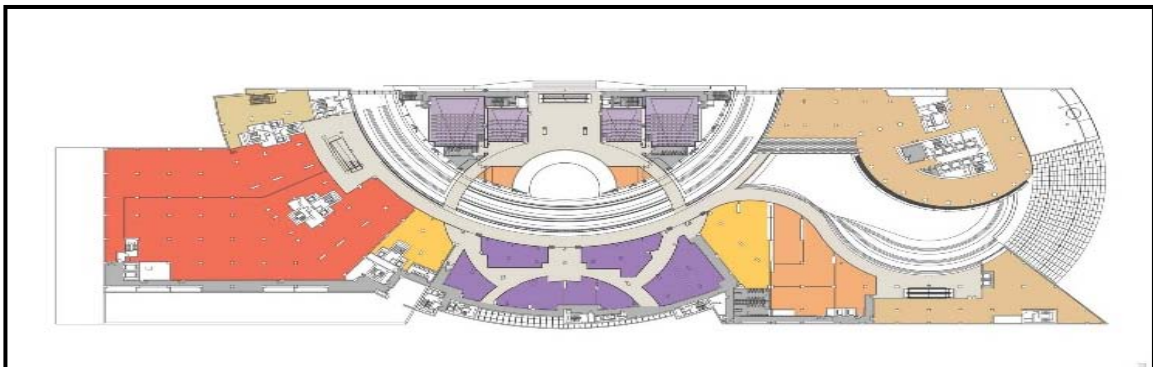


Figure II-5 : plan troisième étage
Source : www.yapi.com.tr

Synthés

L'architecte, lors de sa conception a fait que le projet soit un pôle qui accueillera un nombre important de population et pour cela il a multipliés les accès et aussi la fluidité et la facilité de circulation à l'intérieur tel que l'extérieure

VI. Deuxième exemple : porte jeune

VI.1. Situation

Le centre commercial porte jeune se situe sur le boulevard de l'Europe (place de l'Europe) dans la ville de Mulhouse, France

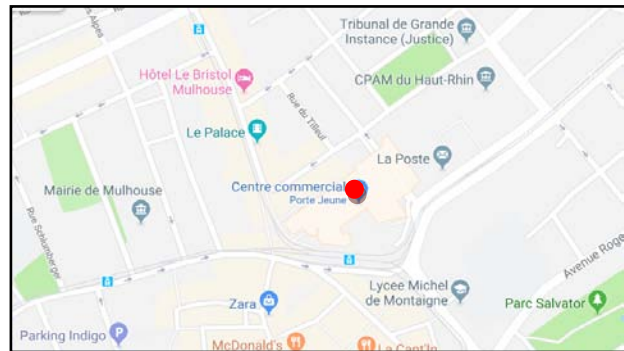


Figure II-6 : les accès du centre commercial
Source : www.yapi.com.tr Traité par les

VI.2. Histoire du projet

Le projet de la Porte Jeune est né de l'ambition de la Ville de Mulhouse d'accompagner le développement urbain de son centre ville par une opération ambitieuse y renforçant son attractivité.

L'amélioration et du renforcement des transports urbains, et notamment de la création du Tramway en rendant plus commode l'accessibilité au centre ville depuis des zones d'habitation plus éloignées, il est apparu naturel d'accompagner ces équipements structurants d'un développement marchand à la dimension de cette nouvelle centralité. L'aménagement emblématique et innovant d'un projet, dans le prolongement de la rue du Sauvage est la réponse la mieux adaptée pour créer une respiration urbaine vers le nord et l'ouest du centre-ville historique ainsi fort de ces aménagements, conçus en complémentarité et en synergie avec son cœur historique. Mulhouse aura la capacité de s'affirmer comme une destination de référence.

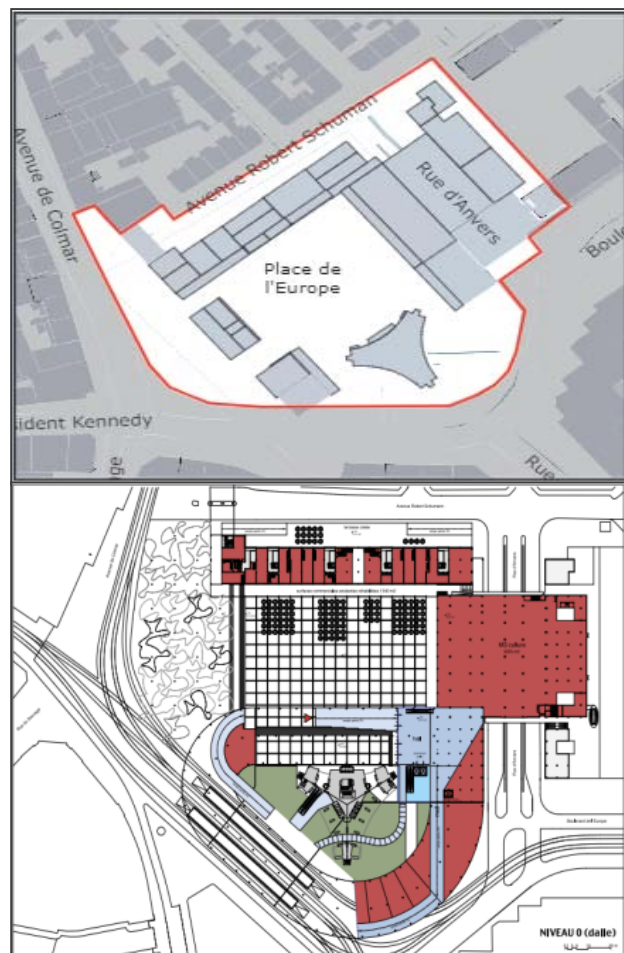


Figure II-7: développement de la forme du projet
Source: <http://imagesdubtp.iutrs.unistra.fr>

VI.3. Contexte

L'implantation d'un centre commercial Porte Jeune accompagnera d'une part, la requalification totale du quartier de la Porte Jeune comme futur pôle urbain autour duquel s'articuleront les flux de chaland en synergie des différents modes et réseaux de transports, et d'autre part, permettra l'amorce de l'extension du centre-ville vers le Nord et l'Ouest.

Par sa fonction de grand équipement de cœur de ville offrant une haute qualité de vie résidentielle, accompagné d'espaces



Photo II-3 : relation entre projet et transport

Source: Google maps 3D

publics animés, le centre commercial Porte Jeune composera un aménagement urbain emblématique et innovant à la fois pour l'équipement à caractère commercial et pour l'habitat, constituant un « effet vitrine » et représentatif du dynamisme de la ville.

VI.4. Genèse du projet

L'architecte, Bernard Reichen, a voulu un objet urbain, composé et homogène, intégré dans son environnement. En forme d'équerre, il s'ouvre de plain-pied dans le prolongement des axes commerciaux urbains. En opposition avec l'équerre, un objet géométrique composé de multiples facettes, transforme la relation de la Tour de l'Europe avec le sol structurant aussi le parcours commercial. Le mail quant à lui, traversant, est couvert d'une grande marquise et d'une très grande surface de plafond staff incliné en rampants³.

³ <http://www.wereystenger.com/realisations/requalification-urbaine-et-architecturale-centre-commercial-porte-jeune-a-mulhouse>

VI.5. Accessibilité

Le développement du réseau de Tram-Train et la création d'une connexion principale entre les lignes Est-Ouest et Nord-Sud fait de la Porte Jeune un espace très fréquenté. Cette situation nouvelle génère un nouveau type d'espace, où voyageurs, chaland, et riverains se côtoieront.

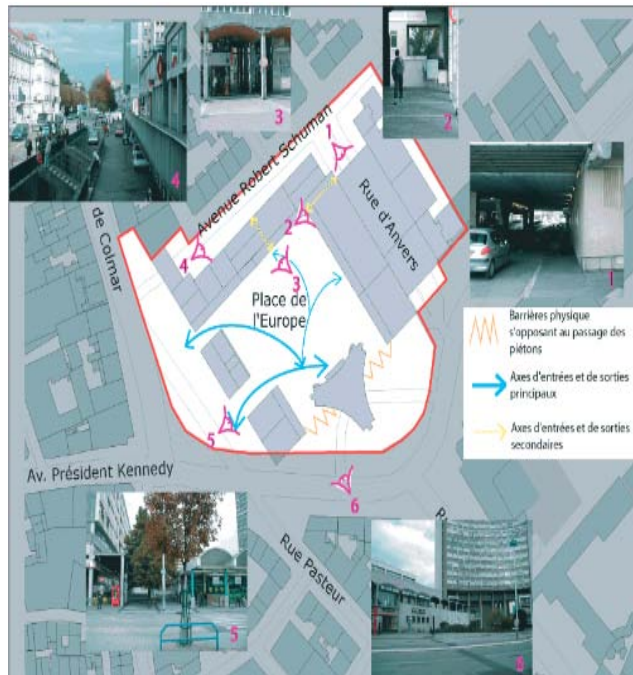


Figure II-8: accessibilité

Source: <http://imagesdubtp.iutrs.unistra.fr>

VI.6. Analyse des plans

VI.6.1. Analyse de plans masse

Ce centre commercial est situé au cœur de la ville, à proximité de lignes de tramway. Il vient renforcer l'attractivité du commerce de centre-ville déserté au profit de celui de la périphérie depuis quelques années.

Le centre commercial situé à Place de l'Europe à Mulhouse et comportant deux niveaux commerciaux, réalisés en superstructure d'un parking et regroupant un ensemble de moyennes surfaces



Figure II-9 : plan de masse

Source : <http://www.wereystenger.com>

VI.6.2. Le sous-sol ⁴

Il est entièrement affecté au stationnement, Il est relié aux étages supérieurs par des ascenseurs, escalateurs. Le parking est Intégré dans un réseau visant à améliorer la circulation et le stationnement des voitures, (600places de stationnement)



Photo II-4: sous-sol
Source : www.jds.fr

VI.6.3. Le RDC :

A ce niveau le commerce occupe la surface totale ,regroupant un ensemble de moyennes surfaces, de boutiques et d'unité de restauration, le tout desservi par un mail central et des partie communes (locaux techniques, personnel, sanitaires...),

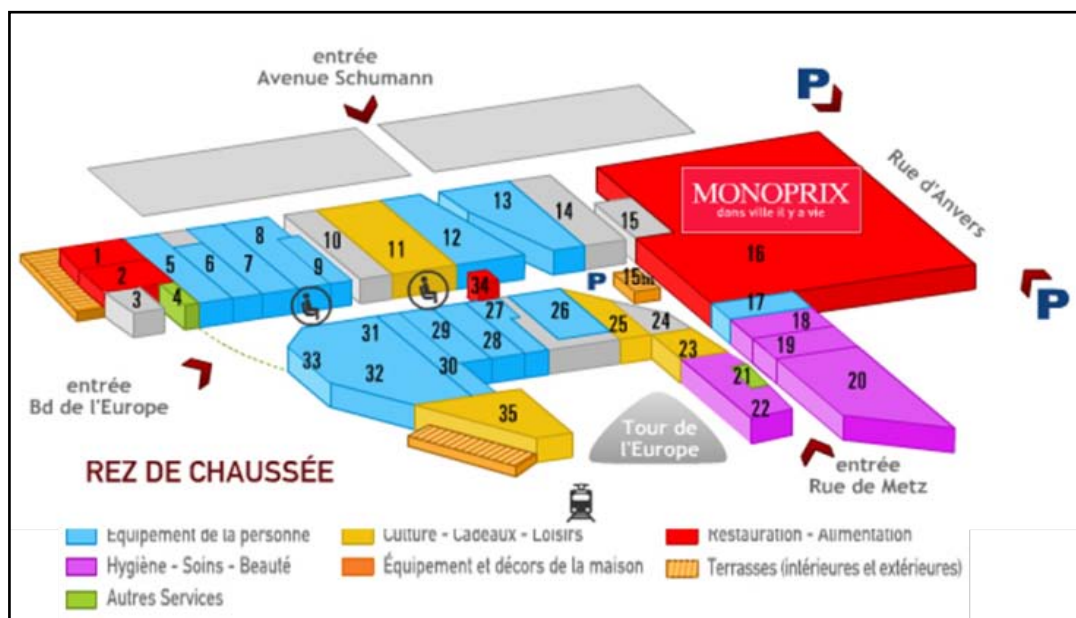


Figure II-10 : plan de RDC
Source : [Source : http://www.wereystenger.com](http://www.wereystenger.com)

⁴ https://mulhouse/parking/parking-porte-jeune-2834_L

VI.6.4. 1^{er} niveau

- A ce niveau la on retrouve les équipements de la personne aux extrémités
 - Des commerces regroupant un ensemble de moyenne surfaces boutique
- Restauration et autres services

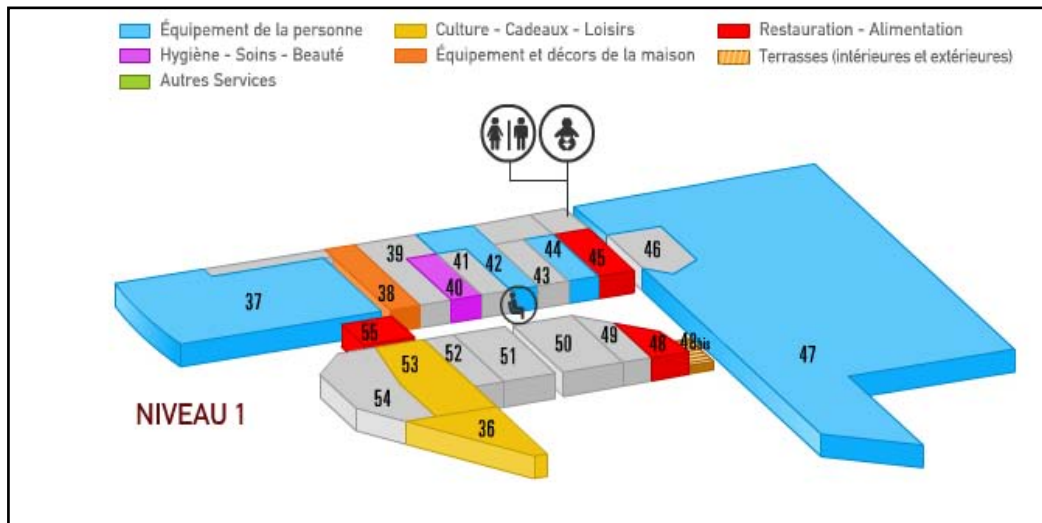
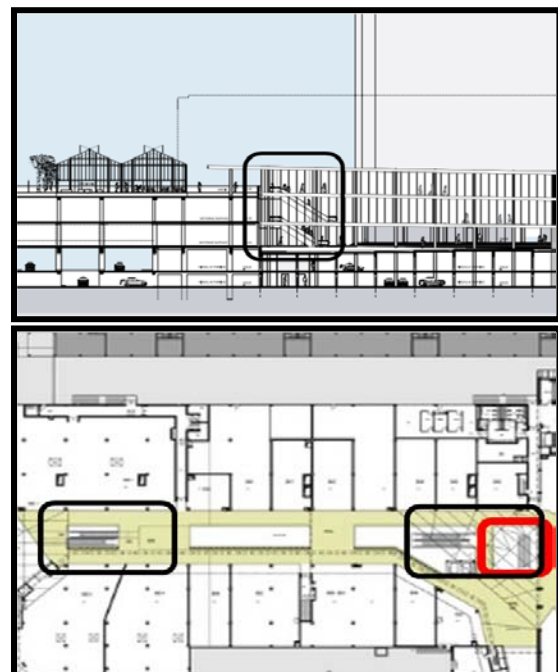


Figure II-11 : plan de 1^{er} niveau
Source : <http://www.wereystenger.com>

VI.6.5. La circulation

La circulation verticale (ascenseurs escalier et escalators) se développe dans l'espace centrale du projet aux extrémités dont on retrouve une distinction entre les escaliers du personnel et public

La circulation horizontale se fait dans des couloir avec une largeur importante qui desservent les boutiques, les restaurants et les autres espaces



Figures II-12: la circulation
Source : <http://www.wereystenger.com>

VI.6. 6. Analyse des façades

Le centre commercial Porte Jeune de Mulhouse présente une architecture extérieure originale, contemporaine et futuriste.

Erigé sur l'ancienne place de l'Europe au cœur de Mulhouse, dalle en béton vaste et vide héritée de l'urbanisation des années 60.

Le Rouge Andrinople, en mémoire au développement du textile mulhousien, devient le signal visible de loin. Une seconde peau toute verte, métaphore d'un jardin géant épouse la Tour de l'Europe, emblématique IGH de Mulhouse conçue en 1972 par Sperry.



Figure II-13: façades du projet

Source : imagesdubtp.iutrs.unistra.fr

Synthèse

La richesse de ce projet est en son intégration avec l'urbain tout en valorisant l'existant ainsi que son accessibilité et son attractivité qui a redynamisé la ville.

Conclusion

Le centre commerciale à toute échelle peut devenir un point d'attractivité vu l'importance des échanges commerciaux dans la vie des individus. Et pour réussir la conception de tel projet plusieurs concepts doivent être la base de cette conception tel que l'accessibilité, la fluidité, la légèreté, l'intégration au contexte... ect.

CHAPITRE III
APPROCHE ARCHITECTURALE

APPROCHE ARCHITECTURALE

INTRODUCTION :

Dans le présent chapitre nous aborderons les différentes interventions urbaines (à l'échelle de la ville et au niveau de la friche ferroviaire) et le projet architectural, qui consiste à concevoir un centre commercial à la place d'une ancienne mairie démolie en 2013, qui se situe à DRAA BEN KHEDDA. Cette conception doit répondre aux exigences liées au thème et au contexte.

I L'approche urbaine

I.1. Présentation de la ville

La ville de DRAA BEN KHEDDA, qui est la limite ouest de la wilaya de Tizi-Ouzou, contient 30889 habitants (Estimation du 30/04/2008 recensement GRPH)¹. Elle a une grande valeur historique qui fait d'elle un pôle urbain

Après avoir analysé la ville, on a soulevé certains problèmes qui sont :

- L'insuffisance des accès vers la ville.
- L'encombrement surtout aux niveaux des accès de la ville.
- Le manque d'une gare routière vu l'importance géographique de la ville et le nombre de sa population qui exige un renforcement en infrastructure.
- L'abandon de la friche ferroviaire.
- L'apparition des lieux de pratique commerciale illicite.
- L'abandon du patrimoine.

I.2. L'intervention au niveau de la ville

- Reconversion de la friche ferroviaire.
- Projection d'une ligne de tramway qui va relier le lotissement de MOULDIOUEN et la daïra.
- Construction d'une piscine semi olympique et d'autres équipements sportifs à la place de l'actuel stade scolaire.
- Projection de trois nouveaux accès.
- Elargissement des ruelles.
- Aménagement des espaces de stationnement.
- Construction d'une gare routière.

¹ PDAU de la commune de DRAA BEN KHEDA, 2013

APPROCHE ARCHITECTURALE

I.3. La friche ferroviaire

Plus de trois hectares de terrain au centre de la ville laissé en abandon, elle forme une rupture entre l'ancienne ville et la nouvelle, riche en patrimoine (ancienne gare ferroviaire, cimetière des chrétiens, réservoir d'eaux et l'ancienne mairie). Le PDAU a proposé la projection d'une voie carrossable à la place du chemin de fer.



Figure III-1 : situation de la friche ferroviaire
Source : Google Earth, 2018, traité par les auteurs

I.4. Propositions d'aménagement de la friche ferroviaire

Vu l'état catastrophique de la friche ferroviaire, on a proposé : la reconversion de cet espace en projetant quelques équipements et la réhabilitation des autres.

- La création d'une ligne de tramway qui va relier lotissement MOULDIOUEN et la DAÏRA qui passe par l'ancienne gare ferroviaire en mémoire au chemin de fer qui existait avant.
- « A » La projection d'une gare routière a coté du stade KACI ALI.
- « B » La réhabilitation de l'ancienne gare ferroviaire en musée de la ville et une billetterie de tramway et la projection d'une bibliothèque à proximité.²
- « C » La projection d'une maison des jeunes.
- « D » La projection d'un centre commercial à la place de l'ancienne mairie (projet à développer) qui remettra en mémoire l'histoire de cette place.
- « E » la projection d'un parking à étage avec un marché de fruit et légume au RDC.



Figure III-2: les interventions au niveau de la friche ferroviaire
Source : Google Earth, 2018, traité par les auteurs

² Annexe 1

APPROCHE ARCHITECTURALE

II. Choix du site d'intervention

La ville de DRAA BEN KHEDDA est une ville de hautes potentialités, sauf que la friche ferroviaire reste un point noir dans cette dernière, et pour cela le choix est venu pour requalifier cette friche et la rendre un pôle d'attractivité. La place de l'ancienne mairie peut servir pour l'implantation d'un centre commercial vu sa surface et son accessibilité

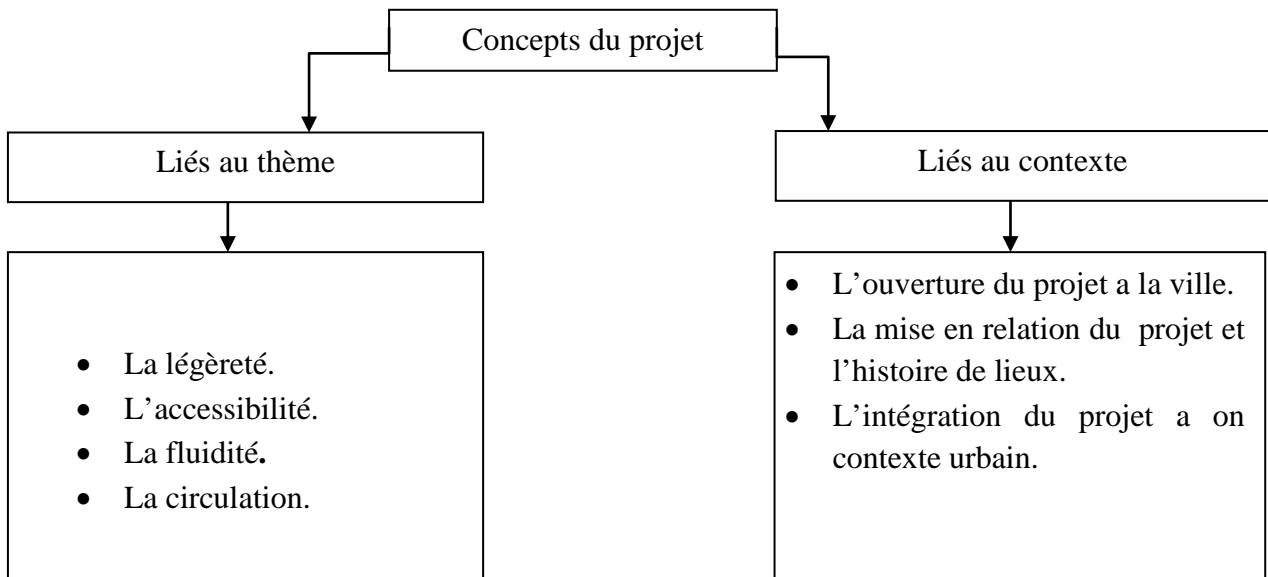
II.1. Présentation du site d'intervention

Il se situe à l'entrée nord-ouest de la ville, à l'intersection de la RN12 et la RN25 ce qui lui offre une bonne accessibilité. Occupe une surface de 8175m², d'une pente très faible. Dans cette zone le PDAU a limité le gabarit de R+6 à R+8.



Photo III-1 : le site d'intervention
Source : Auteurs le 30/12/2018

II.2. Les différents concepts



III. Le projet architectural

III.1 Genèse du projet

Notre projet consiste à la construction d'un centre commercial, tout en mettant en valeur la mémoire du lieu. Pour cela on a commencé par l'analyse historique de la parcelle et son environnement. A l'époque coloniale le principe d'organisation de l'urbain à cet endroit et la trilogie, principe de 19^{ème}. cette analyse nous a permis la création de deux axes virtuels.

- L'axe Nord-Sud qui relie l'ancienne mairie et l'église.
- L'axe Est-Ouest relie l'ancienne mairie et l'école des garçons

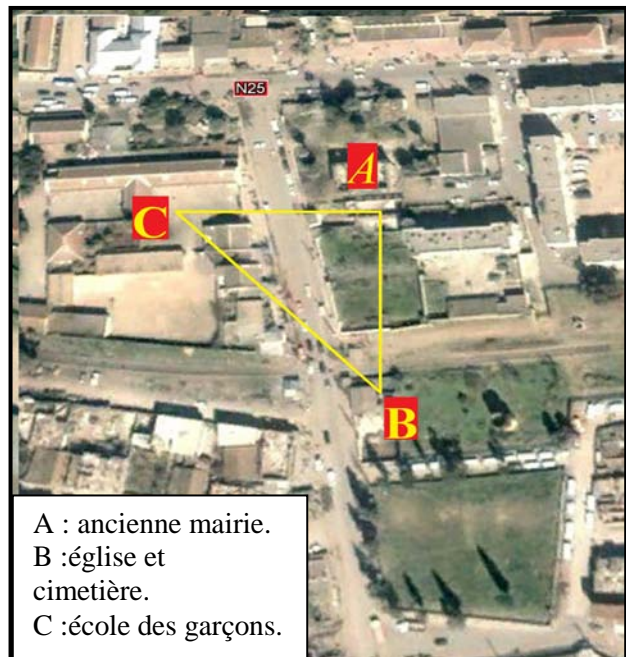


Figure III-3 : Système de trilogie
Source : Google Earth 2018, traité par les

III.1.1 Première étape

Après l'analyse historique, on a défini les deux axes Nord-Sud et l'axe Est-Ouest, ces deux axes vont structurer l'organisation de notre projet, comme ils vont nous servir comme axes principaux de la circulation.

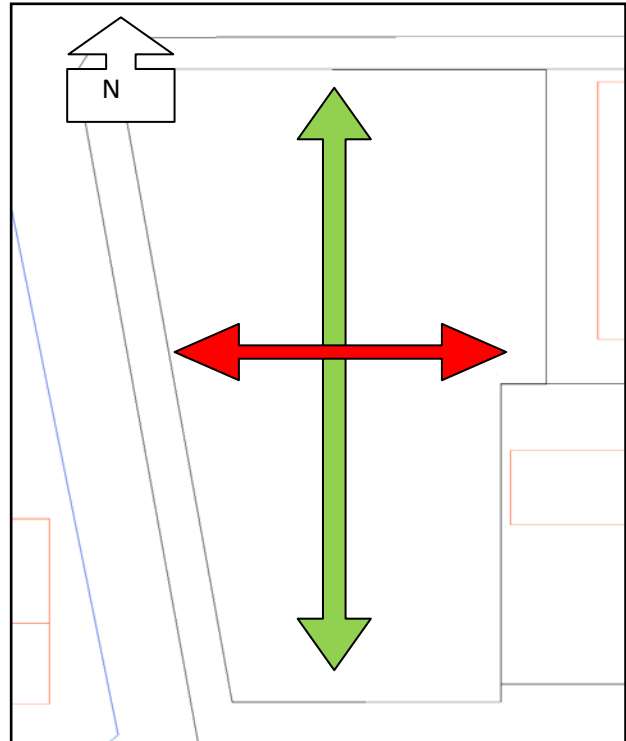


Figure III-4 : Définition des axes virtuels
Source : Auteurs

III.1.2. La deuxième étape

Après avoir définie les deux axes qui vont structurer le projet , on a multiplié la forme primaire (forme de l'ancienne mairie qui est un rectangle de 20x15m) suivant ces deux derniers tout en libérant les deux axes pour la circulation (*Le principe de module de base*)

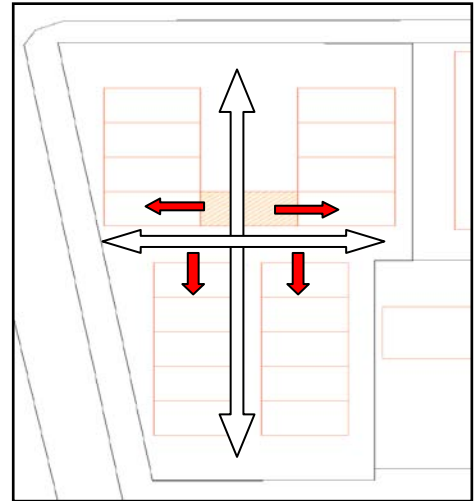


Figure IV-5 : Multiplication de la forme primaire

III.1.3. La troisième étape

Dans cette étape on a réparti les espaces en trois entités en mémoire au trois équipements qui matérialisaient le principe de la trilogie.

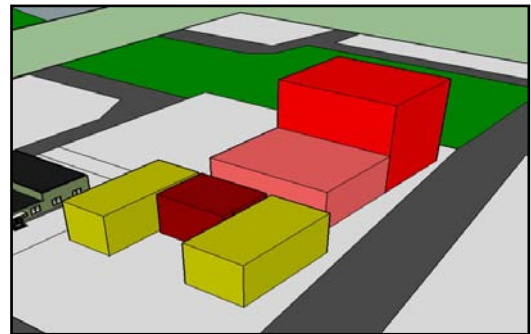


Figure III-6 : Répartition des entités
Source : Auteurs

III.1.4. La quatrième étape

A cette étape on a essayé de donner une forme à chaque entité et aussi d'attribuer une fonction a chaqueune d'elle en prenant en considération le contexte et l'historique. Comme on a crée un espace central autour du quel s'organise les espaces, cet espace sera couvert par une toiture d'une forme qui s'inspire de celle du CEM RAYAH.

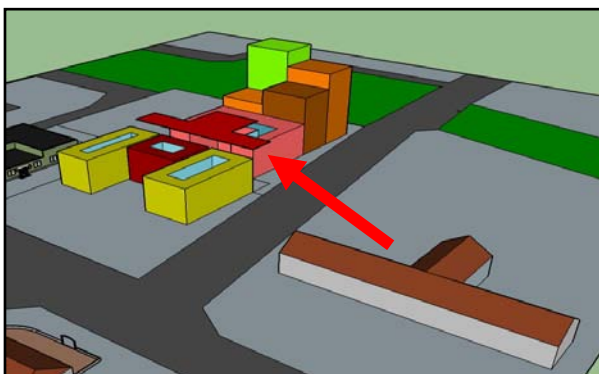


Figure III-7 : La couverture de l'espace central.
Source : Auteurs

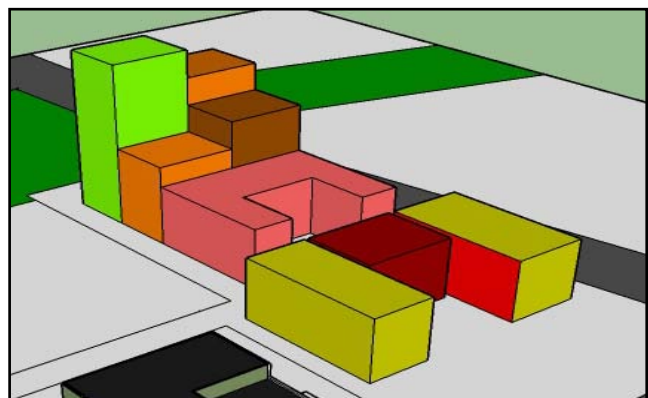


Figure III-8 : Prés définition de la forme des entités.

APPROCHE ARCHITECTURALE

III.1.5. La cinquième étape

Après la définition des entités et leurs fonctions, on a fixé leurs formes et on a travaillé les façades, tout en prenant en considération le contexte et la thématique, en travaillant en parallèle la répartition des espaces intérieurs.



Photo III-2 : volumétrie du projet.
Source : Auteurs



Photo III-3 : Traitement de la façade principale.
Source : Auteurs

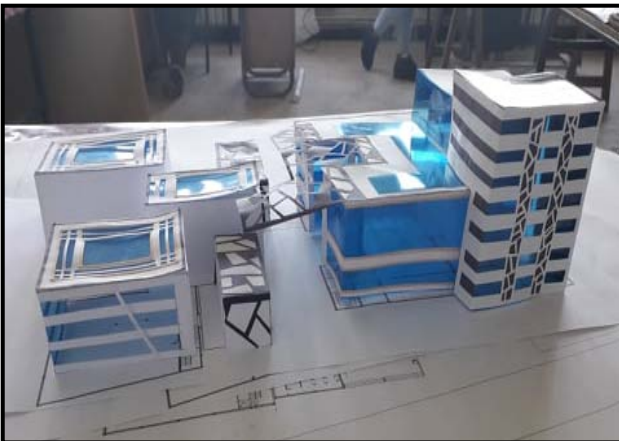


Photo III-4 : Développement de la façade principale
Source : Auteurs



Photo III-5 : développement de la façade principale
Source : Auteurs

Après avoir fixé la forme du projet, on est passé à la schématisation de la circulation qui est le principe le plus important dans la conception des centres commerciaux.

- a- La création des axes structurant la circulation horizontale.
- b- Définition des entités de circulation verticale.

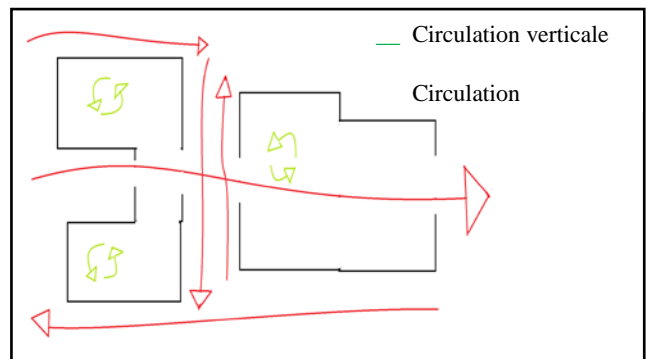


Figure IV-9 : Schématisation de la circulation

Source : Auteurs

III.2. Description du projet

Notre projet est composé de trois entités

III.2.1. L'entité commerce

Elle se développe en trois niveaux (R+2) et se compose d'une quarantaine de boutiques organisées autour des espaces de circulation (patios). Cette entité est accessible à partir de la placette de devant, de la cour centrale et du parking.

Elle est reliée à l'entité de loisir par une passerelle.

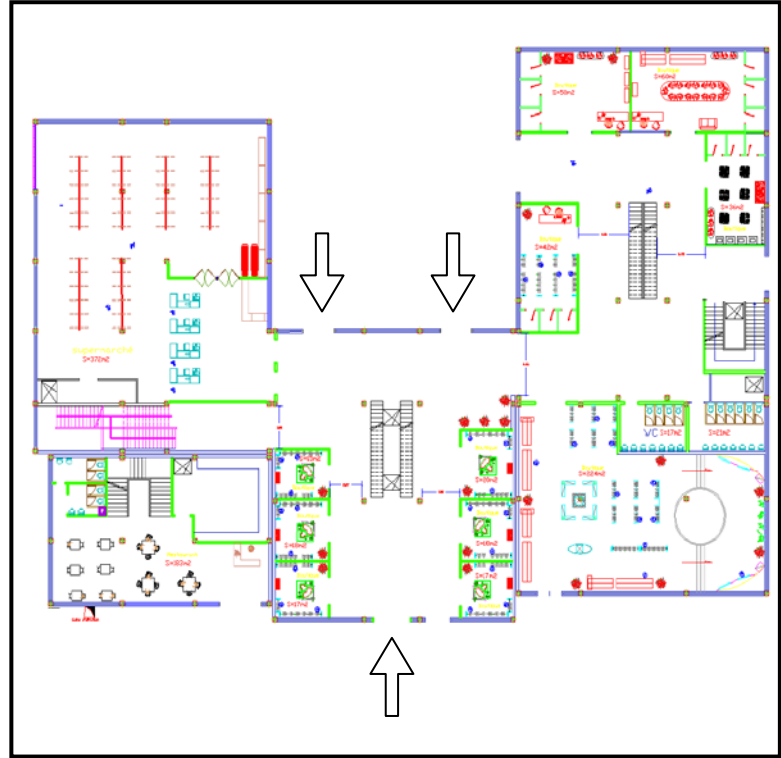


Figure III-9 : plan de RDC

Source : Auteurs

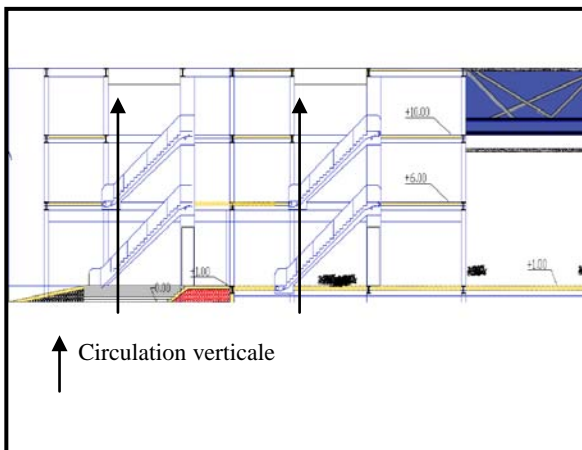


Figure III-10 : Coupe schématique

Source: Auteurs

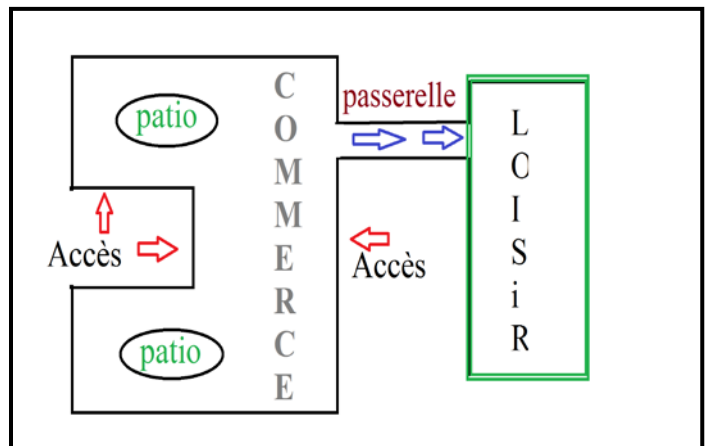


Figure III-11 : Schéma de l'entité commerce

Source: Auteurs

APPROCHE ARCHITECTURALE

III.2.2. L'entité loisir

Dans cette entité qui se développe en trois niveaux, on trouve les espaces de loisir avec un patio central qui porte la circulation verticale. Elle est accessible à partir de la cour centrale, de la placette du côté sud et du parking. Elle partage des espaces avec l'entité de service.

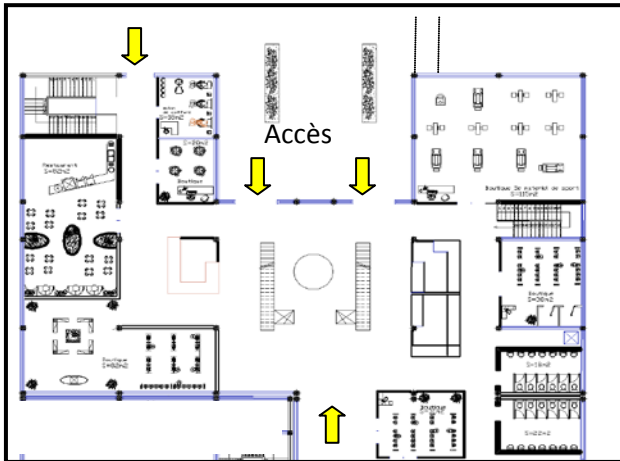


Figure III-12 : Plan RDC entité loisir
Source : Auteurs

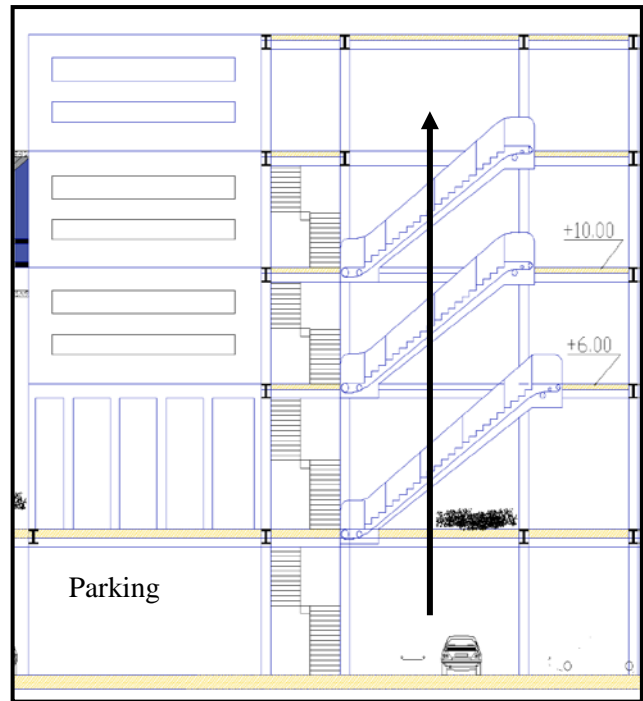


Figure III-13 : Coupe schématique
Source : Auteurs

III.2.3. L'entité service

Cette entité se développe sur neuf niveaux dont on trouve des bureaux et l'administration du centre commerciale. Elle est accessible à partir du parking, de la placette sud et de la RN25, et contient un noyau central porteur de la circulation verticale (ascenseur et escalier).

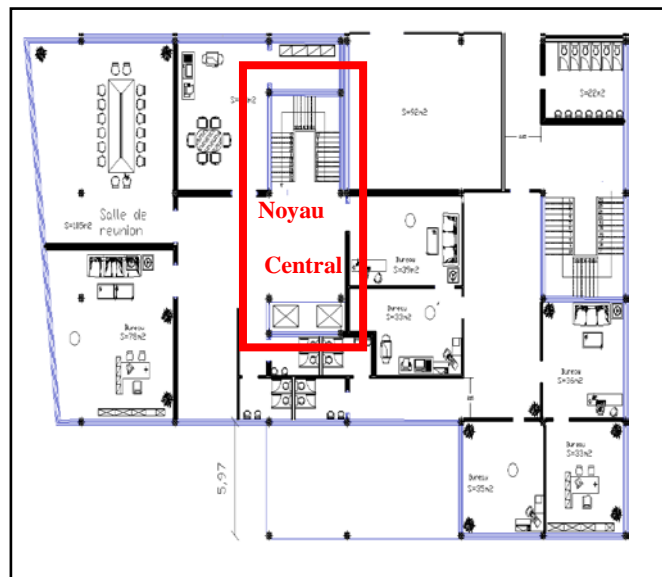


Figure III-14 : Plan de niveau
Source : Auteurs

APPROCHE ARCHITECTURALE

Pour renforcer la notion de fluidité et la légèreté, notre conception c'est concentrer sur la relation entre les différentes entités du projet, ainsi que la multiplication des accès et de la circulation verticale assurée par les escalators, les escaliers et les ascenseurs.

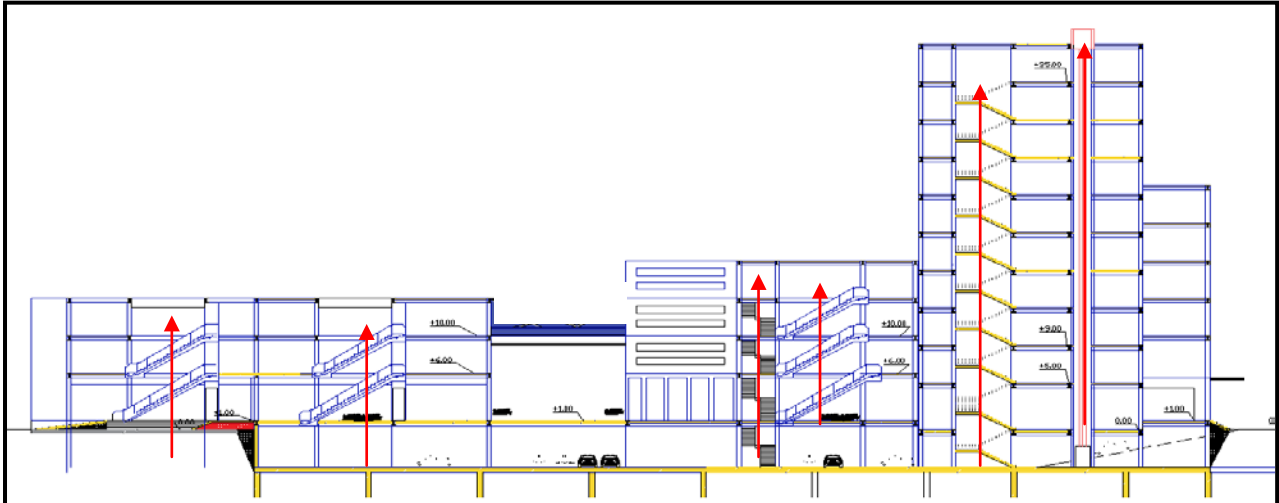


Figure III-15 : Coupe schématique

Source : Auteurs

III.2.4. Les placettes

Dans notre conception on a pris en considération les espaces extérieurs pour répondre aux exigences techniques des équipements publics mais aussi, pour garder la mémoire du lieu et le principe de devant et derrière, pour cela on a gardé les mêmes tracés des jardins (placette de devant) tout en préservant les palmiers qui existaient depuis l'époque coloniale.



Figure III-16 : Plan de masse

Source : auteurs

APPROCHE ARCHITECTURALE

III.3. les caractéristiques architecturales :

III.3.1. La structure

Un centre commercial nécessite des grands portiques et pour cela on a opté pour une structure mixte, avec des poteaux en béton armé et des poutres métalliques (des IPN). Ce type de structure nous permet des grandes portées et aussi d'augmenter la légèreté de l'œuvre. Comme pour les contre voutement horizontaux et verticaux afin d'éviter d'avoir des voiles aux milieux des espaces.

Les espace de circulation verticale seront renforcées par un système de contreventement métallique en « X » au niveau des parois ainsi que les espace centraux de grande circulation tel que les patios au niveau des planchers.

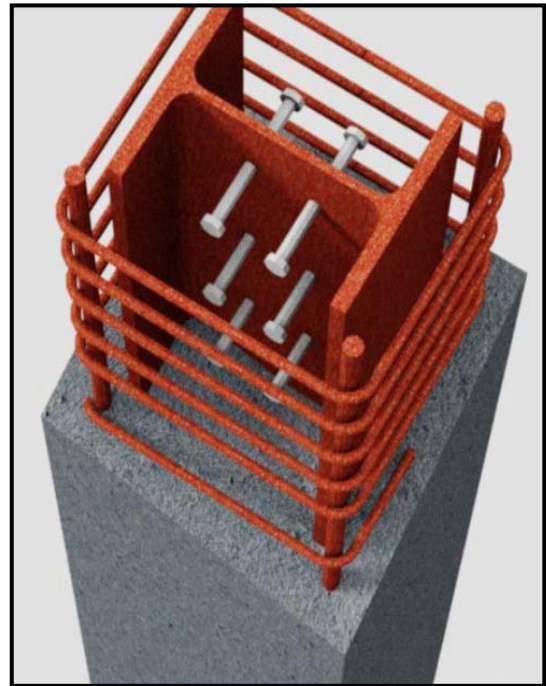


Photo IV-5 : Schéma d'assemblage
Source : www.betonica.net

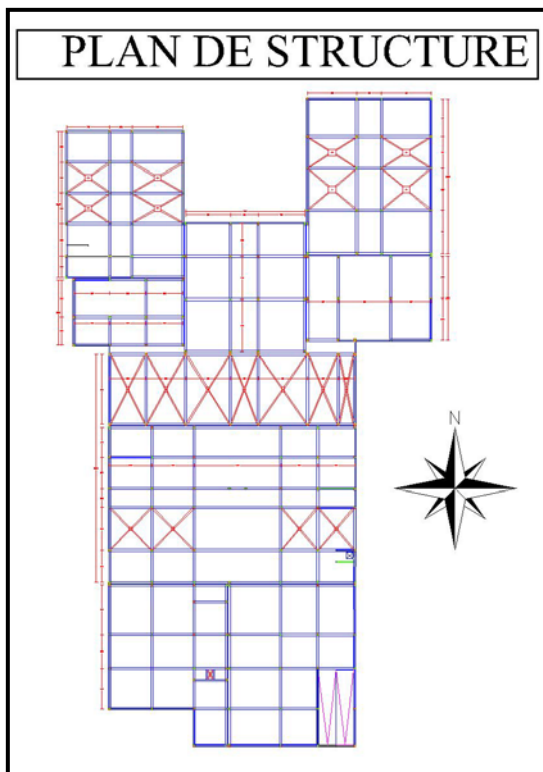


Figure III-17 : Plan de structure
Source : auteurs

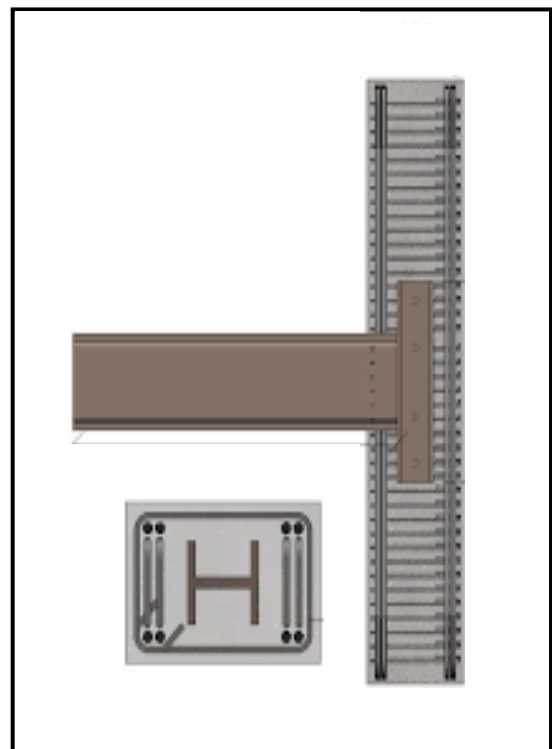


Photo III-6 : Schéma d'assemblage
poutre et poteaux
Source : www.betonica.net

III.3.2. Les façades

Dans le but d'avoir un projet contemporain, on a choisi des traitements de façades modernes en double peaux avec des matériaux nouveaux qui renforce le **concept de légèreté**. Pour cela on a choisie le béton avec des fibres de verre, un produit préfabriqué, pour les revêtements des façades la peau d'extérieure et le double vitrage pour celle de l'intérieur. Ce choix est fait selon trois volets à savoir sa légèreté et sa facilité de mise en place et aussi sa durabilité.



Photo III-7 : Exemple façades en béton fibré
Source : trends.archiexpo.fr

Pour garder la mémoire du lieu qui était occupé par une mairie construite à l'époque française (démolie en 2013) on a repris les éléments de la façade principale de cette dernière. Le matériau utilisé pour sa reconstruction est la pierre à l'extérieur et le vitrage de l'intérieur pour la rendre plus moderne.



Photo III-8 : façade de l'ancienne mairie
Source : Auteurs

Conclusion

Après une recherche bibliographique et une réflexion on a pu ressortir avec un projet qui répond à toute technique architecturale contemporaine mais toute en gardant cette mémoire des lieux.

Notre ville est connue par sa prospérité commerciale qui ne cesse d'augmenter, le projet de centre commercial qui est insérer dans l'ancien tissu colonial vient renforcer la dynamique urbaine et rendre à l'ancienne ville son attractivité et la relier avec la nouvelle ville grâce aux différentes projections urbaines.

Liste des figures

Photo 1 : Vue de la passerelle de l'écluse de la Petite France.....	07
Figure 1 : vu aérienne du projet	08
photo 2 :le projet high line	08
Photo3 : les jardins de high line.....	09
Photo4: le mobilier mis en place.....	09
Photo5 : le centre commercial Bercy-village.....	10
Figure I-1 : Situation et limites de la ville.....	13
Figure I-2 : Accessibilité.....	13
Figure I-3 : La hiérarchie des voies.....	14
Figure I-4 : Tissu colonial.....	14
Figure I-5 : Les lotissements.....	14
Figure I-6 : Accessibilité.....	14
Figure I-7 : Hiérarchie des voies.....	14
Photo I-1: Cacher de l'architecte et la date d'inauguration.....	16
Figure I-8 : Evolution de la ville	16
Photo I-2 : Ancien Dépôt	17
Photo I-3 : L'ancienne gare.	17
Figure I-9 : Etat du bâti.	17
Figure I-10 : Vocations dominantes.....	18
Figure I-11 : carte des équipements.....	18
Photo I-4: Siège de l'APC.....	19
Photo I-5: Siège de daïra.....	19
Photo I-6 : Hôtel le deux palmiers.....	19
Photo I-7: Laiterie.....	19
Photo I-8 : cinéma HOGGAR.....	19
Photo I-9 : centre anti cancer DBK.....	19
Figure I-12 : Diagramme climatique.....	20
Photo I-10: La friche ferroviaire.....	21
Figure I-13 : Carte des POS.....	22
Figure I-14 : Trilogie.....	22
Figure I-15: l'ancienne mairie.	23

Figure I-16 : Limites et accessibilité.....	23
Figure I-17 : Détention de terrain	24
Photo I-11: La salle de cinéma Hoggar	24
Photo I-12: La poste.....	24
Photo I-13 : CEM FRERES RAIHAH	29
Photo II-1: Centre Commercial CANYON.....	29
Figure II-1 : vu aérienne du centre.....	30
Figure II-2 : les accès du centre commercial.....	31
Figure II-3 : répartition des espaces.....	31
Photos II-2 : les espaces de circulation	32
Photos II-3 : façade EST.....	32
Figure II-4 : plan troisième étage.....	32
Figure II-5 : plan de RDC.....	33
Figure II-6 : les accès du centre commercial.....	34
Figure II-7: développement de la forme du projet.....	34
Photo II-4 : relation entre projet et transport.....	35
Figure II-8: accessibilité.....	36
Figure II-9 : plan de masse.....	36
Photo II-5: sous-sol.....	37
Figure II-10 : plan de RDC.....	37
Figure II-11 : plan de 1 ^{er} niveau.....	38
Figures II-12: la circulation	38
Figure II-13 : Façades de projet.....	39
Figure III-1 : situation de la friche ferroviaire.....	42
Figure III-2: les interventions au niveau de la friche ferroviaire.....	42
PhotoIII-1 : le site d'intervention.....	43
Figure III-3 : Système de trilogie.....	45

Figure III-4 : Définition des axes virtuels.....	45
Figure IV-5 : Multiplication de la forme primaire.....	45
Figure III-6 : Répartition des entités.....	45
Figure III-7 : La couverture de l'espace central.	45
Figure III-8 : Prés définition de la forme des entités.	45
Photo III-2 : volumétrie du projet.	46
Photo III-3 : Traitement de la façade principale.	46
Photo III-4 : Développement de la façade principale.....	46
Photo III-5 : développement de la façade principale.....	46
Figure IV-9 : Schématisation de la circulation	46
Figure III-9 : plan de RDC.....	47
Figure III-10 : Coupe schématique.....	47
Figure III-11 : Schéma de l'entité commerce.....	47
Figure III-12 : Plan RDC entité loisir.....	48
Figure III-13 : Coupe schématique.....	48
Figure III-14 : Plan de niveau.....	48
Figure III-15 : Coupe schématique.....	49
figure III-16 : plan de masse.....	49
Photo III-6 : Schéma d'assemblage poutre et poteaux.....	50
Photo IV-5 : Schéma d'assemblage poutre et poteaux.....	50
Figure III-17 : Plan de structure.....	50
Photo III-7 : Exemple façades en béton fibré	51
Photo III-8 : façade de l'ancienne mairie	52

Bibliographie

❖ Ouvrage

- AQPI, Découvrir le patrimoine industriel. Guide d'introduction et d'intervention, Montréal : AQPI, 2002, p.4.
- Françoise CHOAY, l'Allégorie du patrimoine, édition du seuil 1992,1996, 1999, nouvelle édition revue et corrigé (actualisée en 2007). p.9
- François Crouzet, « Naissance du paysage industriel », Histoire, économie et société, 1997, 16e année, n° 3, p. 419-438 ; Barrie Trinder, The Making of the Industrial Landscape, Gloucester, Sutton, 1987, p. 193

❖ Document

- PDAU de DRAA BEN KHEDDA 2013
Mémoire
- DAHMANE Amina et CHIHAOUI Thinhinane, la reconversion des friches industrielles d'el hamma, Mémoire de master en architecture, 2018. UMMTO
- Siad lies, Mokdadi Saïd, vers une nouvelle fabrique urbaine à Tizi-Ouzou
Mémoire de soutenance master 2en architecture, 2013. UMMTO p 4

❖ Site internet

- <https://fr.unesco.org/creativity/sites/creativity/files/digital-library/cdis/Dimension%20Patrimoine.pdf>
- « *ensemble du matériel technique des glaciers (23 machines)* » [archive], sur culture.gouv.fr (consulté le 23 janvier 2019) .
- «L'Ilo démonstrateur de la restauration de friches industrielles», sur rtes.fr (consulter le 25 janvier 2019)
- <http://www.escalesurbaines.com/2014/09/11/escapade-suspendue-high-line-new-york/> (consulté le 25-02-2019)
- <https://www.partir-a-new-york.com/visites-incontournables-new-york/high-line-new-york> (consulté le 25-02-2019)
- <https://www.parisinfo.com> site officiel de l'office du tourisme et des congrès (consulté le 28-05-2019)
- <https://journals.openedition.org/norois/3476?lang=en#ftn18> (consulté le 28-05-2019)

- <https://fr.climate-data.org/afrique/algerie/tizi-ouzou/draa-ben-khedda-25856/#climate-graph>
- <http://dictionnaire.sensagent.leparisien.fr/centre%20commercial/fr-fr/> le 25-01-2019
- <https://docplayer.biz.tr>
- <http://www.wereystenger.com/realisations/requalification-urbaine-et-architecturale-centre-commercial-porte-jeune-a-mulhouse>
- https://mulhouse/parking/parking-porte-jeune-2834_L