

Université Mouloud 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

**PROJET URBAIN : RECONQUETE DE LA FRICHE DE L'ANCIENNE GARE
ROUTIERE, CAS D'ENTREE OUEST DE LA VILLE DE TIZI-OUZOU**

Présenté par :

Slimani Amina
Oubraham Lamia

Devant le jury composé de :

Mme. Badene Saadia	MAA.	UMMTO	Présidente
Mr. Ait Kaci Zohir	MAA.	UMMTO	Examineur
Mme Leila Oubouzar	MAB.	UMMTO	Examinatrice
Mme Kesraoui Nadia	MAA.		Invitée
Mme Laoues Souad	MAA		Invitée
Mme Z. Mezgherane-Klari	MAA.	UMMTO	Encadrante
Mme Ybeggazene	Architecte	UMMTO	Co-Encadrante

Soutenu le 27/06/2024

Université Mouloud 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

PROJET URBAIN : RECONQUETE DE LA FRICHE DE L'ANCIENNE GARE
ROUTIERE, CAS D'ENTREE OUEST DE LA VILLE DE TIZI-OUZOU



Présenté par :

Slimani Amina
Oubraham Lamia

Devant le jury composé de :

Mme. Badene Saadia	MAA.	UMMTO	Présidente
Mr. Ait Kaci Zohir	MAA.	UMMTO	Examineur
Mme Leila Oubouzar	MAB.	UMMTO	Examinatrice
Mme Kesraoui Nadia	MAA.		Invitée
Mme Laoues Souad	MAA		Invitée
Mme Z. Mezgherane-Klari	MAA.	UMMTO	Encadrante
Mme Ybeggazene	Architecte	UMMTO	Co-Encadrante

Soutenu le 27/06/2024

REMERCIEMENTS

Nous tenons tout d'abord à exprimer notre profonde gratitude envers Dieu, qui nous a guidés et accordés la force et la persévérance nécessaires pour mener à bien ce travail.

Nos sincères remerciements s'adressent ensuite à toutes les personnes qui nous ont soutenus tout au long de notre parcours académique et de la rédaction de ce mémoire. Vos encouragements, conseils et soutien indéfectible ont été essentiels à notre réussite.

Nous souhaitons particulièrement remercier nos encadrants, MEZGHRANE KLARI Saliha et Mme YBEGGAZENE DYHIA, pour leur expertise, leur patience et leur précieuse guidance durant cette expérience. Leurs conseils éclairés et leurs suggestions constructives ont grandement contribué à l'enrichissement de notre travail.

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.

Enfin, nous tenons à exprimer notre profonde reconnaissance envers notre famille, dont le soutien indéfectible et la compréhension nous ont aidés à surmonter les moments de doute et de fatigue. Votre présence à nos côtés a été inestimable pendant cette étape importante de notre parcours académique.

Dédicaces

Je dédie ce travail en premier lieu à mes chers parents, Malika et Arezki, dont l'amour, les encouragements et le soutien indéfectible ont été les piliers de ma réussite. Je leur suis infiniment reconnaissante pour leur dévouement et leur confiance en moi tout au long de mon parcours académique.

Je souhaite également dédier ce mémoire à mes deux frères bien-aimés. Votre soutien constant et votre présence à mes côtés ont été essentiels dans l'accomplissement de ce projet, et je vous souhaite à tous les deux le plus grand succès dans vos parcours et la réalisation de vos objectifs.

Je tiens à adresser une dédicace spéciale à ma binôme Slimani Amina. Notre collaboration et notre travail d'équipe ont été essentiels dans la réalisation de ce mémoire. Je suis reconnaissante d'avoir eu la chance de travailler avec toi et j'apprécie énormément ton engagement et ton professionnalisme.

Je tiens également à remercier Farid et Karim, dont l'expertise et l'aide précieuse ont grandement contribué à la finalisation de ce projet. Votre implication a été inestimable.

Enfin, je dédie cette œuvre à l'ensemble de ma famille et de mes amis, en reconnaissance de votre soutien constant, ainsi qu'à mon petit chat, qui a su absorber mon énergie négative et m'apporter réconfort et sérénité pendant la rédaction. Votre présence apaisante à mes côtés a été une véritable bénédiction.

Que cette dédicace soit le témoignage de ma gratitude envers vous tous. Votre accompagnement indéfectible a joué un rôle clé dans ma réussite, et je suis honorée de vous avoir à mes côtés. Merci du fond du cœur.

Lamia

Dédicaces

Je dédie ce travail en premier lieu à mes chers parents, REMDHAN et NADIA, dont l'amour, les encouragements et le soutien indéfectible ont été les piliers de ma réussite. Je leur suis infiniment reconnaissante pour leur dévouement et leur confiance en moi tout au long de mon parcours académique.

Je souhaite également dédier ce mémoire à mes deux frères bien-aimés. Votre soutien constant et votre présence à mes côtés ont été essentiels dans l'accomplissement de ce projet, et je vous souhaite à tous les deux le plus grand succès dans vos parcours et la réalisation de vos objectifs.

Je tiens à adresser une dédicace spéciale à ma binôme Oubraham Lamia. Notre collaboration et notre travail d'équipe ont été essentiels dans la réalisation de ce mémoire. Je suis reconnaissante d'avoir eu la chance de travailler avec toi et j'apprécie énormément ton engagement et ton professionnalisme.

Je tiens également à remercier Farid et Karim, dont l'expertise et l'aide précieuse ont grandement contribué à la finalisation de ce projet. Votre implication a été inestimable.

Enfin, je dédie cette œuvre à l'ensemble de ma famille et de mes amis, en reconnaissance de votre soutien.

Votre présence apaisante à mes côtés a été une véritable bénédiction.

Que cette dédicace soit le témoignage de ma gratitude envers vous tous. Votre accompagnement indéfectible a joué un rôle clé dans ma réussite, et je suis honorée de vous avoir à mes côtés. Merci du fond du cœur.

Amina

Résumé et mots clés :

Résumé :

Notre mémoire s'inscrit dans le cadre de l'atelier d'architecture urbaine, focalisé sur l'architecture et la requalification urbaine. Le phénomène de l'étalement urbain constitue un défi majeur pour les villes algériennes, et Tizi-Ouzou n'échappe pas à cette problématique. En l'absence d'interventions publiques adéquates, cette ville a perdu son caractère urbain et ses qualités de vie, principalement en raison d'une gestion inefficace de son développement urbain.

Dans ce contexte, le quartier de l'entrée ouest de Tizi-Ouzou a été retenu comme cas d'étude pour notre intervention urbaine. Notre démarche vise à revaloriser et redynamiser ce quartier stratégique. Bien qu'il bénéficie de nombreux atouts en tant que site urbain, il souffre d'un manque d'attractivité, de dynamique urbaine et de flux piétonnier.

Notre objectif est de restaurer la mixité urbaine, fonctionnelle et sociale du quartier, en adoptant le principe de "construire la ville sur elle-même". Nous avons proposé diverses actions pour remédier aux lacunes identifiées et valoriser les atouts du quartier. Ces initiatives culminent avec la création d'un équipement d'envergure destiné à renforcer la mixité sociale et fonctionnelle.

Nous avons opté pour la réalisation d'un centre socioculturel nommé cité de patrimoine, conçu pour attirer différentes catégories de la population et maintenir la notion d'échange et de voyage. Ce centre vise à renforcer l'attractivité du quartier, dynamiser son développement, améliorer l'image de l'entrée ouest et transformer ce lieu en une destination de choix plutôt qu'un simple point de passage. Pour concrétiser ce projet structurant et véhiculer une image plus dynamique et attractive, nous avons sélectionné l'emplacement de l'ancienne gare routière de la ville.

Mots clés : requalification urbaine, étalement urbain, intervention urbaine, dynamique social.

Abstract and keywords:

Abstract:

Our thesis is part of the urban architecture workshop, focused on architecture and urban requalification. Urban sprawl is a major challenge for Algerian cities, and Tizi-Ouzou is no exception to this problem. In the absence of adequate public interventions, this city has lost its urban character and quality of life, mainly due to ineffective management of its urban development.

In this context, the neighborhood at the western entrance of Tizi-Ouzou has been chosen as a case study for our urban intervention. Our approach aims to revalue and revitalize this strategic neighborhood. Although it benefits from numerous assets as an urban site, it suffers from a lack of attractiveness, urban dynamism, and pedestrian flow.

Our goal is to restore the urban, functional, and social mix of the neighborhood by adopting the principle of "building the city on itself". We have proposed various actions to address the identified shortcomings and enhance the neighborhood's assets. These initiatives culminate in the creation of a large-scale facility aimed at strengthening social and functional diversity.

We opted for the creation of a socio-cultural center named "Heritage City" designed to attract different segments of the population and maintain the notion of exchange and travel. This center aims to enhance the neighborhood's attractiveness, stimulate its development, improve the image of the western entrance, and transform this place into a destination of choice rather than just a transit point. To materialize this structuring project and convey a more dynamic and attractive image, we have selected the location of the city's former bus station.

Keywords: urban requalification, urban sprawl, urban intervention, social dynamism

الملخص والكلمات المفتاحية

تندرج أطروحتنا ضمن ورشة الهندسة المعمارية الحضرية، التي تركز على الهندسة المعمارية وإعادة التأهيل الحضري. يشكل التمدد العمراني تحدياً رئيسياً للمدن الجزائرية، ولا تستثنى مدينة تيزي وزو من هذه المشكلة. في غياب التدخلات العامة الملائمة، فقدت هذه المدينة طابعها الحضري وجودة حياتها، ويرجع ذلك أساساً إلى الإدارة غير الفعالة لتطويرها الحضري

في هذا السياق، تم اختيار حي المدخل الغربي لمدينة تيزي وزو كدراسة حالة لتدخلنا الحضري. تهدف مقاربتنا إلى إعادة تقييم وتنشيط هذا الحي الاستراتيجي. على الرغم من استفادته من العديد من المزايا كموقع حضري، إلا أنه يعاني من نقص في الجاذبية، الديناميكية الحضرية، وتدفق المشاة

"هدفنا هو استعادة التنوع الحضري والوظيفي والاجتماعي للحي من خلال تبني مبدأ "بناء المدينة على نفسها"

لقد اقترحنا إجراءات متنوعة لمعالجة القصور المحددة وتعزيز مزايا الحي. تتوج هذه المبادرات بإنشاء مرفق واسع النطاق يهدف إلى تعزيز التنوع الاجتماعي والوظيفي

اخترنا إنشاء مركز اجتماعي ثقافي باسم "مدينة التراث" مصمم لجذب فئات السكان والحفاظ على مفهوم التبادل والسفر. يهدف هذا المركز إلى تعزيز جاذبية الحي، تحفيز تطوره، تحسين صورة المدخل الغربي، وتحويل هذا المكان إلى وجهة مفضلة بدلاً من مجرد نقطة عبور. لتجسيد هذا المشروع الهيكلي ونقل صورة أكثر ديناميكية وجاذبية، اخترنا موقع محطة الحافلات السابقة في المدينة

الكلمات المفتاحية: إعادة التأهيل الحضري، التمدد العمراني، التدخل الحضري، الديناميكية الاجتماعية

TABLE DES MATIERES

Remerciements	
Dédicaces	
Résumé	
CHAPITRE INTRODUCTIF	8
CHAPITRE I : Approche Contextuelle	22
1 Présentation de la ville de Tizi-Ouzou	23
1.1 A l'échelle nationale	23
1.2 A l'échelle régionale	23
1.3 Limites administratif	23
1.4 Limites naturelles	24
1.5 A l'échelle de la ville	24
1.5.1 Accessibilité	25
1.6 Vocations et données démographiques	25
1.6.1 Vocations	26
1.6.2 Données démographiques	26
2 Lecture Diachronique	27
2.1 Le passage territorial (146 Av. J.C 1640)	27
2.2 Du passage au Bordj (1640-1830)	27
2.3 Période coloniale Française	28
2.3.1 Du Bordj au Bourg (1830-1870)	29
2.3.2 L'extension du Bourg (1871-1880)	30
2.3.3 Le Bourg se dote d'un chemin de fer (1880-1950)	30
2.3.4 De l'îlot à la barre (1950-1962) :	31
2.4 Période post colonial (1962 à nos jours) :	31
2.4.1 Éclatement de la ville (1962-2000) :	32
2.4.2 La nouvelle ville de Tizi-Ouzou (2000- nos jours)	33
3 Lecture Synchronique	34
3.1 État des lieux	34
3.1.1 Situation et délimitation du périmètre	34
3.1.2 La morphologie urbaine	35
3.1.3 Accessibilité	37
3.1.4 Les Nœuds et intersections	38
3.1.5 Le vécu et la citoyenneté	39

3.1.6 Le bâti et le non bâti	44
3.1.7 La carte de synthèse.....	45
3.2 Diagnostic	46
3.2.1 Système viaire	46
L’Avenue Larbi Ben M’Hidi	46
Le Boulevard Stiti	47
La voie des frères Chafaa.....	48
La voie Stiti Mohammed Arezki	49
3.2.2 Nœuds et intersections	50
A. Nœud La Bougie	51
B. Carrefour Matoub Lounnes	52
3.2.3 Lecture Morphologique.....	53
Environnement immédiat	56
Entité de la rive droite	58
Entité des équipements	59
Entité des vides urbains	61
3.2.4 La mobilité urbaine	62
3.2.5 La végétation	63
3.2.6 Potentialités et carences	64
3.2.7 Carte Synthèse	65
3.2.8 Carte des enjeux et objectifs	66
CHAPITRE II : Intervention urbaine	69
1 Analyse de référents	70
1.1 Boulevard René-Lévesque secteur ouest,.....	70
Situation	70
Contexte	70
Problématique	72
Objectifs et actions	72
Synthèse	75
1.2 Friche ferroviaire sur la commune de Pré-en-Pail.....	76
Situation	76
Contexte	76
Diagnostic	76
Problématique	77
Objectifs	77
Enjeux	78
Actions	78
Synthèse	79
Conclusion	80
Tableau comparatif des exemples.....	81
2 Intervention urbaine sur le périmètre «L’ancienne gare»	82
2.1 Schéma d’idée	83
2.2 Schéma de principe	84
2.3 Plan d’actions	85
2.3.1 Intervention et requalification sur les voies.....	86
2.3.2 Requalification des nœuds.....	90
2.3.3 Améliorer le cadre de vie des habitons et habitations	96

CHAPITRE III : Approche thématique100

Introduction..... 101

1 Approche thématique..... 101

1.1 Choix de l'assiette d'intervention 101

1.2 Contexte urbain et délimitation de la parcelle..... 101

1.3 Choix du thème..... 102

1.4 Les usagers 102

2 Présentations de la thématique 103

Introduction..... 103

2. 1 Les objectifs 103

2.2 Thématiques principale..... 103

3 Lecture des référents 105

3.1 Centre culturel Robert Doisneau..... 105

3.2 Projet du centre culturel de la ville de Taichung..... 110

CHAPITRE IV : Approche architecturale.....114

1. Programme..... 115

1.1 Programme spatiale..... 115

1.2 Conception du projet..... 120

2. Fonctionnement du projet..... 122

3. Description du projet..... 123

Conclusion 126

Bibliographie..... 127

Article..... 128

Annexe..... 129

TABLE DES ILLUSTRATIONS

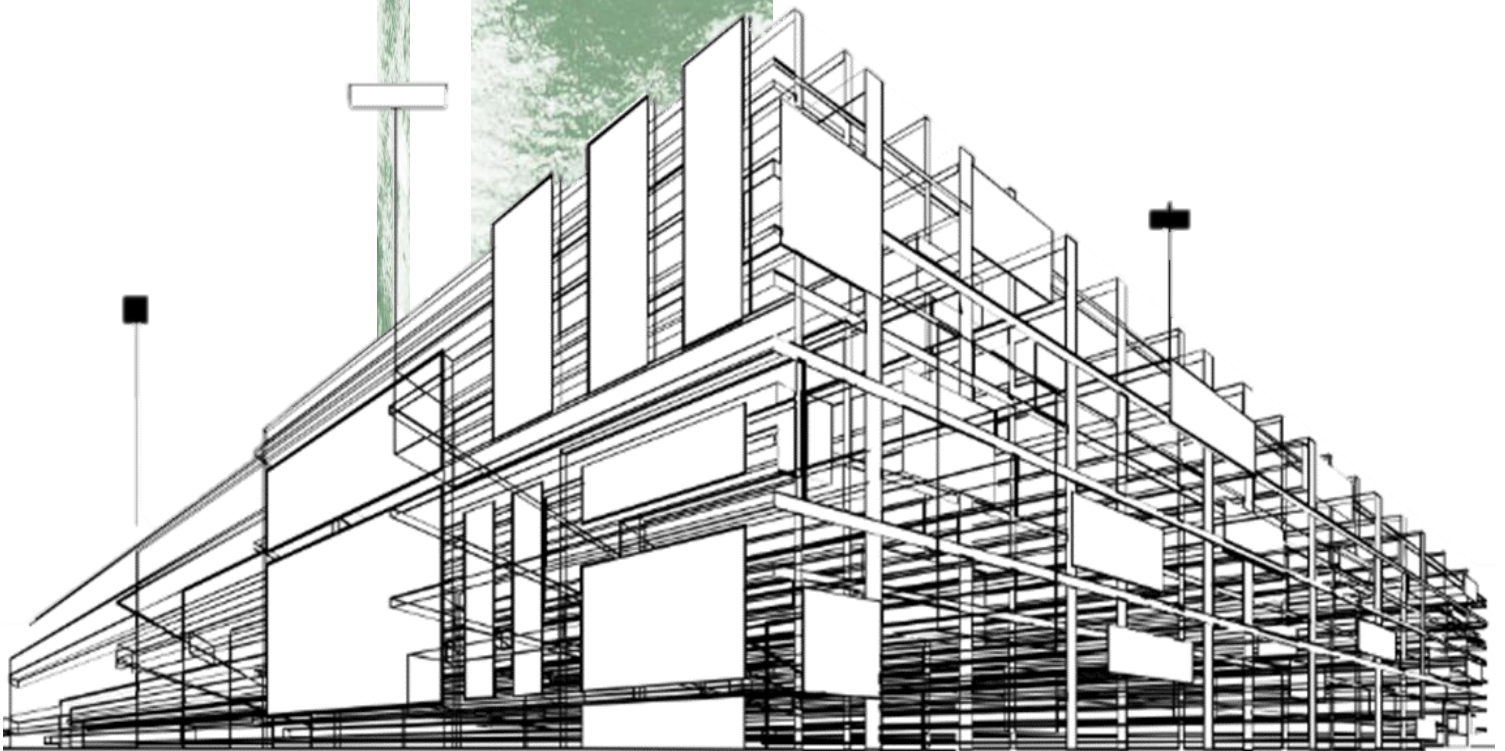
Figure 1: Processus de l'étalement urbain Source : Les auteurs.	15
Figure 2: Etalement urbain causes conséquences solution. Source: Les auteurs.....	16
Figure 3: Le cercle vicieux de l'étalement urbain. Source : Les auteurs.	17
Figure 4: Les principaux enjeux de la requalification des friches. Source : Les auteurs.	19
Figure 5: Schéma de renouvellement urbain. Source : https://www.semanticscholar.org	20
Figure 6: Schéma sur la fragmentation urbaine à Lyon. Source : https://fr.slideshare.net/hgeom2b/schma-sur-la-fragmentation-urbaine-lyon	21
Figure 7: Caractéristique de seuil urbain. Source : Les auteurs	22
Figure 8: Localisation tizi ouzou Source : http://www.carte-du-monde.net/ Traité par les auteurs.....	25
Figure 9: limite de la willaya de tizi ouzou Source : https://d-maps.com/ traité par les auteurs	25
Figure 10: Carte topographique Tizi-Ouzou Source : Topographic-map.com/ Traité par les auteurs...25	25
Figure 11: Découpage administrative de la wilaya de Tizi-Ouzou Source : https://gifex.com/fr/fichier/carte-routiere-de-tizi-ouzou/ traité par Auteurs.....	25
Figure 12: Tracé routier de la wilaya de Tizi-Ouzou Source : https://gifex.com/fr/fichier/carte-routiere-de-tizi-ouzou/ traite par Auteurs	25
Figure 13: Vocations de la ville de Tizi-Ouzou. Source : PDAU traité par Auteurs	26
Figure 14: donnée démographique de la ville Tizi ouzzou. Source : Les auteurs.....	26
Figure 15: Stade Boukhalfa tizi-ouzou Source : https://www.mjs.gov.dz/	26
Figure 16: Carte de tizi ouzzou à l'époque romaine. Source: Service du CADASTRE de la wilaya de Tizi-Ouzou traité par les auteurs	27
Figure 17: Carte de tizi ouzzou à l'époque ottomane. Source: Service du CADASTRE de la wilaya de Tizi-Ouzou	27
Figure 18: Carte de tizi ouzzou à l'époque coloniale Source: Service du CADASTRE de la wilaya de Tizi-Ouzou traité par Les auteurs	28
Figure 19: Carte de tizi ouzzou à l'époque coloniale Source: Service du CADASTRE de la wilaya de Tizi-Ouzou traité par Les auteurs	29
Figure 20: Carte de tizi ouzzou à l'époque coloniale Source: Service du CADASTRE de la wilaya de Tizi-Ouzou traité par l'auteur	30
Figure 21: Premier éclatements de TIZI -OUZOU en 1958 Source : Document d'urbanisme PDAU de Tizi-Ouzou	31
Figure 22: Carte de tizi ouzzou à l'époque post colonial Source: Service du CADASTRE de la wilaya de Tizi-Ouzou traité par l'auteur.....	32
Figure 23: Carte de tizi ouzzou à l'époque postcoloniale Source: Service du CADASTRE de la wilaya de Tizi-Ouzou traité par l'auteur	33
Figure 24: Axe chronologique histoire de tizi-ouzou Source : Auteurs	34
Figure 25: carte des tissu .Source : Google earth traite par les auteurs	35
Figure 26: carte de situation par rapport au pos 5. Source : Google earth	35
Figure 27: Carte des limites de périmètre d'étude. Source : Google earth traité par les auteurs	35
Figure 28: Carte des traces urbaines. Source : Waze traité par les auteurs.....	36
Figure 29: carte d'accessibilité. Source : cadmaper traité par les auteurs	37
Figure 30: carte des nœuds. Source : les auteurs	38
Figure 31: Carte des Equipements périphériques. Source : Les auteurs	38
Figure 32: Carte des entités de PE. Source : Les auteurs	39
Figure 33: carte bâti à l'intérieur de PE. Source : Les auteurs	40
Figure 34: Carte de non bâti à l'intérieur de PE .Source : les auteurs	41
Figure 35: profile sud nord Source : Google earth	41
Figure 36: carte d'ensoleillement. Source : Google earth traite par les auteurs	42
Figure 37: Carte des déficits de périmètre d'étude .Source : Les auteures	43
Figure 38: carte de Système viaire Source : les auteures	45
Figure 39: carte de L'Avenue Larbi Ben M'Hidi : Source : les auteures.....	45

Figure 40: Coupe schématique sur Avenue LARBI BEN MHIDI 1 ^{er} tronçon, Source : Les auteures...	45
Figure 41: photo de la 1 ^{ère} voie de 1 ^{er} tronçon Source : les auteures	46
Figure 42: photo de la 2 ^{ème} voie de 1 ^{er} tronçon Source : les auteurs	46
Figure 43: photo de la 3 ^{ème} voie de 1 ^{er} tronçon Source : les auteures	46
Figure 44: photo de la trémie de 1 ^{er} tronçon Source : les auteures	46
Figure 45: carte des parois de 1 ^{er} tronçon Source : les auteures	47
Figure 46: photo de paroi gauche de 1 ^{er} tronçon Source : les auteures	47
Figure 47: photo de paroi droite de 1 ^{er} tronçon Source : les auteures.....	47
Figure 48: photo de 2 ^{ème} tronçon Source : les auteures.....	48
Figure 49: Coupe schématique Avenue LARBI BEN MHIDI 2 ^{ème} tronçon. Source : Les auteures	48
Figure 50: Carte des parois de 2 ^{ème} tronçon. Source : Les auteures.....	48
Figure 51: carte de système viaire Source : oppenstreet	49
Figure 52: Coupe schématique sur Boulevard Ali Stiti Source : Les auteures	49
Figure 53: Photo de Boulevard Ali Stiti Source : Les auteures	49
Figure 54: Photo de Paroi gauche de Boulevard Ali Stiti Source : Les auteures.....	49
Figure 55: Photo de Paroi droite de Boulevard Ali Stiti Source : Les auteures.....	49
Figure 56: carte de système viaire Source : oppenstreet	50
Figure 57: Coupe schématique sur La rue des frères Chafaa Source : Les auteures.....	50
Figure 58: Photo La rue des frères Chafaa Source : Les auteures	50
Figure 59: Carte de La rue Stiti Mohamed Arezki Source : Les auteures.....	51
Figure 60: Coupe schématique sur La rue Stiti Mohamed Arezki Source : Les auteures.....	51
Figure 61: Photo La rue Stiti Mohamed Arezki Source : Les auteures.....	51
Figure 62: photo de la Paroi gauche de La rue Stiti Mohamed Arezki Source : Les auteures	51
Figure 63: Photo de la Paroi droite de La rue Stiti Mohamed Arezki Source : Les auteures.....	51
Figure 64: Photo de Nœud LA BOUGIE Source : Google earth traite par les auteures	52
Figure 65: Schéma de Carrefour MATOUB LOUNES Source : les auteures	52
Figure 66: Photo de Carrefour MATOUB LOUNES Source : Google earth traité par les auteures ...	52
Figure 67: La vocation du périmètre d'étude Source : PDAU Tizi-Ouzou traitée par l'auteur.....	53
Figure 68: Tableau des équipements selon leurs vocations. Source : Les auteurs	53
Figure 69: Carte des entités du périmètre. Source : Carte traité par Les auteures.....	54
Figure 70: Carte entité de la rive droite. Source : Photos prises par les auteurs.	54
Figure 71: Carte entité de la rive droite. Source : Photos prises par les auteurs.	55
Figure 72: Photo du bâtiment d'ancienne gare. Source : Tizi Ouzou une ville une histoire.....	55
Figure 73: Photo du bâtiment d'ancienne gare. Source : Photo prise par les auteurs	56
Figure 74: Plan RDC réservé au parking. Source: Auteurs	56
Figure 75: Plan étage 1 contient des locaux de commerce totalement abandonnés. Source: Auteurs ...	56
Figure 76: Plan étage 2. Source: Auteurs	56
Figure 77: circulation verticale. Source: Auteurs.....	56
Figure 78: circulation verticale. Source: Auteurs	56
Figure 79: circulation verticale. Source: Auteurs	56
Figure 80: photo système constructif. Source: Auteurs.....	57
Figure 81: photo système constructif. Source: Auteurs	57
Figure 82: photo système constructif. Source: Auteurs.....	57
Figure 83: Carte de l'entité des équipements Réf : Traité par les auteurs.....	58
Figure 84: Maison de l'environnement Source : les auteures.....	58
Figure 85: Musée régionale Source : les auteures.....	58
Figure 86: Ex abattoir Source : les auteures.....	58
Figure 87: DEP Tizi Ouzou Source : Les auteures.....	59
Figure 88: Habitation collectif Source : Les auteures.....	59
Figure 89: Maisons individuels Source : les auteures.....	60
Figure 90: photo des espaces publics Source : Google earth traité par les auteures.....	61
Figure 91: photo de Place de l'olivier Source : Google earth traité par les auteures	61

Figure 92: photo de L'assiette de jsk Source : Google earth traité par les auteurs.....	61
Figure 93: Photo de La place de l'ancienne gare Source : Google earth traité par les auteurs.....	62
Figure 94: Carte de végétation. Source: Les auteurs	62
Figure 95: carte de transport publique. Source : Les auteurs.....	63
Figure 96: carte de circulation piétonne. Source : les auteurs.....	63
Figure 97: situation de boulevard René Lévesque, source : Google Earth	70
Figure 98: Plan d'occupation du périmètre, source : Google Earth traité par les auteurs	70
Figure 99: Carte des atouts, source : Google Earth traité par les auteurs	71
Figure 100: Carte des faiblesses, source : Google Earth traité par les auteurs	71
Figure 101: Carte devisions du périmètre, source : Programme particulier d'urbanisme	72
Figure 102: Carte des actions du périmètre, source : Programme particulier d'urbanisme	72
Figure 103: Carte des actions sur les voies, source : Programme particulier d'urbanisme	72
Figure 104: Carte des actions sur les voies et mobilité, source : Programme particulier d'urbanisme traité par les auteurs	73
Figure 105: Carte de La TraVERTsée de Châteauguay, source : Programme particulier d'urbanisme	73
Figure 106: Carte de la distribution du gabarit, source : Programme particulier d'urbanisme	74
Figure 107: Carte d'état des lieux Source : Programme d'urbanisme – Bd René-Lévesque,.....	74
Figure 108: Carte de division du périmètre Source : Programme particulier d'urbanisme – Bd René-Lévesque, secteur ouest.....	74
Figure 109: Différents gabarit à l'intérieur du périmètre Source : Programme particulier d'urbanisme – Bd René-Lévesque, secteur ouest	75
Figure 110: carte de parti institutionnel Source : Programme particulier d'urbanisme – Bd René-Lévesque, secteur ouest... ..	75
Figure 111: Mise en valeur de l'hôpital Source : Programme particulier d'urbanisme – Bd René-Lévesque, secteur ouest ..	75
Figure 112: Ouverture de l'école LPP Source : Programme particulier d'urbanisme – Bd René-Lévesque, secteur ouest	75
Figure 113: carte de la cour centrale Source: Programme particulier d'urbanisme – Bd René-Lévesque, secteur ouest	75
Figure 114: La cour centrale Source: Programme particulier d'urbanisme – Bd René-Lévesque, secteur ouest.....	75
Figure 115: situation la commune de Pré-en-Pail Lévesque, source : Google Earth	76
Figure 116: situation de la friche industrielle, source : Google Earth	76
Figure 117: Carte, d'occupation du sol source : Google Earth traité par les auteurs.....	76
Figure 118: Carte des atouts, source : Google Earth traité par les auteurs	77
Figure 119: Carte de division du périmètre Source : https://atelierpotentiel.com/portfolio-posts/amenagement-urbain-dune-friche-ferroviaire-sur-la-commune-de-pre-en-pail-53/	78
Figure 120: : Carte des actions Source : https://atelierpotentiel.com/portfolio-posts/amenagement-urbain-dune-friche-ferroviaire-sur-la-commune-de-pre-en-pail-53/	78
Figure 121: Carte des actions sur la voie. Source : https://atelierpotentiel.com	78
Figure 122: Carte des actions sur espace public. Source : https://atelierpotentiel.com	79
Figure 123: Carte des actions sur le bâti. Source : https://atelierpotentiel.com	79
Figure 124: Plan d'aménagement du périmètre. Source : https://atelierpotentiel.com	79
Figure 125: Maison individuel avec espace aménagé	80
Figure 126: Habitat collectif avec espace aménagé	80
Figure 127: La voie Larbi Ben M'hidi. Avant et après l'intervention urbaine. Source : Les auteurs..	87
Figure 128: La coupe voie Larbi Ben M'hidi. après l'intervention urbaine. Source : Les auteurs.....	87
Figure 129: La voie Larbi Ben M'hidi. Avant et après l'intervention urbaine. Source : Les auteurs..	88
Figure 130: La voie Larbi Ben M'hidi. Avant et après l'intervention urbaine. Source : Les auteurs .	88
Figure 131: Le boulevard Stiti Ali. Avant et après l'intervention urbaine. Source : Les auteurs.....	89
Figure 132: Coupe boulevard Stiti Ali. après l'intervention urbaine. Source : Les auteurs	89
Figure 133: Voie Stiti Mohammed Arezki. Avant et après l'intervention . Source : auteurs	90
Figure 134: La coulée verte après l'intervention urbaine. Source : Les auteurs	90
Figure 135: Le nœud de la bougie Avant et après l'intervention urbaine. Source : Les auteurs	91
Figure 136: L'allée verte après l'intervention urbaine. Source : Les auteurs	92
Figure 137: L'allée verte après l'intervention urbaine. Source : Les auteurs.....	92
Figure 138: La gare de trame après l'intervention urbaine. Source : Les auteurs	93
Figure 139: La place à côté de la cité 5 juillet avant et après l'intervention. Source : Les auteurs	94

Figure 140: Les bâtiments de l'EPLF avant l'intervention urbaine. Source : Les auteurs	95
Figure 141: Les bâtiments de l'EPLF après l'intervention urbaine. Source : Les auteurs	95
Figure 142: Les maisons individuelles avant l'intervention urbaine. Source : Les auteurs	96
Figure 143: Les maisons individuelles après l'intervention urbaine. Source : Les auteurs	96
Figure 144: Photo musée avant démolition et l'intervention urbaine. Source : Les auteurs.....	96
Figure 145: Centre commercial et tour d'affaire après l'intervention urbaine. Source : Les auteurs...	97
Figure 146: Vue aérienne d'ensemble après l'intervention urbaine. Source : Les auteurs	97
Figure 147: Carte site d'intervention Source : Les auteurs	101
Figure 148: Centre culturel de Meudon-la-Forêt. Source : serero.com/test/projets/meudon	105
Figure 149: carte du Centre culturel de Meudon-la-Forêt. Source : google earth	105
Figure 150: carte du Centre culturel de Meudon-la-Forêt. Source : google earth	105
Figure 151: Contexte du centre culturel de Meudon-la-Forêt. Source : Carte Google earth traitée par auteurs	106
Figure 152: Représentant les objectifs du projet Source : Auteurs	106
Figure 153: Façade du centre culturel Meudon-la-Forêt Source : serero.com/test/projets/meudon...	106
Figure 154: Volumétrie du centre culturel Source : serero.com/test/projets/meudon	107
Figure 155: Volumétrie du centre culturel Source : serero.com/test/projets/meudon	107
Figure 156: Plan RDC du centre culturel .Source : serero.com/test/projets/meudon	107
Figure 157: Plan étage du centre culturel de Meudon-la-forêt Source : https://www.serero.com/test/projets/meudon	108
Figure 158: Plan de masse centre culturel de Meudon-la-forêt Source : https://www.serero.com/test/projets/meudon	108
Figure 159: Mise en œuvre de la structure du projet. Source : serero.com/test/projets/meudon	109
Figure 160: Coupe montrant les différents dispositifs bioclimatiques du projet. Source : https://www.serero.com/test/projets/meudon	109
Figure 161: Coupe montrant les différents dispositifs bioclimatiques du projet. Source : serero.com/test/projets/meudon	109
Figure 162: Carte projet du centre culturel de la ville Taichung. Source : carte traité par les auteurs.	110
Figure 163: Contexte du centre culturel de Taichung. Source : Carte Google earth traitée par auteurs	110
Figure 164: Plan de masse centre culturel de Taichung. Source : Carte Google earth traitée par auteurs	111
Figure 165: Représentant les objectifs du projet Source : Auteurs	111
Figure 166: Représentant les objectifs du projet Source : Auteurs	112
Figure 167: Représentant genèse du projet Source : Auteurs	112
Figure 168: Plan de masse du projet du centre culturel de la ville Taichung Source : https://www.archdaily.com/383084/city-cultural-center-competition-entry-maxthreads	112
Figure 169: Plan du projet du centre culturel de la ville Taichung Source : https://www.archdaily.com/383084/city-cultural-center-competition-entry-maxthreads	113
Figure 170: analyse circulation Source : https://www.archdaily.com/383084/city-cultural-center-competition-entry-maxthreads	114
Figure 171: Analyse façade Source : https://www.archdaily.com/383084/city-cultural-center-competition-entry-maxthreads	115
Figure 172: Genèse conceptuelle de centre culturel, Source: Les auteurs.....	121
Figure 173: Fonctionnement du projet, Source: Les auteurs.	122
Figure 174: Radier général Source : http:// www.cours-geniecivil.com	124
Figure 175: Poteau métallique. Source : www.archdetaill.fr	124
Figure 176: Structure passerelle métallique. Source : static.dezeen.com.....	124
Figure 177: Structure passerelle métallique. Source : static.dezeen.com.....	124
Figure 178: VITRAGE LOW-E Source : https://pflamater.com/article-disp.asp?i=8	125
Figure 179: Système de fixation barre de bois Source : https://www.charpentes-bois.com/	125
Figure 180: Façade intelligente Source : https://www.monchauffageelectrique.com/	125

CHAPITRE INTRODUCTIF



Introduction générale

Le progrès scientifique et le mouvement moderne ont profondément transformé nos sociétés, engendrant d'importants bouleversements tant sur le plan technique que social et économique. Au cours du 20^e siècle, l'essor du mouvement moderne a remodelé le visage de nos villes, créant des structures imposantes qui ont laissé des empreintes durables dans le tissu urbain. Tizi Ouzou, imprégnée par cette dynamique moderne, a connu une urbanisation rapide, propulsée par la mise en place du réseau ferroviaire, l'intensification des échanges, l'exode rural et la croissance démographique.

L'étalement urbain incontrôlé, la croissance démographique rapide et la nécessité urgente de préserver notre environnement. Sont des défis contemporains auxquels nos villes sont confrontées. Comme le dit l'adage, "L'étalement urbain, c'est comme la météo, tout le monde en parle, mais personne ne semble pouvoir y faire quoi que ce soit". Cette réalité s'ancre dans le contexte du mouvement moderne, qui a également laissé ses marques ici à Tizi Ouzou.

En accord avec les paroles de l'urbaniste Jan Gehl, "Les villes doivent être conçues autour des personnes, pas autour des voitures".¹ La reconquête des tissus urbains existants prend le pas sur l'extension en périphérie, mettant fin à la consommation effrénée de l'espace naturel et agricole. Comme le souligne Jane Jacobs, "La ville, créée par tous, doit offrir quelque chose pour tous"².

C'est dans ce contexte que notre atelier se focalisera sur un site spécifique à Tizi Ouzou, celui de l'ancienne gare routière (actuellement), délocalisée à Bouhinoune. Ce lieu désaffecté, devenu une friche urbaine, constituera le cœur de notre réflexion et de notre action dans cet atelier dédié à la requalification urbaine. En nous attaquant aux problèmes sous-jacents engendrant les friches urbaines, nous aspirons à rendre la ville plus attractive, à améliorer la qualité de vie des citoyens, et à créer des cités résilientes et équilibrées. La requalification urbaine devient ainsi l'instrument essentiel pour transformer nos villes en des espaces où la vitalité sociale et économique peut s'épanouir.

¹ Jan Gehl, "Cities for People," Island Press, 2010

https://books.google.dz/books?id=IBNJoNlqQcC&lpg=PP1&hl=fr&pg=PR7&redir_esc=y#v=onepage&q=Les%20villes%20doivent%20%C3%AAtre%20con%C3%A7ues%20autour%20des%20personnes%2C%20pas%20autour%20des%20voitures%22&f=false

² Jane Jacobs, "The Death and Life of Great American Cities," Vintage, 1992

1. Problématique générale

Malgré sa position actuelle en tant que porte d'entrée de la ville, notre périmètre d'étude actuellement en friche urbaine, demeure en un état de stagnation, échappant à toute forme de d'animation urbaine. La structure de cette enclave revêt une importance particulière en tant qu'élément mémoriel et identitaire, ayant également été le catalyseur d'une dynamique sociale significative, et agissant comme un point d'interaction entre les espaces intérieurs et extérieurs de la cité.

Dans cette perspective, notre démarche vise à réintégrer ce lieu chargé d'histoire et de mémoire dans la dynamique urbaine, en nous interrogeant sur son nouveau rôle, en tenant compte de sa position stratégique en tant que seuil d'entrée de la ville.

Autrement dit ; Quelle nouvelle fonction notre friche urbaine doit-elle adopter afin de retrouver une dynamique urbaine renouvelée et de valoriser le seuil de la ville de Tizi Ouzou, contribuant ainsi à renforcer son intégration avec son environnement urbain ?

2. 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.

3. Problématiques spécifiques :

La ville de Tizi Ouzou, aujourd'hui, subit les répercussions de l'étalement urbain, phénomène ayant des impacts significatifs sur la qualité de vie et l'urbanité de la ville. Dans ce contexte, notre périmètre d'étude se concentre sur une partie des quartiers de l'entrée ouest, le long de l'avenue LARBI BEN MHIDI. Ces quartiers ont connu par le passé une dynamique sociale marquée par la présence d'un marché, de cités d'habitations ainsi que des infrastructures telles que l'ancienne gare routière. Cependant, après le déplacement du marché et la délocalisation de la gare routière, cette entité de la ville, jadis maquée par son animation urbaine et sociale particulière, devient désormais un site de transit en marge de la dynamique urbaine en dépit de sa proximité du centre. Pour remédier à cette situation, il est nécessaire de poser la problématique suivante :

- Comment améliorer le vécu et l'animation du périmètre tout en lui offrant une nouvelle image soucieuse de l'identité du lieu ?
- Comment faire de ce périmètre d'étude un lieu de vie et de rencontres intégré à son territoire tout en remédiant à ses dysfonctionnements urbains, économiques et sociaux ?

4. Hypothèses

- **Remédier au caractère de transit de la voie** : Ouvrir le périmètre à la ville en corrigeant le caractère de transit de la voie.
- **Relier le périmètre au centre urbain**
- **Affermir le seuil et créer une nouvelle image** : Renforcer l'identité du lieu pour améliorer son image et son attractivité.
- **Diversification Fonctionnelle** : En optimisant la polyvalence du périmètre par des équipements variés, nous visons à créer une dynamique urbaine attractive, renforçant son identité et son attrait pour la communauté locale et les visiteurs.
- **Améliorer la qualité de vie des habitants** : Intégrer des activités et des espaces propices à la mixité sociale.

5. Objectifs

Notre projet urbain vise les objectifs suivants :

- Affirmer le rôle charnière du périmètre et remédier au caractère de transit.
- Instaurer un dialogue harmonieux entre les différentes composantes du périmètre, favorisant une cohésion urbaine.
- Améliorer la qualité de la mobilité urbaine et la sécurité des déplacements.
- Améliorer durablement le cadre de vie des habitants et des usagers.
- Offrir une meilleure qualité environnementale.

6. Méthodologie de travail

Notre travail est organisé en quatre chapitres :

Chapitre introductif : présentant le contexte, la problématique globale, le choix de la ville de Tizi Ouzou et les objectifs que nous souhaitons atteindre.

Chapitre 1 : Approche contextuelle en deux phases la lecture diachronique suivie la phase de diagnostic urbain pour comprendre les enjeux et définir les objectifs du périmètre étudié.

Chapitre 2 : Proposition urbaine avec une stratégie globale de renouvellement pour atteindre les objectifs.

Chapitre 3 : approche thématique appuyée sur des référents ainsi que présentation de l'assiette d'intervention et du thème du projet architectural.

Chapitre 4 : approche architecturale qui contient la synthèse du processus conceptuel du projet architectural, son programme et son fonctionnement globale.

7. Définitions de concepts

1 Définition de l'étalement urbain

L'étalement urbain est un phénomène qui se produit lorsque la superficie d'une ville augmente tandis que sa densité de population diminue. Il peut prendre différentes formes, telles que la tache d'huile, les doigts de gant ou le mitage. La lutte contre l'étalement urbain se concentre principalement sur le mitage, qui est une forme d'expansion urbaine plus éparpillée. La densification est l'une des réponses possibles pour contrer l'étalement urbain.³

1.1 Causes de l'étalement urbain :

- Les interactions socio-économiques, influencées par des facteurs macro-économiques (croissance économique, mondialisation) et micro-économiques (augmentation du niveau de vie, coût du foncier).
- Facteurs démographiques tels que la croissance démographique.
- Préférences individuelles en matière de logement, transports et problèmes urbains.⁴

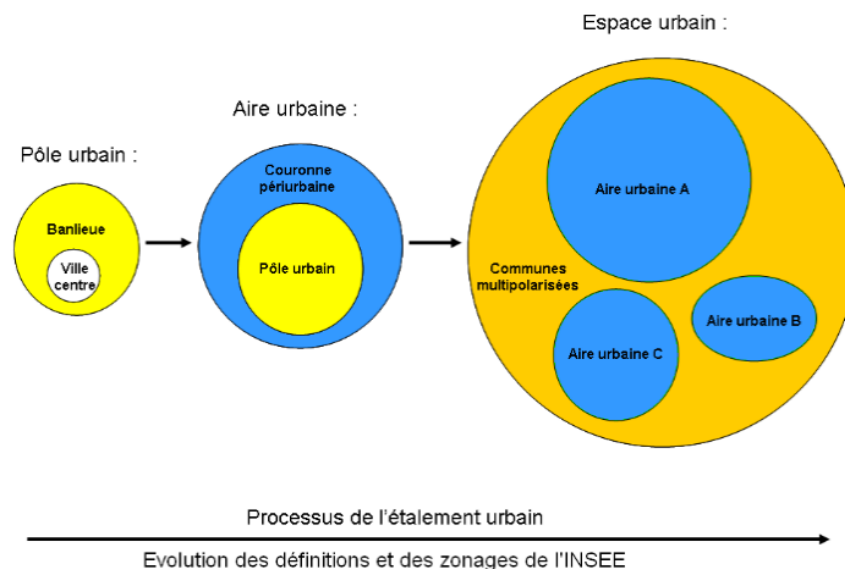


Figure 1 : Processus de l'étalement urbain Source : Les auteurs.

³ <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/etalement-urbain-urban-sprawl-expansion-urbaine>

⁴ <https://www.ofb.gouv.fr/les-causes-de-letalement-urbain>

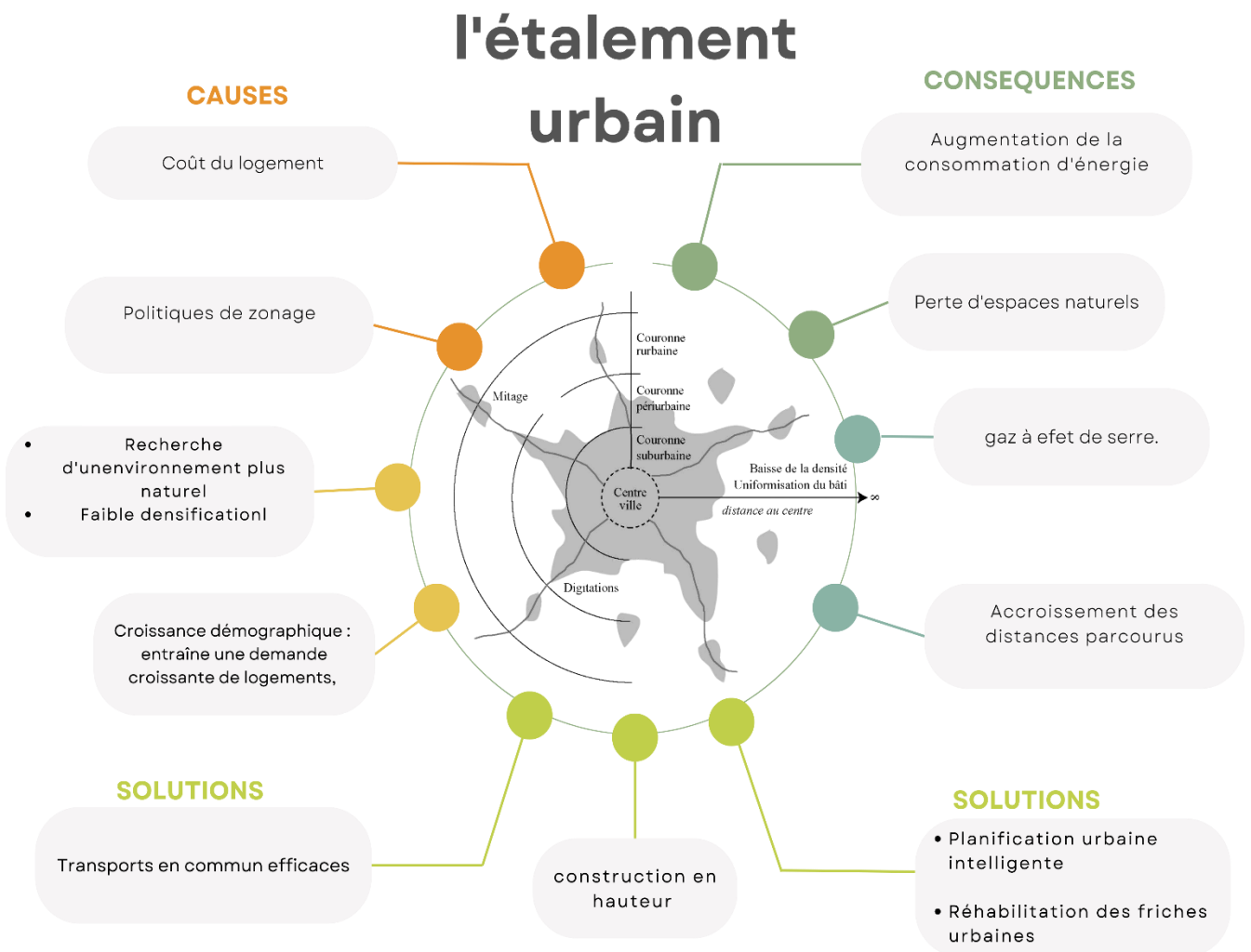


Figure 2 : Etalement urbain causes conséquences solution. Source: Les auteurs

1.2 Effets de l'étalement urbain :

- Critiques émergent concernant les aspects culturels, économiques et environnementaux.
- Le développement durable et le renouvellement urbain sont présentés comme des réponses pour réduire l'étalement urbain.⁵

⁵ https://jalonedit.univ-cotedazur.fr/enjeux-cote-azur/cours/partie_4/les-causes-de-l2019etalement-urbain.html

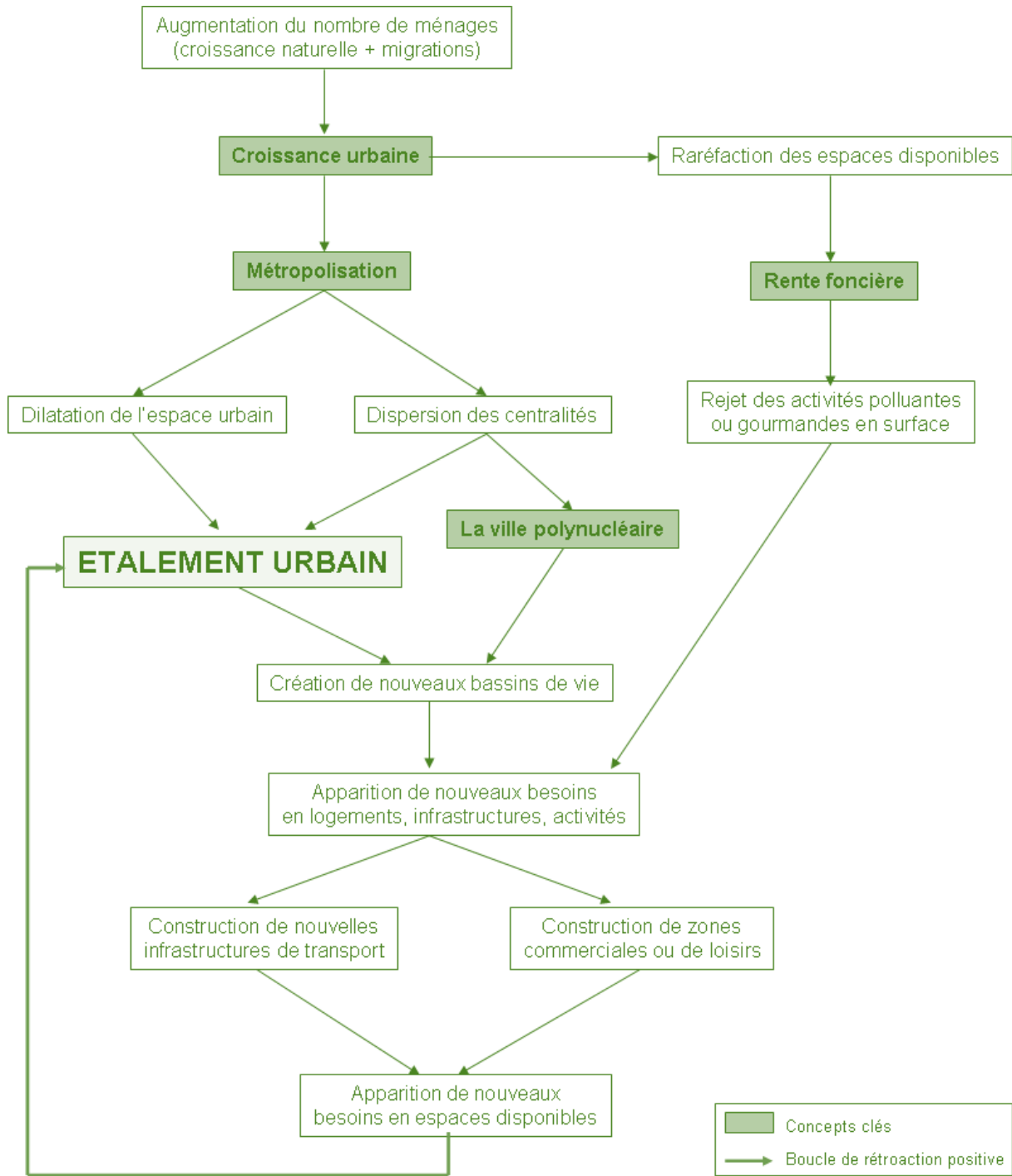


Figure 3 : Le cercle vicieux de l'étalement urbain. Source : Les auteurs.

2 Les friches

Définition :

Les friches urbaines sont des zones urbaines délaissées dont la fonction a été interrompue ou déplacée vers d'autres zones d'activités. Ainsi, la construction demeure dans la ville mais sans attribution précise, que ce soit en raison de la petite superficie du bâtiment, de faillites, de son intégration dans le tissu urbain, ou pour toute autre raison.

- ✓ Selon le dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, Pierre MERLIN et Françoise CHOAY définissent les friches urbaines telles que des « Terrains laissés à l'abandon en milieu Urbain».
- ✓ Emmanuel Rey les définit comme étant : « spécifiquement caractérisé par une situation de déséquilibre, qui correspond à une inadéquation entre le potentiel d'utilisation du site et les activités qui s'y déroulent et par une durée prolongée sans investissement qui tend à réduire de manière significative sa valeur d'usage ».

Définition des urbanistes :

- Jaime Lerner (urbaniste et architecte) : **"Les friches ne sont pas des espaces vides, mais des pages blanches qui attendent d'être écrites par la diversité des habitants."**
[Urban Acupuncture: Celebrating Pinpricks of Change that Enrich City Life](#)
- Jan Gehl : **"Les friches urbaines sont des cicatrices dans le tissu urbain, mais aussi des opportunités pour la régénération."**
["Cities for People"](#)
- Charles Montgomery (journaliste et auteur sur l'urbanisme) : **"Les friches urbaines sont des opportunités dormantes qui attendent d'être éveillées par la créativité collective des citoyens."**
[Happy City: Transforming Our Lives Through Urban Design](#)

Typologie des friches :

La typologie des friches comprend plusieurs types en fonction de leur activité antérieure. On distingue

- les friches industrielles, issues de l'arrêt d'activités d'extraction ou de délocalisations,
- les friches militaires liées à des réformes des politiques publiques,
- les friches portuaires résultant de l'obsolescence d'équipements,
- les friches ferroviaires provenant d'emprises devenues obsolètes,

- les friches urbaines laissées à l'abandon en milieu urbain. Selon Tomas (2003), l'histoire du projet urbain est étroitement liée à celle des friches industrielle

3 Requalification urbaine :

La requalification urbaine, selon l'ADEME (2023), est un processus d'urbanisation qui vise à transformer physiquement un espace pour lui donner une nouvelle utilité, tout en préservant son histoire et sa culture.

- L'objectif principal est de revitaliser l'espace urbain par le biais de rénovations, réaffectations et restaurations d'infrastructures existantes.
- Les enjeux majeurs incluent la valorisation de l'identité locale, la préservation du patrimoine culturel et historique, ainsi que l'amélioration de la qualité de vie communautaire.
- Les actions concrètes englobent la réaffectation des espaces, la réhabilitation des bâtiments historiques, la création d'espaces publics propices aux interactions sociales, et un engagement envers des pratiques durables pour un développement équilibré.



Figure 4 : Les principaux enjeux de la requalification des friches. Source : Les auteurs.

4 Renouvellement urbain :

Définition :

Renouvellement urbain est une alternative pour lutter contre l'étalement urbain.

Le renouvellement urbain vise souvent à la refonte complète de quartiers considérés comme socialement marginalisés. Il s'agit de réhabiliter, rénover, et parfois de démolir des structures existantes pour revitaliser des zones urbaines en difficulté.

Objectif :

Implique parfois des changements plus radicaux, y compris la démolition d'infrastructures existantes pour faire place à de nouveaux développements, souvent associé à des périodes de croissance économique ou de développement industriel.

Enjeux :

- Revitalisation des secteurs vieillissants.
- Optimisation de l'utilisation de l'espace.
- Compréhension approfondie des dynamiques économiques et sociales.

Actions :

- Réhabilitation, reconstruction, rénovation urbaine, régénération urbaine.
- "Construire la ville sur la ville" - Intégration de nouveaux développements sur des emplacements urbanisés.
- Modernisation des infrastructures pour répondre aux besoins contemporains.
- Stimuler l'économie locale par le développement d'activités nouvelles.

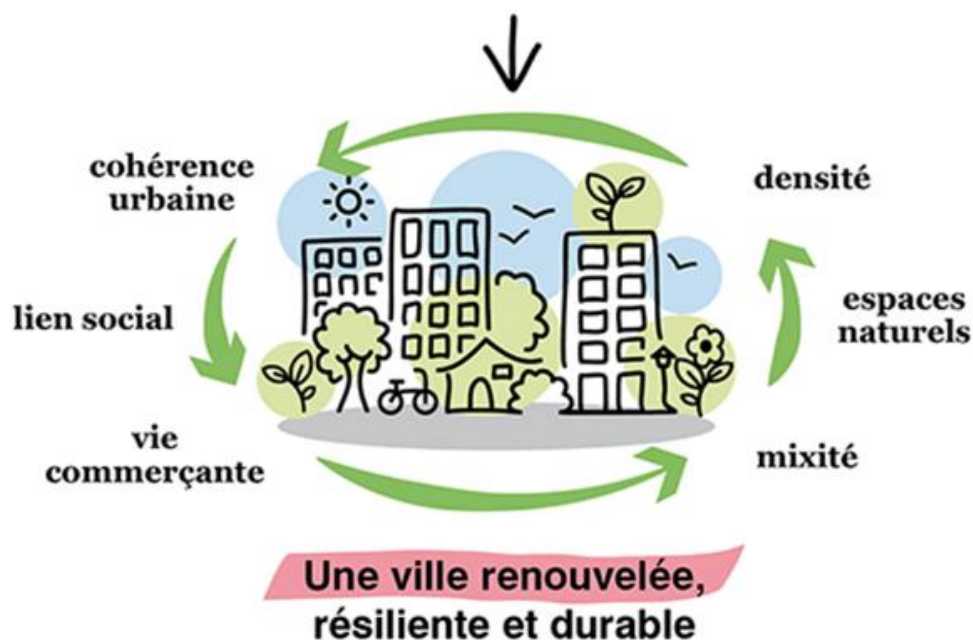


Figure 5 : Schéma de renouvellement urbain. Source : <https://www.semanticscholar.org>

5 Définition du « transit » dans l'urbanisme :

Dans le contexte de l'urbanisme, le « transit » fait référence au mouvement ou à la circulation de personnes, de marchandises et de véhicules dans les zones urbaines. Il englobe divers modes de transport, la circulation des piétons et la planification globale de la mobilité au sein d'une ville ⁶

6 la rupture ou la Fragmentation urbaine

Elle peut se définir brièvement comme « une coupure [partielle ou absolue] entre des parties de la ville, sur les plans social, économique et politique. » (Gervais-Lambony, 2001, cité dans Dupont et Houssay-Holzschuch).

La fragmentation urbaine se définit comme une coupure, partielle ou totale, entre différentes parties de la ville, englobant des aspects sociaux, économiques et spatiaux. Ce phénomène artificiel résulte du morcellement de l'espace urbain, provoquant des discontinuités et une perte de cohérence entre ses composantes ⁷

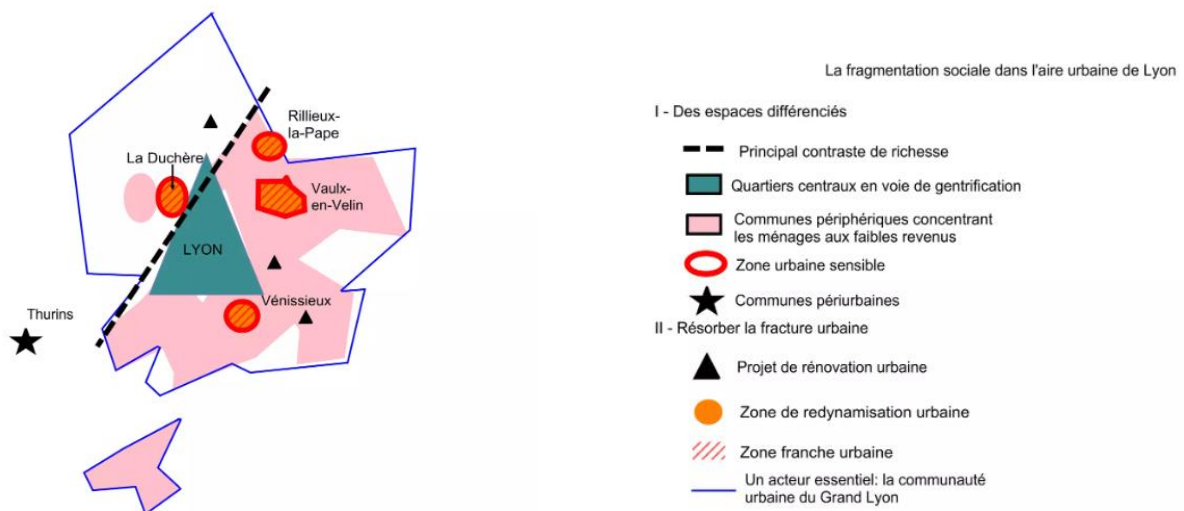


Figure 6 : Schéma sur la fragmentation urbaine à Lyon.

Source : <https://fr.slideshare.net/hgeom2b/schma-sur-la-fragmentation-urbaine-lyon>.

⁶ <https://www.cnrtl.fr/definition/transite>

⁷ <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c2194#:~:text=Ph%C3%A9nom%C3%A8ne%20artificiel%20de%20morcellement%>

7 Seuil urbain :

Le seuil urbain fait référence à la transition entre un espace non urbain et un espace urbain. C'est le point où les caractéristiques de l'environnement changent, marquant l'entrée dans une zone urbaine. Ce point peut être symbolique et être souligné par des changements dans l'architecture, le paysage, ou d'autres caractéristiques visuelles.

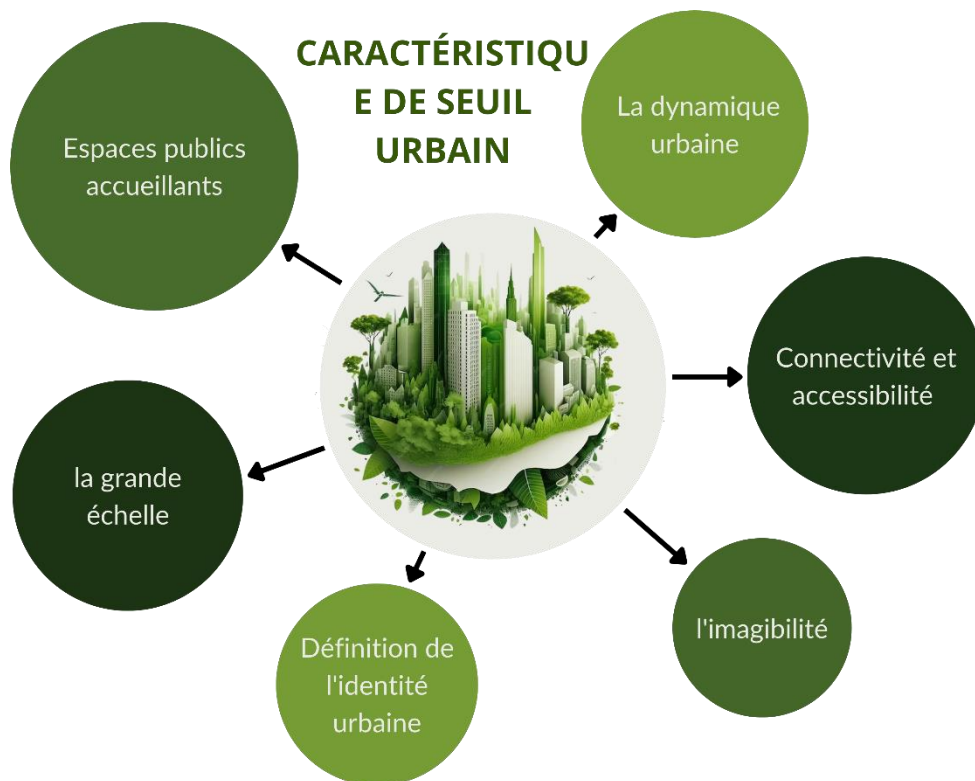


Figure 7: Caractéristique de seuil urbain. Source : Les auteurs

CHAPITRE 1 : APPROCHE CONTEXTUELLE



1. Présentation de la ville de Tizi-Ouzou :

1.1 A l'échelle nationale :

La ville de Tizi Ouzou se situe au cœur de la Kabylie, à 110 km de la capitale Alger et à 40 km du massif du

Djurdjura, à une trentaine de kilomètres de la méditerranée.

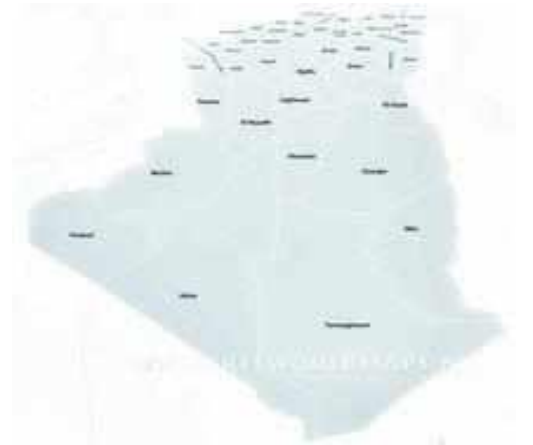


Figure 8 : Localisation tizi ouzou
Source : <http://www.carte-du-monde.net/>
Traité par les auteurs

1.2 A l'échelle régionale :

La ville de tizi ouzou chef lieu de la wilaya, il est délimité par :

- Au Nord par la commune de Makouda.
- Au Sud par la commune de Beni zmenzer.
- A l'Ouest par la commune de Draa Ben Kheda.



Figure 9: limite de la wilaya de tizi ouzou
Source : <https://d-maps.com/> traité par les auteurs

1.4 Limites naturelles :

a ville est caractérisée par un relief montagneux escarpé et squelettique entouré de montagnes, de collines et de vallées.



Figure 10 : Carte topographique Tizi-Ouzou
Source : Topographic-map.com/ Traité par les auteurs.

1.5 A l'échelle de la ville :

Tizi Ouzou, la chef-lieu de la wilaya est entourée administrativement de 10 communes :

- ☐ Au nord par les communes : Sidi Naâmane et Ait Aïssa Mimoun.
- ☐ Au sud par les communes de Irdjen, Béni Aïssi, Béni Zmenzer.
- ☐ A l'ouest par les communes de Draa Ben-Kheda ET Tirmatine.
- ☐ A l'est par les communes de Ouaguenoun, Freha et Tizi Rached.

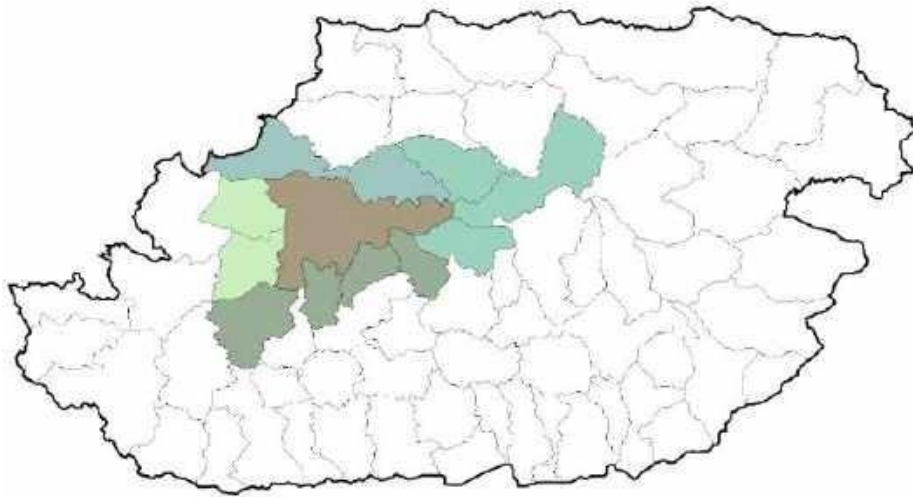


Figure 11 : Découpage administrative de la wilaya de Tizi-Ouzou
Source : <https://gifex.com/fr/fichier/carte-routiere-de-tizi-ouzou/> traité par Auteurs

1.5.1 Accessibilité :

La ville de Tizi-Ouzou est traversée par deux axes importants :

- La RN12 qui assure la liaison Alger-Tizi-Ouzou et Bejaia.
- La RN72 qui assure la liaison Tizi-Ouzou jusqu'à Tizirt.



Figure 12 : Tracé routier de la wilaya de Tizi-Ouzou
Source : <https://gifex.com/fr/fichier/carte-routiere-de-tizi-ouzou/> traite par Auteurs

1.6 Vocations et données démographiques :

1.6.1 Vocations :

La ville de Tizi-Ouzou à un caractère pluridisciplinaire ; elle renferme plusieurs équipements multiple fonction tels que : les hôpitaux, les infrastructures sportives, l'université Mouloud Mammeri, les équipements administratifs, les équipements culturels et économique



Figure 13 : Vocations de la ville de Tizi-Ouzou.
Source : PDAU traité par Auteurs.

1.6.2 Données démographiques :

Tizi Ouzou à une ressource humaine importante, et le compte une population totale de 156 775 habitants ⁸ dont 65% résident à la nouvelle ville ⁹. Et environ 35% dans le reste de la ville ¹⁰.

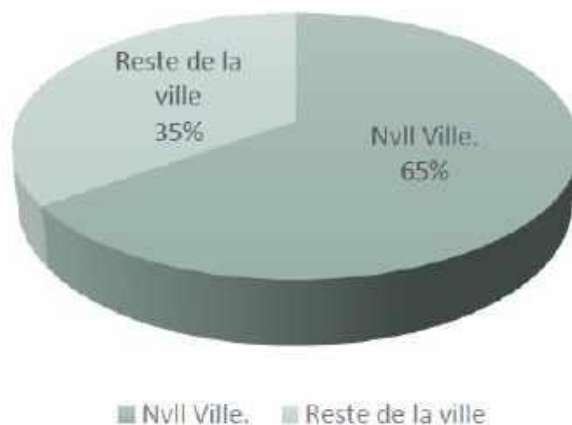


Figure 14 : donnée démographique de la ville Tizi ouzzou
Source : Les auteurs.



Figure 15 : Stade boukhalfa tizi-ouzzou
Source : <https://www.mjs.gov.dz/>

⁸ DPSB, Annuaire statistique 2018, P 24.

⁹ Office National du Tourisme, Tizi-Ouzou et la Kabylie du Djurdjura Guide et plans, AGIR-Plus Edition

¹⁰ Agir plus Edition et communication. « Guide et plans de Tizi-Ouzou et la Kabylie du Djurdjura. »

2 Lecture Diachronique :

L'objectif de cette lecture est de l'histoire urbaine de la ville dans le temps est de comprendre l'évolution de structure urbaine à travers les différentes périodes historiques. Et connaître la naissance et les différentes transformations dans notre périmètre d'étude

2.1 Le passage territorial (146 Av. J.C 1640) :

Fait historique :

- L'arrivée des romains.

Faits urbains :

- Formation du premier village (amraoua) à côté de L'oued Sébaou.
- Création d'un poste d'observation (surveillance)
- Création de l'axe territorial Alger-Bejaia.

Les éléments de permanence :

- L'axe territorial Alger-Bejaia Source:
- Le Village amraoua

Constat :

Aucune trace n'est déjà apparue dans notre périmètre d'étude dans cette période.

2.2 Du passage au Bordj (1640-1830) :

Fait historique :

- Pénétration des Turcs à Tizi Ouzou en 1640.

Faits urbains :

- En 1720 : Transformation du poste d'observation en Bordj Turk qui symbolise le pouvoir militaire
- Réorganisation du village Amraoua et la formation

Du premier tissu traditionnel « LA SMALA ».

- Elaboration d'une rue qui relie entre le bordj turc et smala
- instauration du marché à l'intersection des 2 axes
- (un point d'articulation entre le bordj et la smala)
- Création de deux portes (seuils d'accès au village)

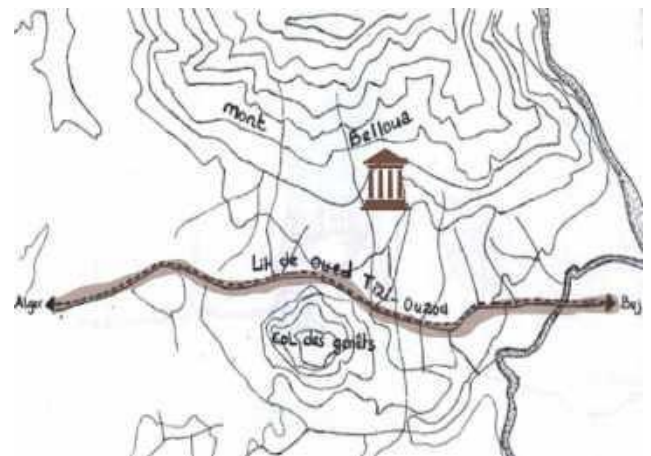


Figure 16 : Carte de tizi ouzzou à l'époque romaine. Source: Service du CADASTRE de la wilaya de Tizi-Ouzou traité par les auteur

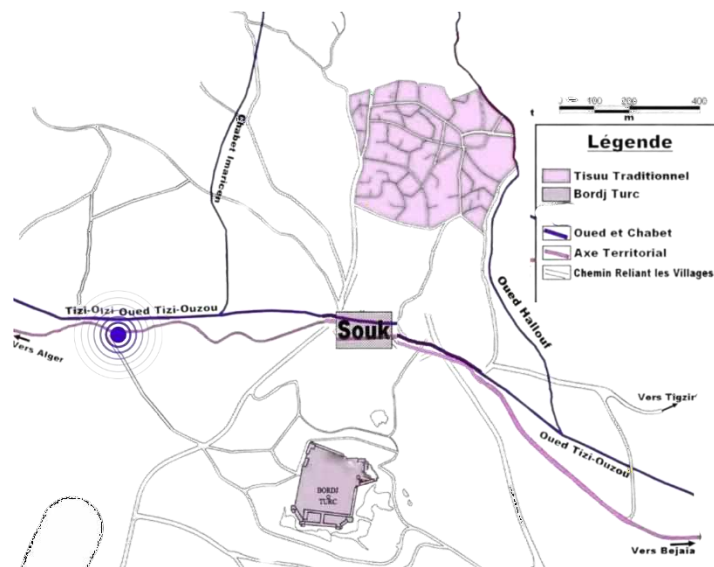


Figure 17 : Carte de tizi ouzzou à l'époque ottomane.

Source: Service du CADASTRE de la wilaya de Tizi-Ouzou.

qui assuraient la relation entre le dedans et le dehors

L'oued Sébaou.

Les éléments de permanence :

- L'axe territorial Alger-Bejaia
- L'axe qui relie le village avec le bordj
- Le bordj turc de Tizi-Ouzou
- La Smala

Constat :

Aucune trace n'est déjà apparue dans notre périmètre d'étude dans cette période.

2.3 Période coloniale Française :

L'occupation a commencé par les infrastructures de défense et de contrôle laissées par les turcs. Cette période se développe en quatre sous périodes historiques qui sont :

2.3.1 Du Bordj au Bourg (1830-1870) :

Fait historique :

- 1830 : La Colonisation française en Algérie
- 1844 : L'arrivée des français à la région kabyle

Faits urbains :

- 1844 : Le bordj turc fut reconquis.
- 1855 : Transformation du bordj en caserne.
- Les transformations :
Réorganisation du bordj
Déplacement des portes vers l'axe territorial
- 1858 : La création du centre de peuplement européen, Premier noyau et le déplacement du Souk vers l'ouest.

Dans ce noyau on trouve le tracé du plan en damier structuré par les axes Alger –Bejaia

et l'axe Balloua et l'utilisation de la notion d'ilot

L'emplacement d'église au centre du tracé en damier (organisation de ville au Tour d'église)

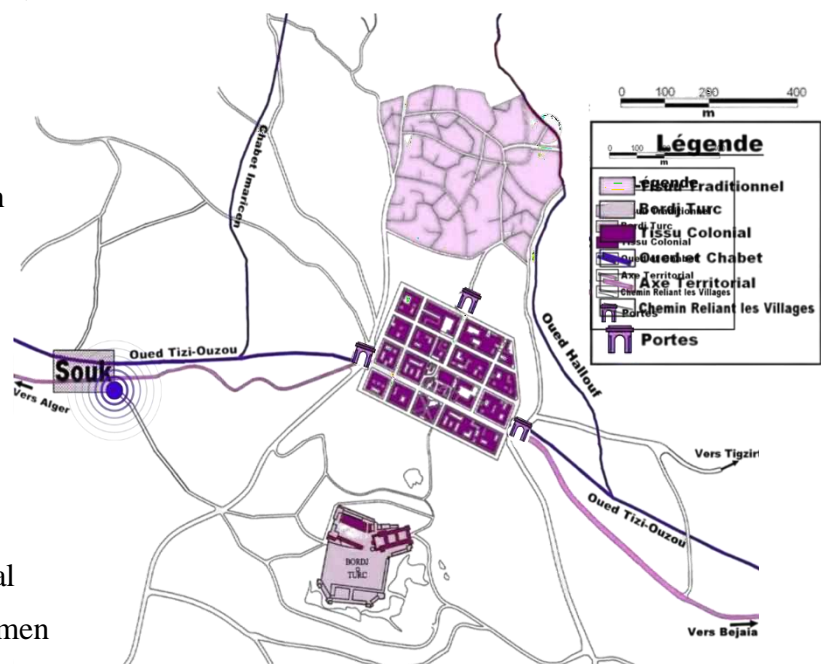


Figure 18 : Carte de tizi ouzzou à l'époque coloniale

Source: Service du CADASTRE de la wilaya de Tizi-Ouzou traité par Les auteur

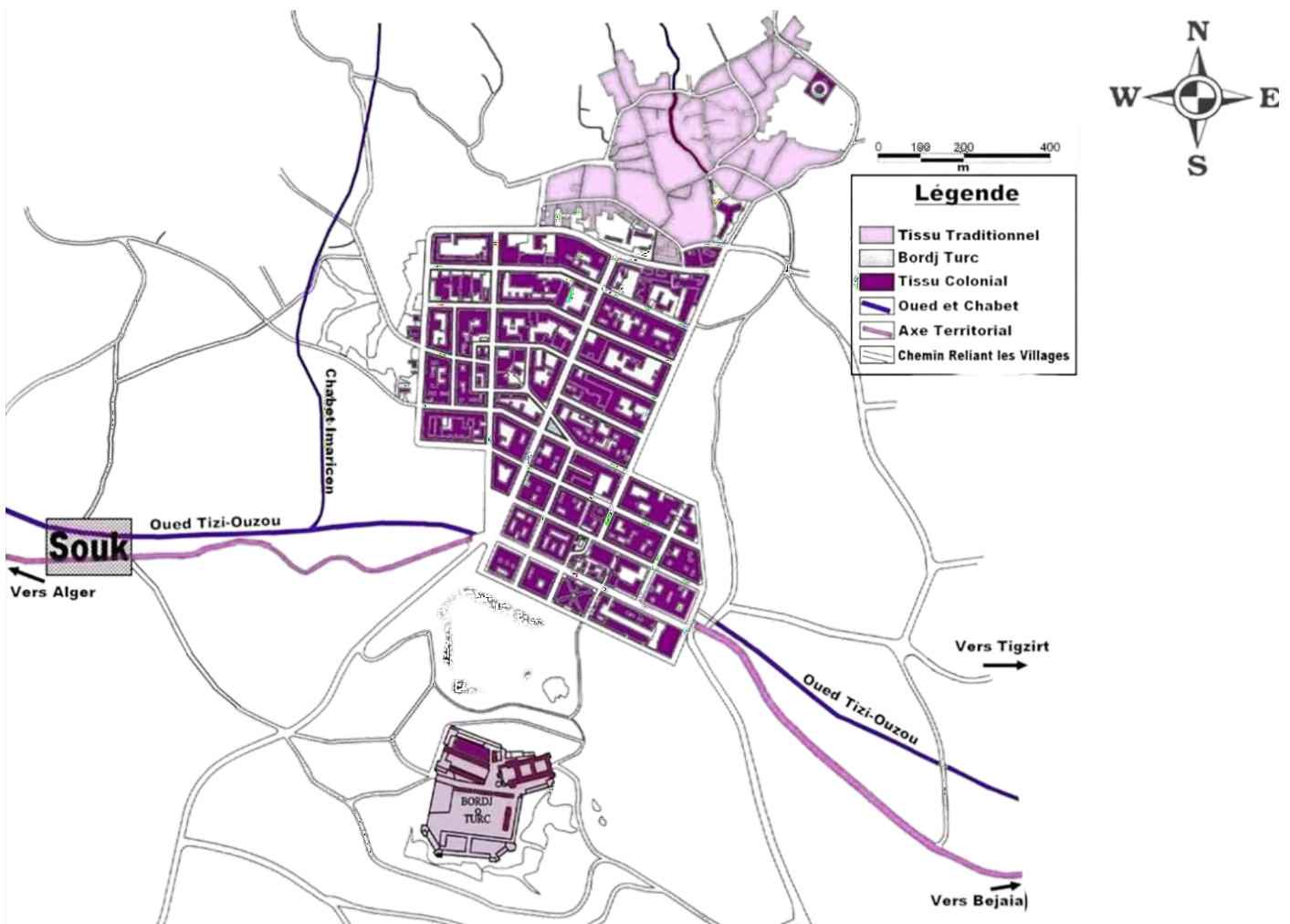
2.3.2 L'extension du Bourg (1871-1880) :

Fait historique :

- 1871: L'insurrection de chikh El Mokrani
- 1873: Extension du village de fondation coloniale.

Faits urbains :

- Croissance démographique et d'activités.
- Destruction d'une partie du village Kabyle.
- L'extension s'est faite vers le nord-ouest et sur les traces de la partie sud de La smala.
- Les anciens axes périphériques deviendront des boulevards qui articulent



Source: Service du CADASTRE de la wilaya de Tizi-Ouzou traité par Les auteurs

la nouvelle extension (assureront les articulations avec les nouvelles extensions.)

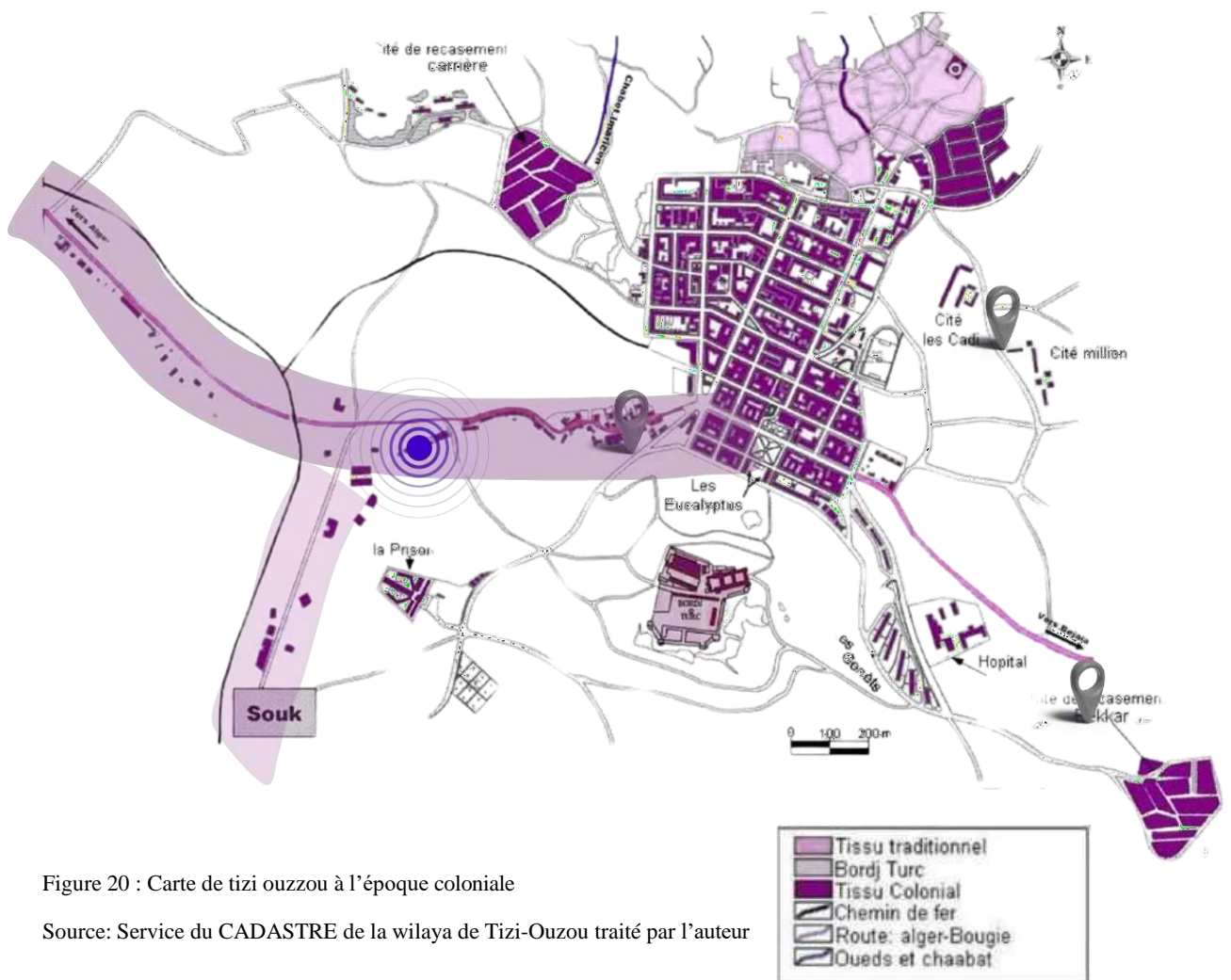
2.3.3 Le Bourg se dote d'un chemin de fer (1880-1950) :

Fait historique :

- 1881 : l'instauration de l'état civil
- 1888 : L'avènement du chemin de fer Alger-Thénia.
- 1920 : Création de bâtiments tels que : palais de justice, prison, école....etc.
- 1940-1950 : passage du « stade traditionnel rural »
à un «stade urbain et assimilé ».

Faits urbains :

- l'axe Bejaia –Alger devient une ligne de Croissance
- extension vers le Ouest due à l'avènement du chemin de fer.



2.3.4 De l'îlot à la barre (1950-1962) :

Fait historique :

- 1954: Tizi-Ouzou devient préfecture de la Grande Kabylie
- 1956 : Naissance des cités de recasement
- 1958: Lancement du plan de Constantine (plan développement social et économique)

Faits urbains :

La ville s'agrandit dans les directions est ouest et dépasser

les limites anciennes (la création de différents équipements

(Habitations, éducatif, administrative, sanitaire)

- La ville sera divisée en cinq zones fonctionnelles par l'application de système zoning

- 1956: Naissance des cités de recasement; et les des premières Barres(H.L.M); à l'ouest,
- la cité 5 juillet s'implante sur la partie haute du périmètre, le reste est encore de vaste terrain agricole. Le tribunal

Les éléments de permanence :

- Bâtiments Algérie-télécom
- le -square
- l'axe territorial
- Les voies structurantes

Constat :

L'extension de la ville qui a suivi l'axe territorial et le chemin de fer a contribué à la naissance d'un nouveau périmètre qui est l'actuel quartier de l'ancienne gare avec une vocation économique en raison de déplacement du marché.

2.4 Période post colonial (1962 à nos jours) :

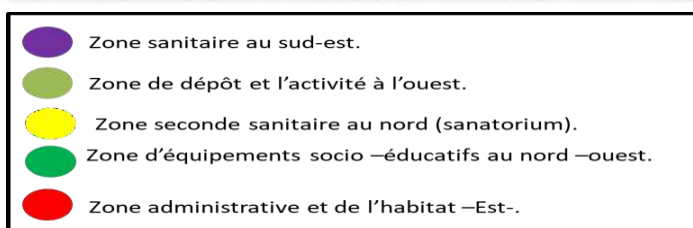
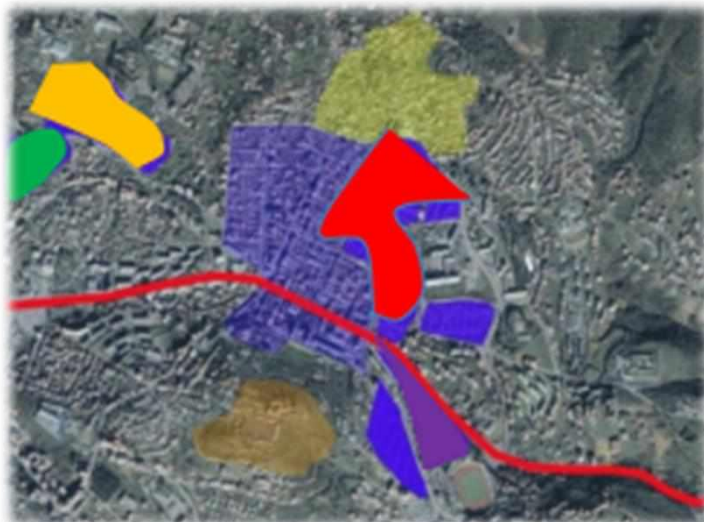


Figure 21 : Premier éclatements de TIZI -OUZOU en 1958

Source : Document d'urbanisme PDAU de Tizi-Ouzou

2.4.1 Éclatement de la ville (1962-2000) :

Fait historique :

- 1962 : Indépendance.
- 1962 à 1967 : L'exode rural vers la ville de Tizi-Ouzou
- 1968 : la ville de Tizi-Ouzou à bénéficie d'un programme

spécial qui annonce la relance du développement du cadre

urbain(La crise du logement)

- La politique des ZHUN en Algérie.

Faits urbains :

- 1962-1971 : achèvement du plan de Constantine
- 1971 : Plan de Boumediene socioéconomique et éducatifs PUD de, qui visent à restructurer et densifier l'espace urbain.

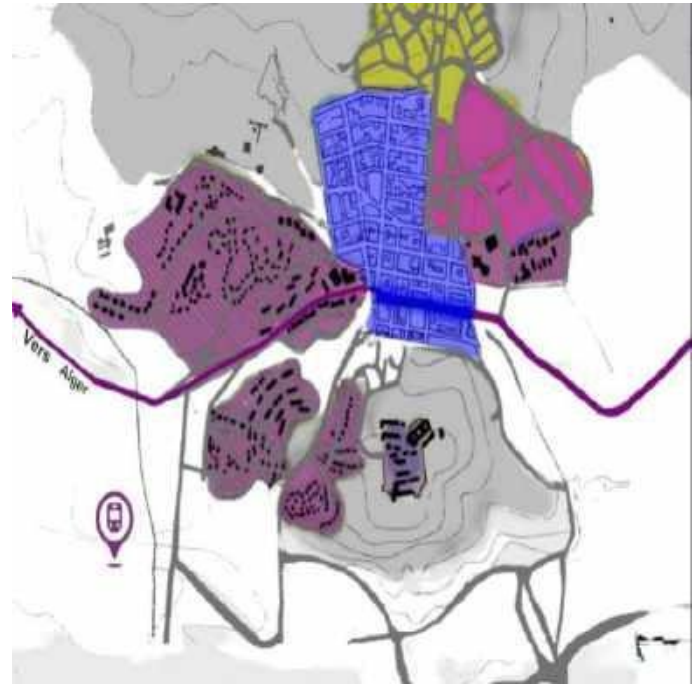


Figure 22 : Carte de tizi ouzzou a l'époque post colonial

Source: Service du CADASTRE de la wilaya de Tizi-Ouzou traité par l'auteur

- 1975 : Réalisation de pôles universitaires : Campus Hassnaoua et Oued Aissi.
- 1977 : Lancement de la ZHUN Sud pour remédier à l'explosion démographique
- 1990 : Libération du marché foncier, et apparition des lotissements et coopératives.
- 1990 : Les lois relatives à l'aménagement et à l'urbanisme (les instruments d'urbanisme)

Constat :

La construction de l'ancienne gare dans le périmètre d'étude a créé un dynamisme social à l'entrée ouest du la ville de Tizi Ouzou

2.4.2 La nouvelle ville de Tizi-Ouzou (2000- nos jours) :

Fait urbains :

- Les anciens équipements deviennent friche comme ancienne gare
- Un tissu industriel et résidentiel à l'est vers oued aissi
- Réalisation des nouveaux équipements à l'entrée de la Ville Tizi-Ouzou (stade boukhalfa, équipement administratif

(de cantabile, d'agriculture) occupation des poches vides



Figure 23 : Carte de tizi ouzzou a l'époque postcolonial

Source: Service du CADASTRE de la wilaya de Tizi-Ouzou traité par l'auteur

Les éléments de permanences :

- L'axe territorial Bejaia-Alger.
- La trame urbaine du tissu colonial.
- Les grands ensembles de l'habitat.
- Le bordj turc.
- Les grands équipements

Constat :

La désaffectation de l'ancienne gare fait perdre le périmètre sont dynamisme social ces fonction commercial et l'expose à l'abandon .

En résumer

Synthèse :

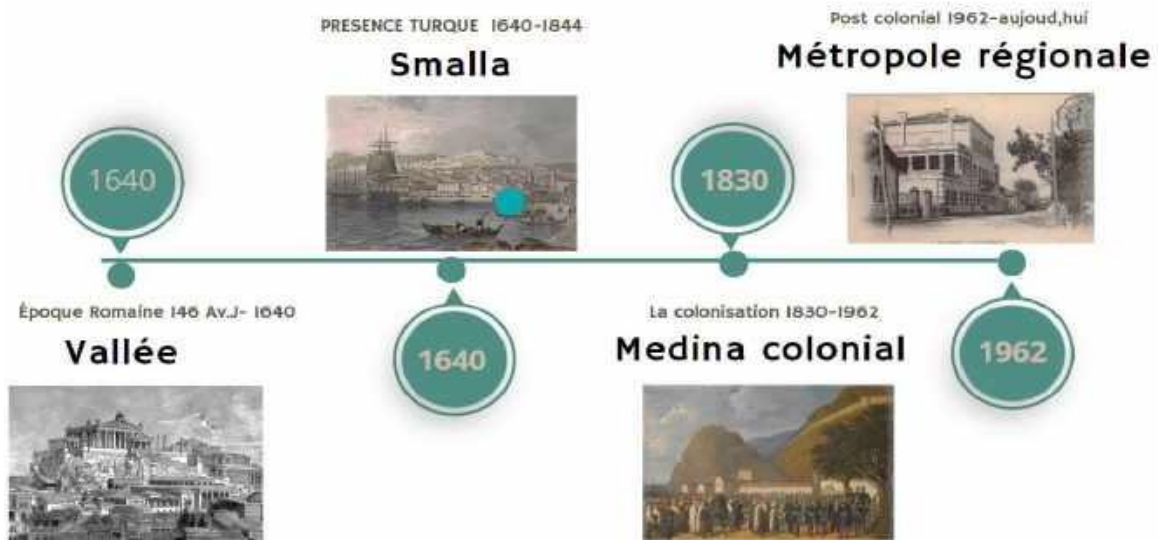


Figure 24: Axe chronologique histoire de tizi-ouzou
Source : Auteurs

L'étude historique du périmètre nous amène à constater l'importance que représente le périmètre de l'ancienne gare par rapport à la ville de Tizi-Ouzou, mais aussi de la variabilité de son statut par rapport à cette dernière. D'abord il était une périphérie qui la divisé en deux entité (un axe de croissance) puis devenu un centre des échanges commerciaux à l'époque ottomane. Et à la rentré des colonisateurs le périmètre s'évolue en alignement en suivant l'axe territorial et le chemin de fer. Aujourd'hui notre périmètre a perdu sa cohérence urbaine après le déplacement de la gare Malgré le statut qu'il occupe il demeure non vécu avec un manque de dynamique urbain et se contente d'être un axe de transit.

Problématique générale :

La ville d'aujourd'hui a perdu tout caractère d'une hiérarchie et d'une structure spatiale Contrairement a la ville ancienne. avec la désaffectation de la gare le périmètre a perdu son dynamisme social et économique ce qui a engendrer une friche urbaine .de ce fait on s'interroge sur la stratégie de la reconquête de cette dernière pour affirmer le rôle du périmètre dans la création du dynamisme urbain et renforcer sa situation en porte urbaine de Tizi Ouzou (seuil) ?

3. Lecture Synchronique :

3.1 État des lieux

3.1.1 Situation et délimitation du périmètre :

- Notre périmètre se situe au cœur du tissu post colonial au périphérique sud de pos 5
- Notre zone est stratégiquement située à proximité du centre historique de Tizi Ouzou, représentant la première extension vers l'ouest le long de l'axe territorial de la RN12 (ancienne axe territorial) qui reliait, autrefois, la ville d'Alger à Bejaïa (la grande échelle).
- Il est à l'entrée ouest de la ville de Tizi Ouzou (au seuil)



Figure 26 : carte de situation par rapport au pos 5. Source : Google earth

Notre périmètre est délimité par :



Figure 27 : Carte des limites de périmètre d'étude . Source : Google earth traité par les auteurs

constat :

Sa position stratégique à l'entrée de la ville lui confère des atouts d'échelle et d'image et d'attractivité

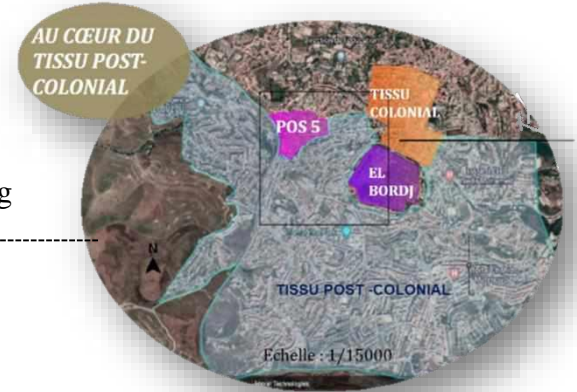
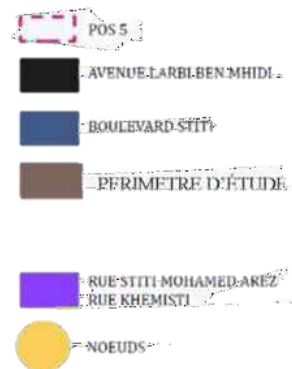


Figure 25 : carte des tissu .Source : Google earth traite par les auteurs



- Sud: Bd STITI articulant le périmètre vers la nouvelle ville, cité 11 décembre et Lotissement Bouaziz
- nord : la cour de la justice et la cour des comptable
- est : lot bouzize

3.1.2 Lecture morphologique

- Le périmètre d'étude s'étend vers l'ouest du noyau urbain colonial, le long de la RN 12 avec un tracé organique .
- Contrairement au tissu colonial en damier, il représente une occupation éparse du foncier en lien avec la construction de grands ensembles.

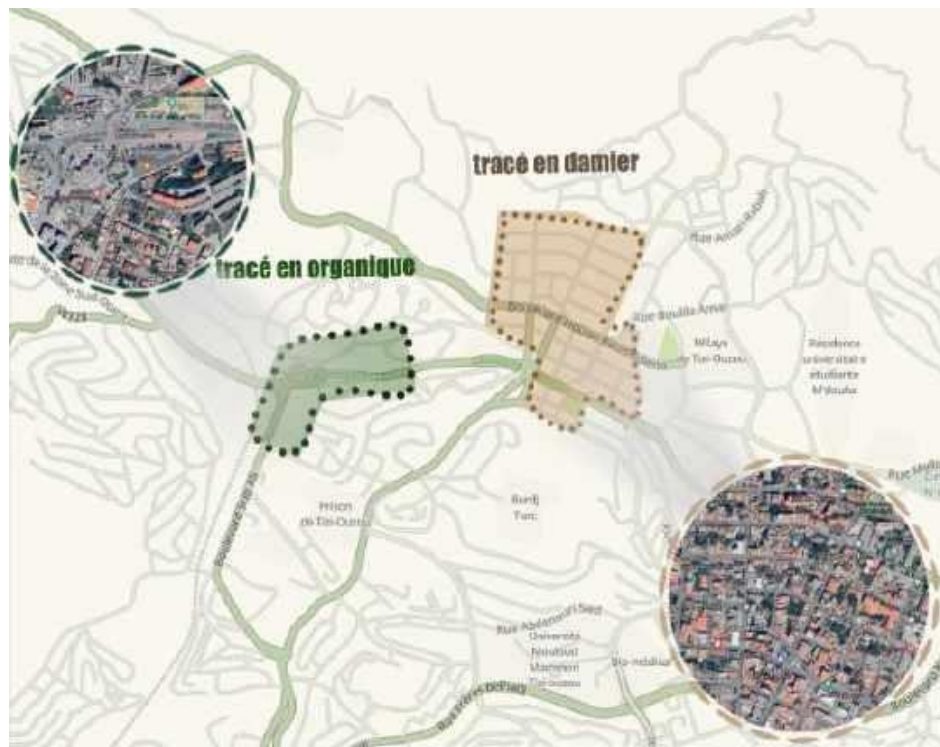


Figure 28 : Carte des traces urbaines. Source : Waze traité par les auteurs

3.1.3 Accessibilité :

➤ L'avenue LARBI BEN MHIDI

- Rôle : elle relie l'entrée de la ville au centre (articule intérieur et extérieur de la ville)
- impact :C'est une voie a grande circulation cet axe est en dehors de l'échelle de la ville et crée une rupture franche [il n'est pas compatible a l'échelle de la ville et ni le périmètre] représente une source de bruit

➤ Boulevard ST ITI ALI

- Rôle Relie l'entrée ouest a la ZHUN
- impact :une voie à l'échelle de la ville .Représente un point fort et compatible pour la ville apporte animation et dynamisme avec le périmètre

➤ Rue STITI MOHAMED AREZKI

- Rôle : relie entre le périmètre et les cites limitrophe
- impact : un flux faible (mécanique et piéton).une rue qui nous offre une ambiance assez calme.

➤ Rue des frères CHAFAA

- impact : Flux moyen, largeur de la voie insuffisante, voie ombragée. Stationnement sur le trottoir engendre un problème de circulation.

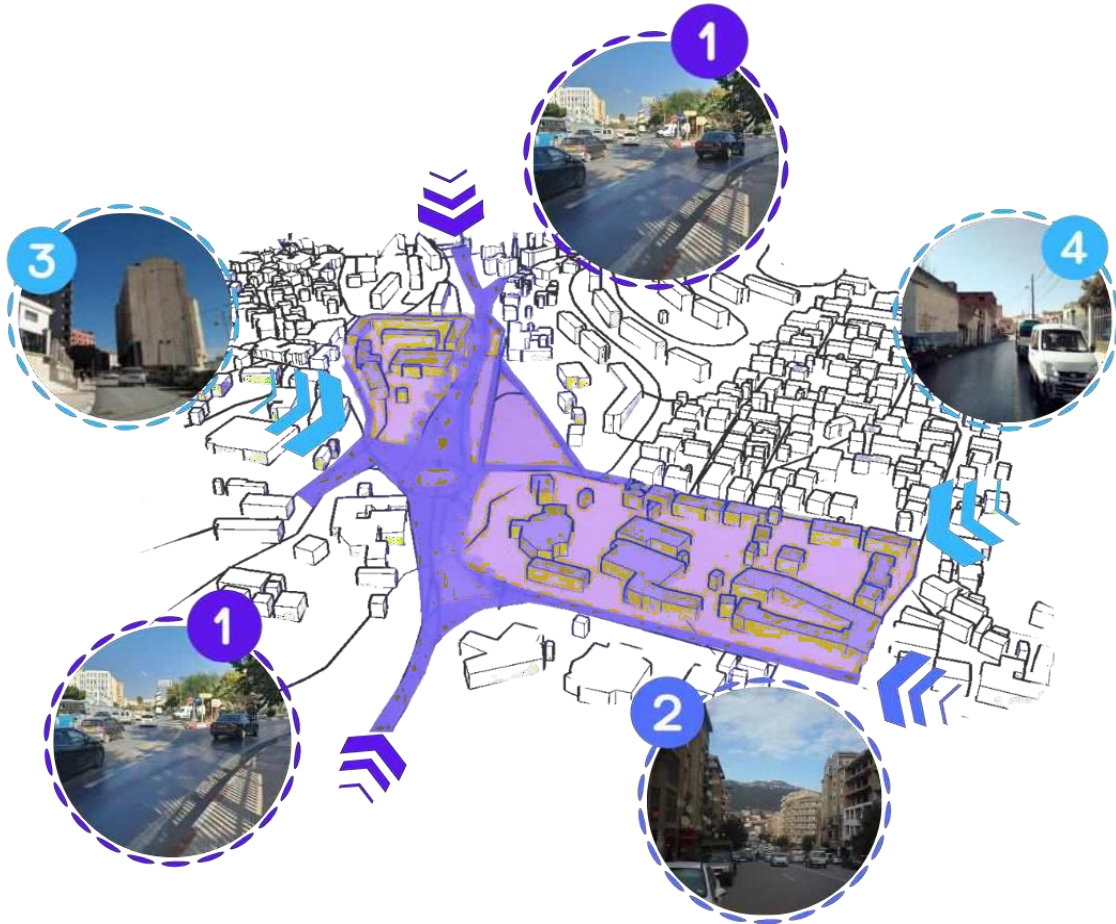


Figure 29 : carte d'accessibilité . Source : cadmapper traité par les auteurs

constat : Le périmètre est bien desservi mais il souffre de caractère de transit. Il est particulièrement transit par avenue Larbi Ben M'hindi qui présente un flux urbain important, ce qui empêche le vécu (la grande circulation et caractère de transit) et provoque ainsi une nuisance sonore très élevée

3.1.4 Les Nœuds et intersections

3.1.4.1 Nœud LA BOUGIE :

- Située au seuil de la ville
- Représente un moment fort, polarisateur
- Il a une forte imagebilitè
- Représente un point de repère
- Absence des parois urbaine et circulation piétonne exclu
- Absence de sécurité piétons

3.1.4.2 Carrefour MATOUB LOUNES :

- C'est un ensemble d'intersection des voie
- Il n'a pas les caractéristiques des nœuds
- Circulation piétonne exclu
- Utiliser juste pour alléger le flux
- Manque de matérialisation

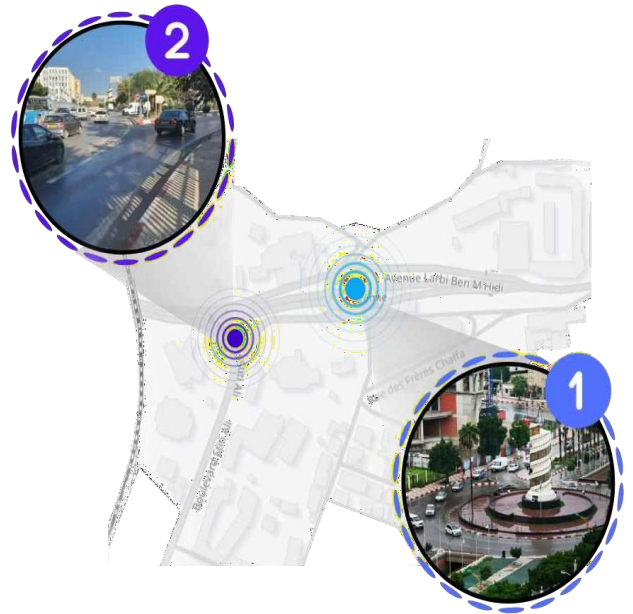


Figure 30 : carte des nœuds. Source : les auteurs

3.1.5 L'environnement immédiat :

➤ Habitat collectif :

- 5 juillet
- cité bouziz

➤ Équipements administratif :

- Tribunal
- ERHTO (la cour des comptes.)
- Centrale de police(DGSN)
- ENIEM
- BCA
- CPA

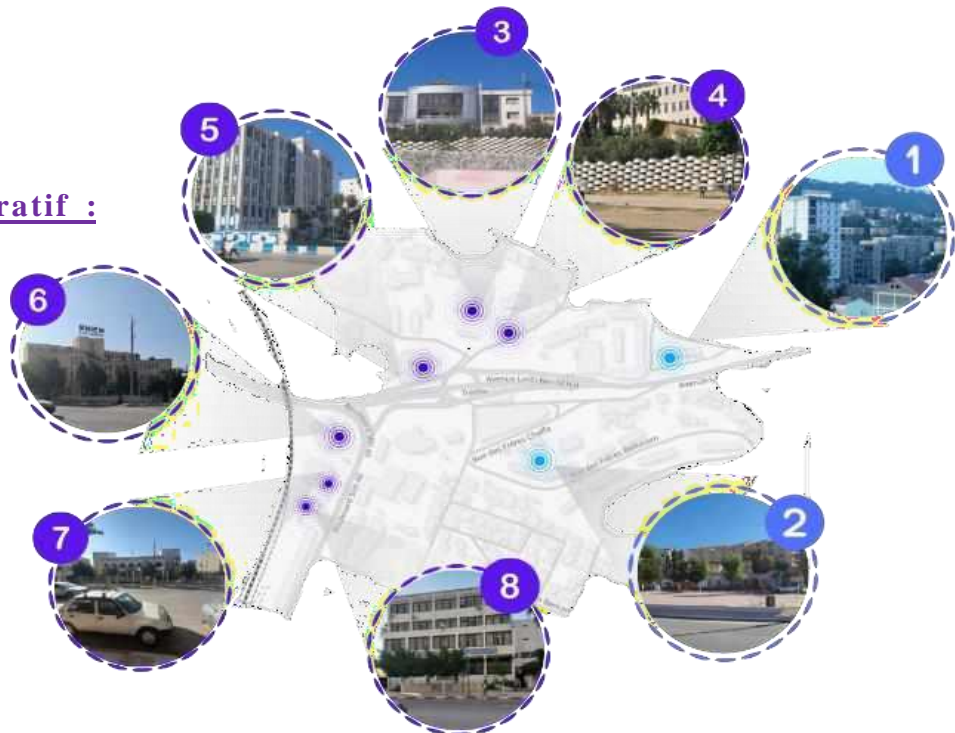


Figure 31 : Carte des Equipements périphériques. Source : Les auteurs

Constat :

Zone fortement occupée par des équipements, pour la majorité à vocation administrative. Elle possède des équipements à grande échelle (cour de justice, police central) Manque d'équipements culturels, touristiques, sportifs ou de loisirs dans tout le périmètre d'étude sauf (musée , la gare routier) ce qui le rend moins attractive

3.1.6 Le bâti et non bâti :**3.1.6.1 lisibilité :**

Notre périmètre se devise en deux entités par l'ancien axe territorial [Alger - Bejaia](boulevard larbi ben mhidi)

Entité 1 : entité gare routière

Entité 2 : qui se devise en deux partie :

A- Terrain vierge et place des oliviers [vide urbain]

B- Équipement administratif et ex abattoir [fonctionne pas] et le muse



Figure 32 : Carte des entités de PE. Source : Les auteurs

Constat :

- Notre périmètre souffre d'un caractère de transit et vide urbain
- Le périmètre est divisé en deux parties par l'avenue Larbi Ben Mhidi, l'habitat est exclu dans notre périmètre

3.1.6.2 Le bâti :

Habitat collectif :

- Les tours de l'EPLF
- Les coopérative
- Habitation collectif
- Les maisons individuelles

Équipements administratif :

- Maison de l'environnement
- ETGRU

Équipements culturel :

- Musée

Équipements infonctionnel

- Ex abattoir
- Ex gare routière

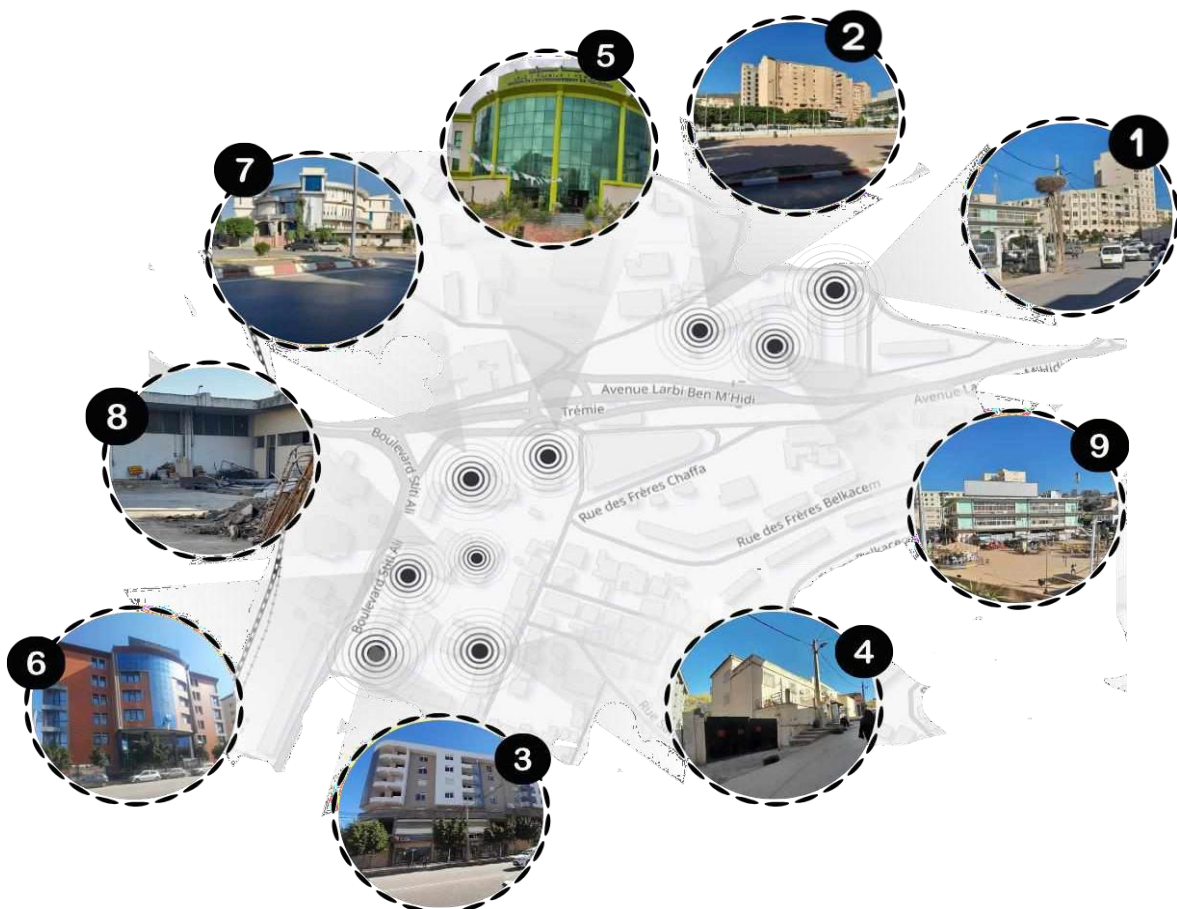





Figure 33 : carte bâti a l'intérieur de PE . Source : Les auteurs

Constat :

Les équipements présents dans notre périmètre présentent une certaine monotonie en terme de fonctions elles ne s’articulent pas entre elles. Pire encore, certains équipements sont devenus inutiles, contribuant à créer une friche urbaine.

3.1.6.3 le non bâti :

Légende :

-  La place de l’ancienne gare
-  La place d’olivier
-  L’assiette de JSK

Notre périmètre se compose de plusieurs poches vides (vide urbain qui n’est pas vécu) qui nous donne l’opportunité de la requalification avec une autre entité a restructuré



Figure 34 : Carte de non bâti a l’intérieur de PE .Source : les auteurs

3.1.7 Topographie

Le périmètre présente une pente Moyenne ce qui lui accorde plusieurs vues panoramiquesLe sens de la pente (est ; ouest) dans le trajet toute au long de l’avenue Larbi Ben M’hidi.

- Le sens de la pente (nord ; sud) et (sud ; nord) dans le trajet nord sud



Figure 35 : profile sud nord Source : Google earth

3.1.8 les données climatiques :

La ville de Tizi Ouzou se caractérise par un climat froid et humide en hiver et un été chaud mais moins humide avec une radiation solaire intense et une température de l'air assez élevée. Ce climat est défini par l'ensemble des phénomènes qui affectent l'atmosphère à un endroit et un moment donnée : ensoleillement, températures précipitations, vents.



Figure 36 : carte d'ensoleillement .

Source : Google earth traite par les auteur

- Vu que y'a pas d'écrans naturelles dans notre périmètre, la zone est fortement exposée au soleil pendant l'été, ce qui la transforme en un endroit particulièrement chaud et peu agréable à vivre, provoquant un inconfort notable.

3.1.9 les potentialités et carences :

Les potentialités	Les carences
➤ Position stratégique du périmètre à proximité du centre urbain, desservie par un axe structurant de la ville.	➤ La voie principale qui traverse le périmètre est disproportionnée par rapport à la nature résidentielle et administrative de la zone.
➤ le seuil de la ville	➤ regroupement des équipements administratif
➤ Le potentiel foncier représente une belle opportunité de proposer une plus grande diversité de fonctions	➤ Les personnes rencontrent des difficultés pour traverser d'une entité a une autre (rupture) .

3.1.10 La synthèse :

Après l'étude d'état des lieux de notre périmètre nous avons constaté que ce site a perdu son dynamisme social à cause de l'absence des équipements à l'échelle de l'habitant après le déplacement du souk et la gare [friche urbaine] ce qui a donné un déséquilibre entre le bâti et non bâti

Le périmètre souffre d'un problème d'échelle entre [la ville - le périmètre - habitant]

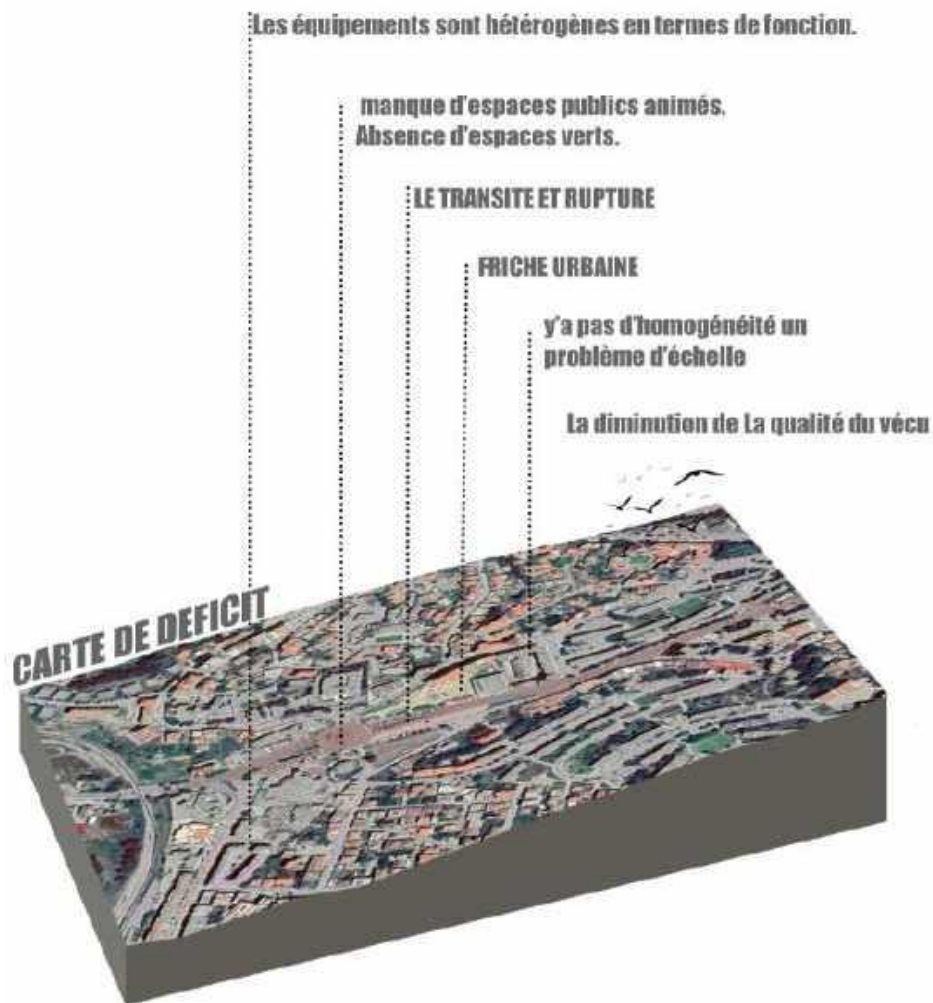
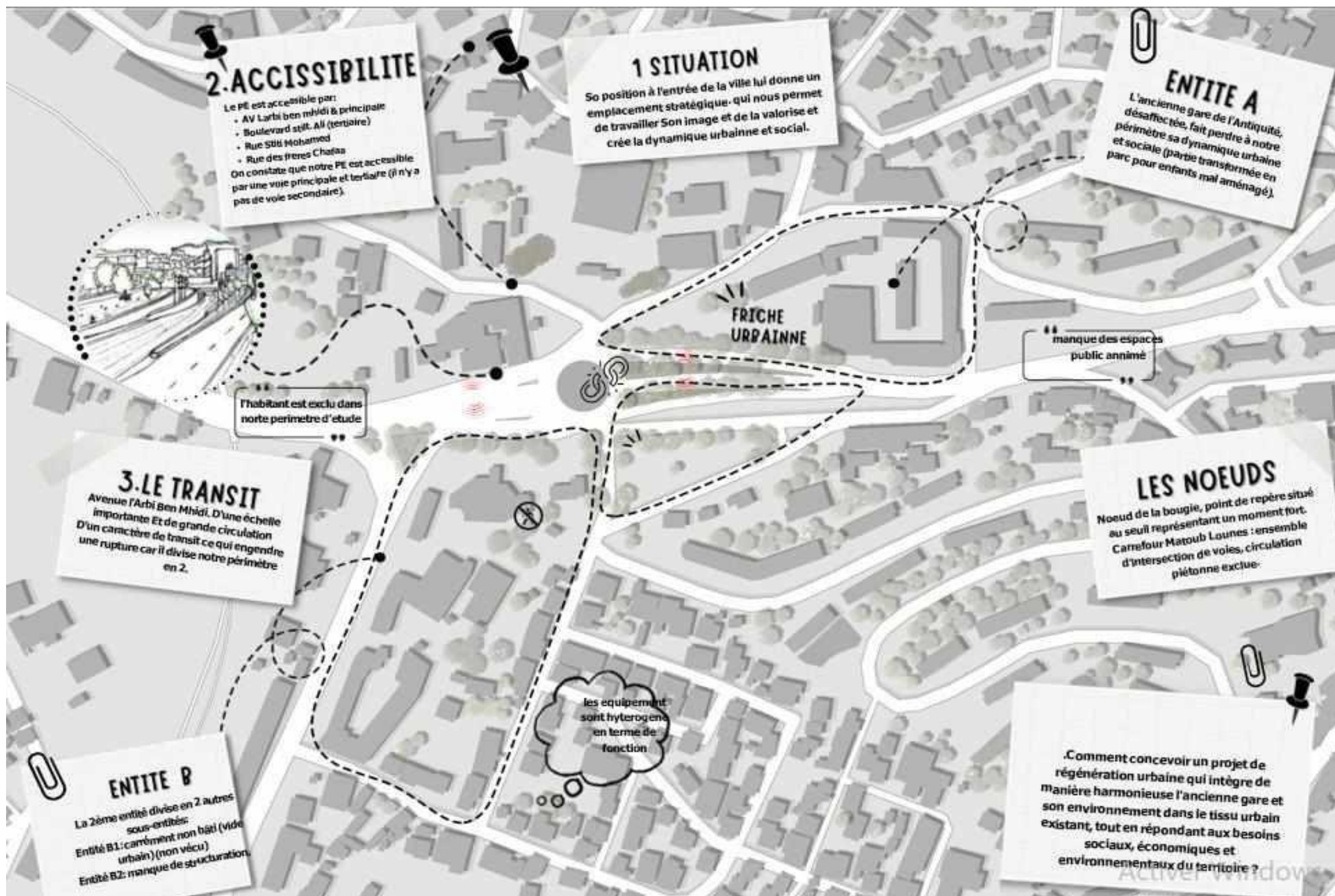


Figure 37 : Carte des déficits de périmètre d'étude .Source : Les auteures



CARTE 2: LA CARTESYNTHESE D'ETAT DES LIEUX, SOURCE : LES AUTEURS

3.2 Diagnostic :

Le diagnostic vise à fournir des informations essentielles sur l'état physique, fonctionnel, esthétique et réglementaire.

3.2.1 Système viaire :

Notre périmètre d'intervention est structure par :

- Voie principale: avenue Larbi Ben M'hidi (Grand flux mécanique)
- Voie secondaire : Boulevard stiti (Moyen flux mécanique)
- Voies tertiaires : - la route des frères Chafaa
-la route Stiti Mohamed Arezki

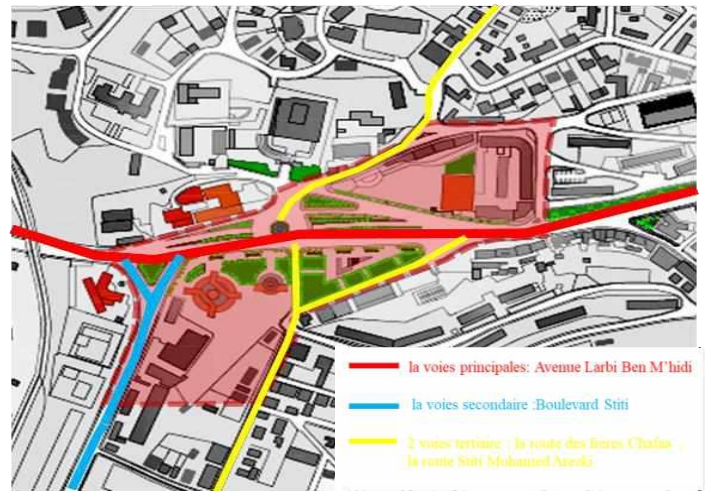


Figure 38: carte de Système viaire
Source : les auteures

L'Avenue Larbi Ben M'Hidi :

Elle s'agit d'une voie de grande circulation mécanique, elle possède une largeur considérable de 16m et représente un axe territorial majeur de la ville. Avenue LARBI BEN MHIDI est importante à Vocation administratif et le caractère de transit.

1. Premier tronçon :

Du nœud de la bougie Jusqu'à les limite de notre périmètre d'étude

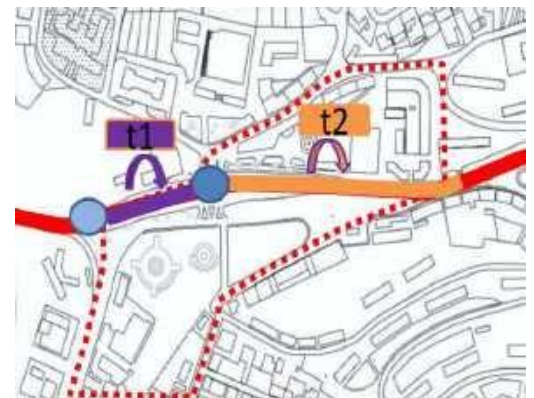


Figure 39: carte de L'Avenue Larbi Ben M'Hidi :
Source : les auteures

Commissariat de police

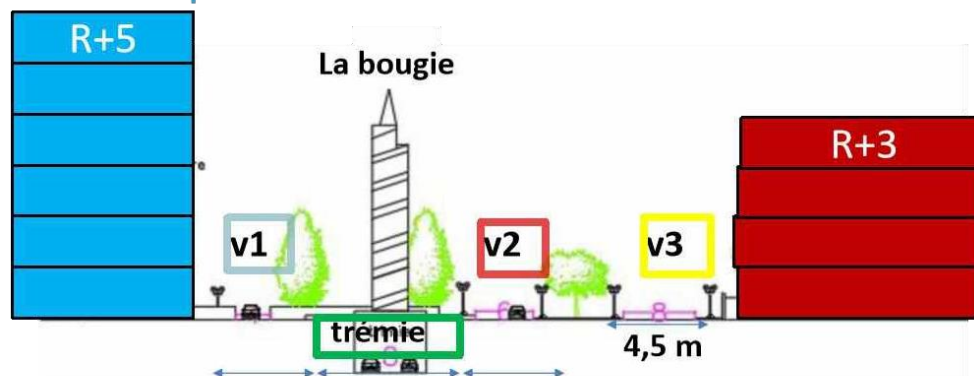


Figure 40 : Coupe schématique sur Avenue LARBI BEN MHIDI 1^{er} tronçon, Source : Les auteures

Voie 1 : bordé d'un côté par une clôture du Commissariat , trottoir de 1,5m (accès piéton) occupe par la police qui rendre la circulation peton impossible) et de l'autre part on trouve la trémie .

Voie 2: La largeur, pente, traitement sont constants Présente des possibilités d'accès vers les deux rives Alignement, mitoyenneté des R+2, et barres de R+5 Bordé d'un côté par la placette et l'autre côté par la trémie .

Voie 3: 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 .

Trémie : une largeur totale de 8m est issue d'un tracé linéaire voie à double sens . conçu pour faciliter aux nombreux automobilistes une meilleure circulation mes qui pose un problème de la grande circulation et la difficulté de traversé par les piétons .

Enjeu : Agir sur la dimension de la voie LBM en Équilibrant le déplacement pour communique entre les rives.



Figure 41 : photo de la 1^{ère} voie de 1^{er} tronçon Source : les auteurs



Figure 42 : photo de la 2^{ème} voie de 1^{er} tronçon Source : les auteurs



Figure 43 : photo de la 3^{ème} voie de 1^{er} tronçon Source : les auteurs



Figure 44 : photo de la trémie de 1^{er} tronçon Source : les

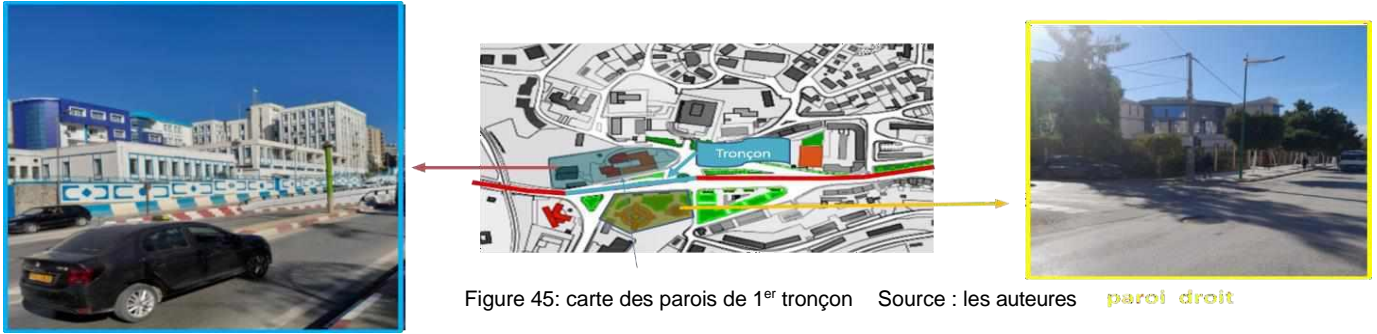


Figure 45: carte des parois de 1^{er} tronçon Source : les auteures **paroi droit**

La Paroi côté gauche : Le côté gauche de la voie : une
 Façade du commissariat clôturée à gabarit allant
 RDC à R+5 qui n'est pas à l'échelle de cette voie
 Absence quasi-totale de passage piéton . (occupe par la
 police)



Figure 46 : photo de paroi gauche de 1^{er} tronçon
 Source : les auteures

La paroi côté droite : Côté droit de la voie: une façade
 d'un musée et la maison d'environnement clôtures à
 gabarit allant du rez-de-chaussée à R+3 qui n'est pas
 à l'échelle de cette voie
 présence de passage piéton mes en mauvais état et
 une largeur insuffisante de 1,5m vue échelle de voie



Figure 47 : photo de paroi droite de 1^{er} tronçon
 Source : les auteures

Constats :

- . La trémie qui présente une rupture et défavorise la circulation douce (la grande échelle)
- . La non structuration du premier tronçon (le tronçon le plus problématiques)
- . Absence quasi-totale de passage piétonne et d'harmonie et d'animation dans les façades
- . Présence de caractère de transit .

Enjeux

- . Restructuration et réaménagement de la voie
- . Réanimation de la voie par la création des façade anime et Restituer les trottoir aux piétonne
- . Mise en place un plan de circulation afin d'éviter la grande circulation au niveaux de la trémie
- . Réduite le caractère de transit

2. Deuxième tronçon :

les limites de la gare routière caractérisé par :

- Largeur : 16m
- Trottoir : 2,5m de largeurs
- C'est une Voie très empruntée par les piétons
- Flux mécanique et piétons importants Move état de la chausse 77

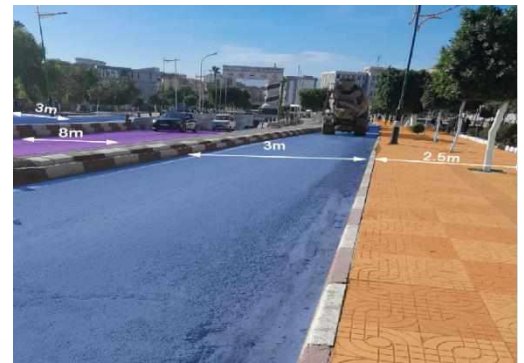


Figure 48 : photo de 2^{ème} tronçon Source : les auteures

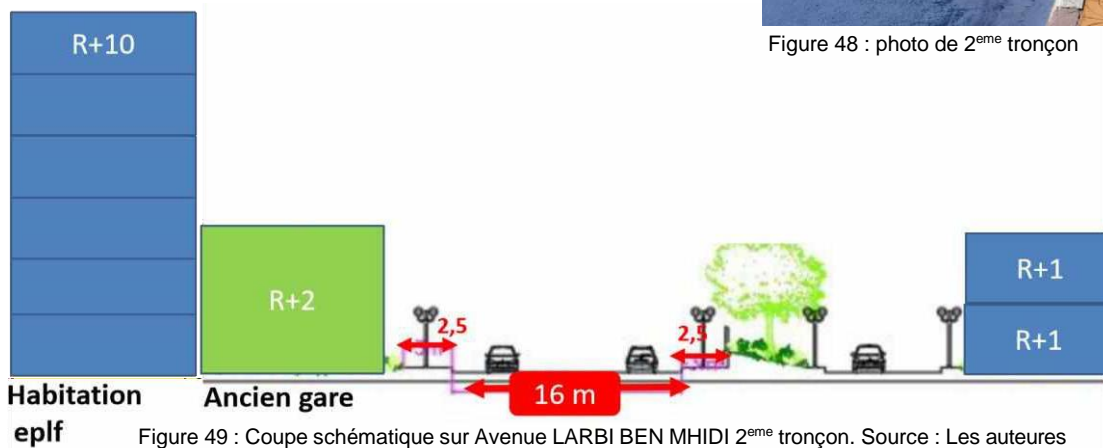


Figure 49 : Coupe schématique sur Avenue LARBI BEN MHIDI 2^{ème} tronçon. Source : Les auteures

- **Paroi gauche**
 - une façade de immeuble de ancien gare , EPLF et la placet de ancienne gare
 - Absence total d'animation dans ce cote vu la présence de la gare comme une friche et le vide urbain (place de ancienne gare)
- **paroi droit**
 - une façade d'habitat individuel avec rdc commercial a gabarie de r+1 et r+2 qui n'est pas a échelle d'une voie de l'entre de la ville attractif polarisatrice
 - Présence de la place des oliviers non structure et non aménage et placette de jsk complètement clôturé
 - Manque d'animation vu la présence seulement des commerce des proximités qui n'est pas a échelle de cette voie

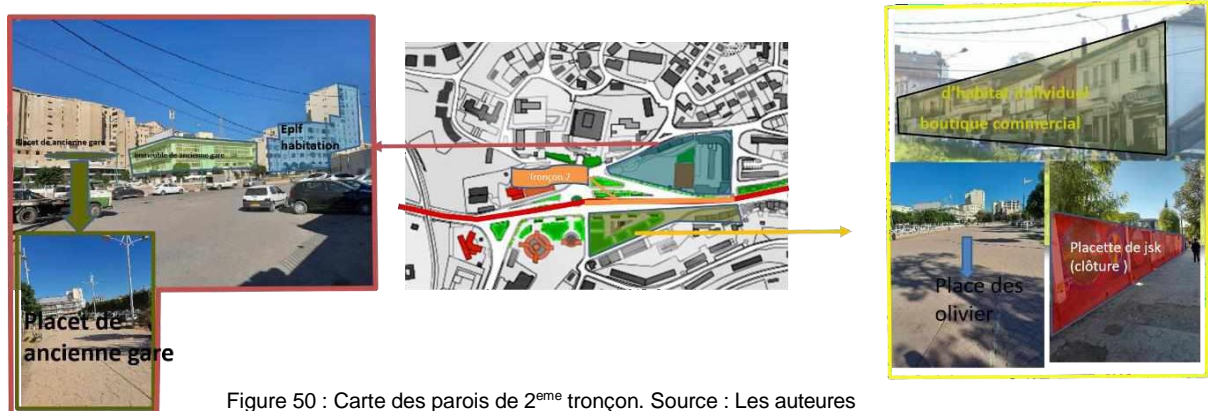


Figure 50 : Carte des parois de 2^{ème} tronçon. Source : Les auteures

Boulevard Ali Stiti

- Le boulevard STITI a échelé de notre primaire relia la ville a la nouvelle ville caractérisé par Axe important de grande circulation mécanique et piétonne
- Largeur : 12 m
- Trottoir : 1,5m de largeurs
- voie de double sens

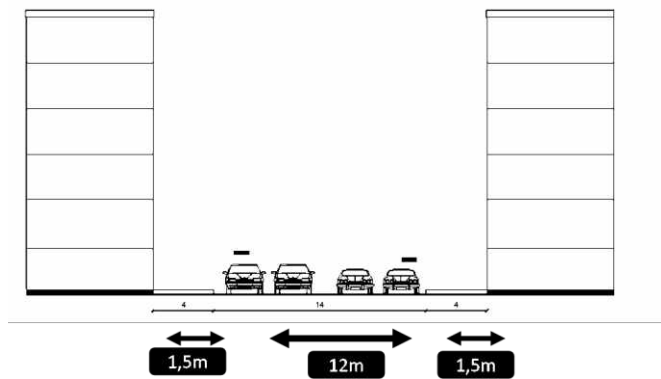


Figure 52 : Coupe schématique sur Boulevard Ali Stiti Source : Les auteures

Paroi gauche :

Du côté gauche de la voie on trouve : Des façades de plusieurs Equipement tels que : musée , ex abattoir et d'habitat collectif avec RDC commercial d'un gabarit de R+5 le long de cette paroi

Paroi droite :

Du côté droit de la voie on trouve : une façade de plusieurs Equipement tel que : ENIEM, les banque , et d'habitat collectif avec RDC commercial d'un gabarit de R+5 le long de la paroi



Figure 51 : carte de système viaire Source : openstreet



Figure 53 : Photo de Boulevard Ali Stiti Source : Les auteures



Figure 54 : Photo de Paroi gauche de Boulevard Ali Stiti

Source : Les auteures



Figure 55 : Photo de Paroi droite de Boulevard Ali Stiti

Source : Les auteures

Cette voie dispose des parois bien animer par des commerces et des Equipement a une vocation administratif qui ne sont pas dédié au grand publique .

Constats :

Voie a échelle de périmètre

Problème de stationnement au bord de ces parois

Etat des trottoirs et de la chaussée plus au moins dégradés.

Enjeux :

Réanimation de la voie

Régularise le stationnement de la voie

Améliore état de la chaussée et des trottoirs aux piétons

La rue des frères Chafaa :

La rue des frères Chafaa qui se prolonge à partir du nœud la bougie des moudjahidin jusqu'au boulevard Stiti. Une voie qui relie entre le périmètre et les cités limitrophes caractérisé par :

Largeur : 8m son état est dégradé

Trottoir : 1 m de largeurs

Voie à double sens avec plus de calme, moins fréquentée.

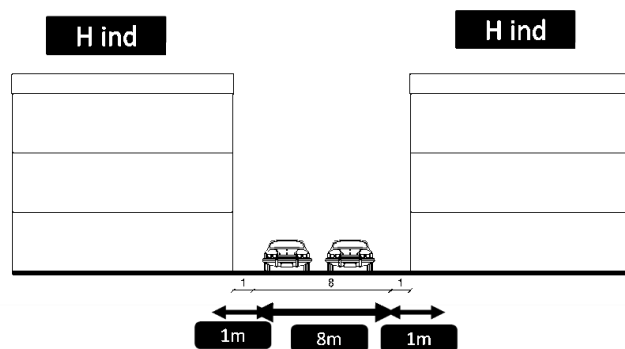


Figure 57 : Coupe schématique sur La rue des frères Chafaa Source : Les auteures

Les 2 parois structuré par une série d'habitat individuel a gabarit de R+1 jusqu'à R+3 des deux coté. Echelle de gabarit est a l'échelle de la voie .

Le stationnement des 2 cote de la vois et même sur les trottoirs ce qui gêne la circulation piétonne et mécanique.

Constats :

- . Absence de caractère pour cette voie
- . Etat dégradé de chaussée et des trottoirs et le stationnement gêne la circulation
- . Absence total d'animation dans cette voie

Enjeux :

- réanimation et réaménagement de la voie
- Règlements le stationnement qui gêne
- Améliore état de la chaussée et des trottoirs



Figure 56 : carte de système viaire Source : openstreet



Figure 58 : Photo La rue des frères Chafaa Source : Les auteures

La rue Stiti Mohamed Arezki :

La rue Stiti Mohamed Arezki se prolonge du nœud la bougie des moudjahidin et traverse la cité EPLF. C'est une voie qui relie entre le périmètre et les cites limitrophe caractérisé par :

- Largeur : 6m
- Trottoir : 1.2m de largeur
- Voie à double sens avec plus de bruit , très fréquentée par les gents(vu la présence des Equipement et habitation (avec commerce RDC) .

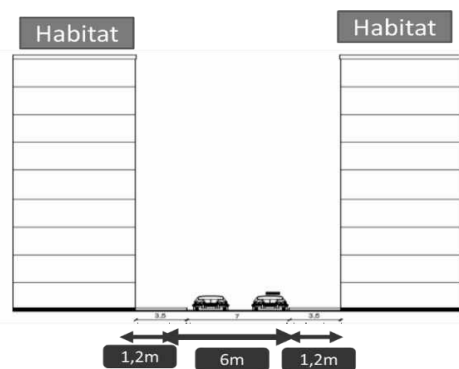


Figure 60 : Coupe schématique sur La rue Stiti Mohamed Arezki Source : Les auteurs

Paroi gauche :

Du côté gauche de la voie on trouve : une façade de plusieurs Equipements tels que : équipement de comptabilité hôtel et d'habitat collectif avec RDC commercial d'un gabarit varie entre R+3 et R+10 toute au long de cette paroi

Paroi droite :

Du côté droit de la voie on trouve :

Une façade d'habitat collectif d'un gabarit de R+10 et la placet de ancienne gare Anime par des boutique commercial et des Equipement

. Stationnement des deux côtés de la voie et sur les trottoirs qui gêne la circulation mécanique et piétonne

. La largeur de 6 mètre de la voie et les gabarit importante de R+10 pose un problème d'échelle vu que c'est une voie tertiaire .

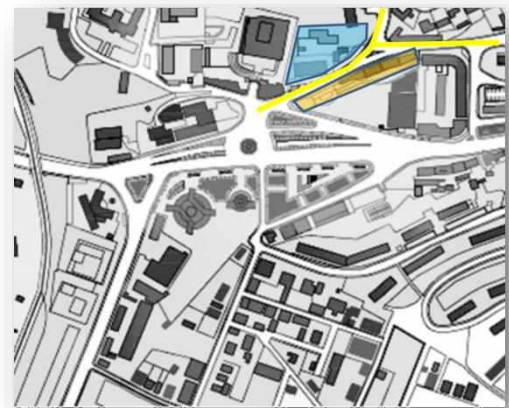


Figure 59: Carte de La rue Stiti Mohamed Arezki Source : Les auteurs



Figure 61 : Photo La rue Stiti Mohamed Arezki Source : Les auteurs



Figure 62: photo de la Paroi gauche de La rue Stiti Mohamed Arezki Source : Les auteurs



Figure 63: Photo de la Paroi droite de La rue Stiti Mohamed Arezki Source : Les auteurs

Constats :

- . La voie perd son caractère d'une voie tertiaire
- . La non structuration de la voie
- . Etat dégradé de la chaussée et des trottoirs
- . Rupture d'échelle entre la largeur de la voie et les gabarits existants

3.2.2 Nœuds et intersections**Nœud LA BOUGIE :**

Il occupe une place stratégique dans la trame urbaine et considéré comme espace d'orientation et de repère important et a une importante image pour la ville .



Figure 64 : Photo de Nœud LA BOUGIE Source : Google earth traité par les auteurs

Carrefour MATOUB LOUNES

Figure 65 : Plan de Carrefour MATOUB LOUNES Source : les auteurs



Figure 66: Photo de Carrefour MATOUB LOUNES Source : Google earth traité par les auteurs

Il est marqué par des séparateurs avec une verdure planté et un monument qui rend hommage au chanteur kabyle Matoub Lounes. Constat :

Les nœuds connaissent un manque en termes de vécu social ainsi la définition de voies et de signalisation.

Enjeux :

Nécessité d'exploiter les surfaces importantes des nœuds pour proposer un aménagement plus intéressant en termes de valeurs et de qualité pour les intégrer dans la matérialisation

3.2.3 Lecture Morphologique :
Environnement immédiat :

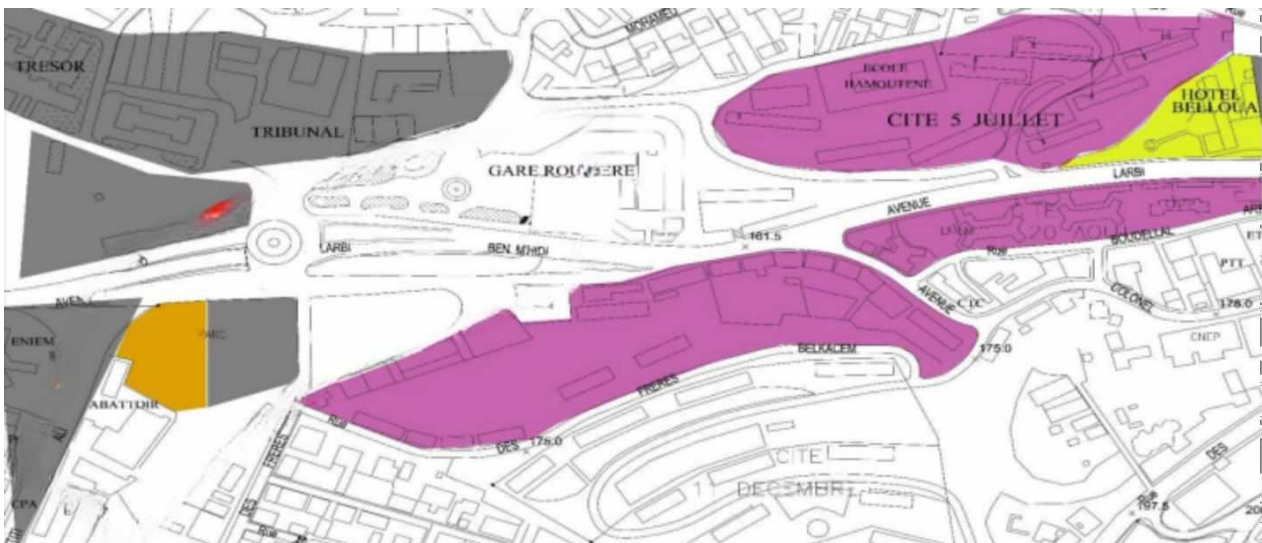


Figure 67 : La vocation du périmètre d'étude
 Source : PDAU Tizi-Ouzou traitée par l'auteur

Equipements administratifs	Equipements culturels	Equipements touristiques	Cités résidentielles
1 Cour de justice 2 ERTHO 3 sureté de la wilaya 4 ENIEM 5 BCA 6 Maison de l'environnement	7 Musée régional	7 Musée régional 8 Hotel Belloua	1 Cité 5 juillet 2 Lottissement privé 3 Cité 20 aout

Figure 68 : Tableau des équipements selon leurs vocations.
 Source : Les auteurs

Constat :

Le manque d'équipements susceptible qui créer une attractivité sociale à l'extérieur de notre périmètre d'étude.

Morphologie urbaine:

Le système bâti de notre périmètre peut être divisé en trois typologies différentes :

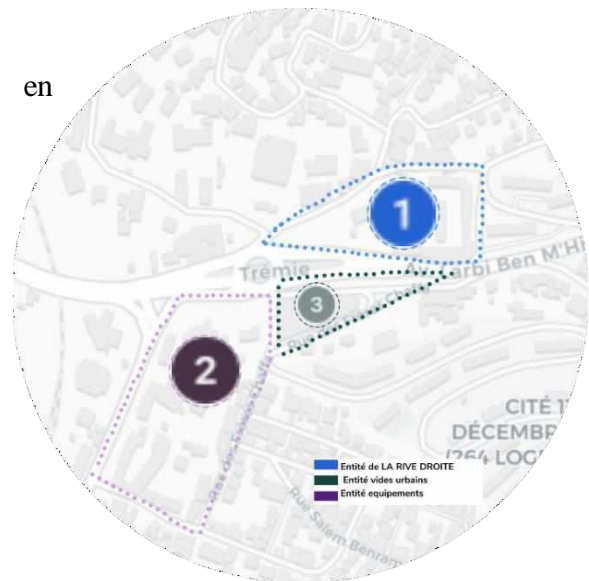


Figure 69 : Carte des entités du périmètre.
Source : Carte traité par Les auteurs



Figure 70 : Carte entité de la rive droite.
Source : Photos prises par les auteurs.

Entité de la rive droite :

Constat :

Devisions d'entité en deux: le bâti on trouve immeuble ancienne gare et EPLF et coopératives qui sont a la limites et aligné a la voie et la deuxième parti c'est la place de l'ancienne gare



Figure 71 : Carte entité de la rive droite. Source : Photos prises par les auteurs.

Bâtiment EPLF :

la façade est faite d’une paroi continue présentant petites ouvertures.
alignement a la voie
Bâtiment d’une faible qualité architecturale

Habitat collectif Coopératives El Kahina :

L’implantation du bâtiment se fait le long des voies (RUE Stiti Mohammed Arezki)
Le Bâtiment présente une façade semi aveugle et cela a cause de son implantation au limite de son terrain, dépourvue de texture et présente une image inachevée. Bâtiment implanter sur un terrain qui présente une forte déclivité

L’Ancienne Gare Routière :

histoire :

- . La création de l’ancienne gare c’est effectué dans la première période du postcoloniale entre 1975-1986
 - . En effet sa réalisation a crée une dynamique économique puis social [source d’attractivité]
 - . Après la création de la nouvelle gare 1986-2008 la gare routière perds un peu son dynamisme 2008 jusqu’à nos jours la gare perd ses fonctionnalités.
- Et comme conséquence de cette désaffectation ce lieu
Deviens une friche urbaine [vide urbain].



Figure 72 : Photo du bâtiment d’ancienne gare.
Source : Tizi Ouzou une ville une histoire

La typologie :

. Le bâtiment est de forme simple et ponctuel ,
 d'une architecture épurée, dépourvue de tout ornement.
 . Le RDC est dégagée sur pilotis, traverse par trois
 Parois qui le relie au reste du bâtiment
 . Les deux autres étages sont soulignés par des fenêtres
 en on longueur, indiquant un rythme horizontale et sont
 à l'instar du RDC, traversés par trois parois aveugles ,
 sorte d'éléments verticaux commun à tous les étages du
 bâtiment ces [éléments inscrivent le bâtiment dans un
 langage moderne qui doit être pris en charge]

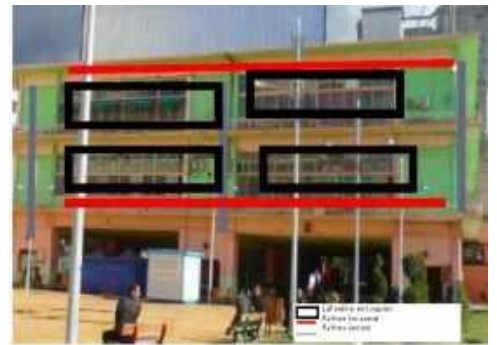


Figure 73 : Photo du bâtiment d'ancienne gare.
 Source : Photo prise par les auteurs

Analyse des plans :

Plan RDC réservé au parking

Plan étage 1 contient des locaux de commerce totalement abandonnés qui sont transformé en décharges

Deuxième étage Seuls quelques bureaux sont encore exploités

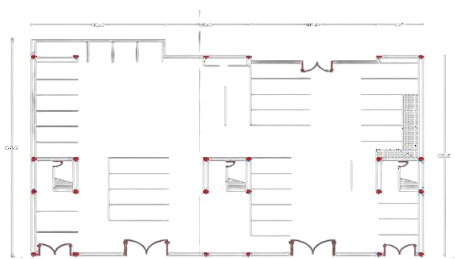


Fig.74 : Plan RDC réservé au parking Réf : Auteurs

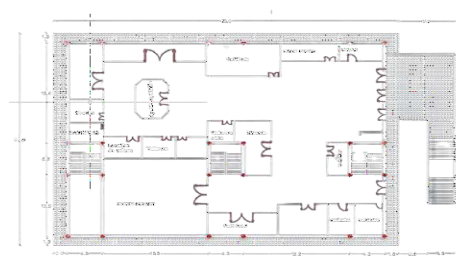


Fig.75 : Plan étage 1 contient des locaux de commerce totalement abandonnés Réf : Auteurs

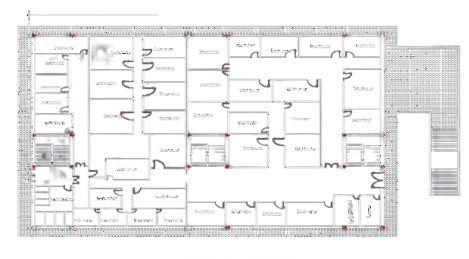


Fig.76 : Plan étage 2 contient des bureaux abandonnés sauf une petite partie qui est encore en vie de fonction (entreprise SOGRAL) Réf : Auteurs

La circulation vertical :

La structure est équipée de deux escaliers menant au rez-de-chaussée .

1er escalier principal pour l'accès depuis l'extérieur.

Le premier étage dispose d'un grand hall central avec des espaces tout autour pour des commerces fermés.



Fig.77. circulation verticale Réf : auteurs



Fig.78. circulation verticale Réf : auteurs



Fig.79. circulation verticale Réf : auteurs

Le système constructif et les matériaux utilisés :

Le système constructif du bâtiment reste en excellent état, avec des planchers-caissons reposant sur des éléments porteurs verticaux en béton armé permettant des portées importantes et des espaces intérieurs ouverts et bien aérés. Étant donné l'ancienne utilisation du bâtiment, le rez-de-chaussée était utilisé comme espace de stationnement pour les bus. Cela nécessite une grande surface dégagée pour permettre un rayon de braquage suffisant et une hauteur plus élevée pour l'accès et la sortie des bus. En conséquence, le RDC est ouvert et donne sur l'espace extérieur.



Fig.80. circulation verticale Réf : auteurs



Fig.81. circulation verticale Réf : auteurs



Fig.82. circulation verticale Réf : auteurs

Constat :

- 1- Les coopératives d'habitation n'est pas aux normes dégrade la lecture du paysage urbain
Les commerces au rez-de-chaussée ne jouent pas leur rôle d'animateurs de la zone et ne contribuent pas à sa dynamique urbaine
- 2- Bâtiment d'une faible qualité architecturale (constitue une paroi continue)
La façade Crée un déséquilibre par rapport a la voie L'Arbi Ben M'Hidi
- 3- Absence de dynamique urbaine et social après désaffectation ancienne gare

Enjeux :

- Animation et revitalisation d'espace urbain et création des façades urbaine homogènes
- Améliorer la qualité architecturale du bâtiment EPLF
- Airer la façade EPLF au long de l'avenue Larbi Ben M'hidi
- Revitaliser l'activité commerciale et les services de proximité
- Offrir une nouvelle vocation au bâtiment de l'ancienne gare

Entité des équipements:

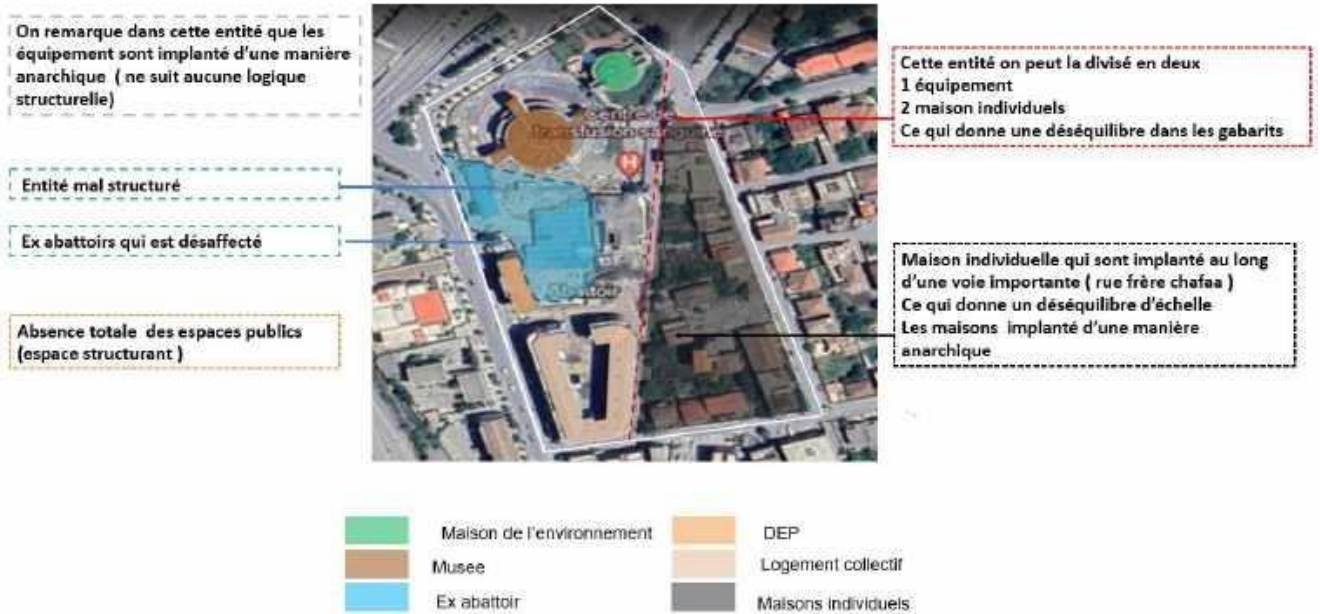


Fig.83 : Carte de l'entité des équipements Réf : Traité par les auteurs

Maison de l'environnement et Musée :

- . Un style architectural contemporain on distingue Forme arrondie pour musée et la maison de l'environnement par contre intégration de grande espace vitrés, type d'ouvertures: mur rideau
- . Aménagement des espaces extérieurs
- . Les parois inclinées, avec l'utilisation des matériaux nobles (bardage alu, verre)



Figure 84: Maison de l'environnement Source : les auteurs



Figure 85 : Musée régionale Source : les auteurs

Ex abattoirs :

Des bâtiment d'une forme simple un avec une.
Représente une architecture moderne soulignés par des fenêtres en longueur, indiquant un rythme horizontal et sont à l'instar du RDC .



Figure 86 : Ex abattoir Source : les auteurs

DEP :

Intégration de grands espaces vitrés
 avec un type d'ouvertures : murs rideau
 L' Aménagement des espaces extérieurs
 Les parois qui sont inclinées
 Utilisation des matériaux courants (bardage, verre)



Figure 87 : DEP Tizi Ouzou Source : Les auteurs

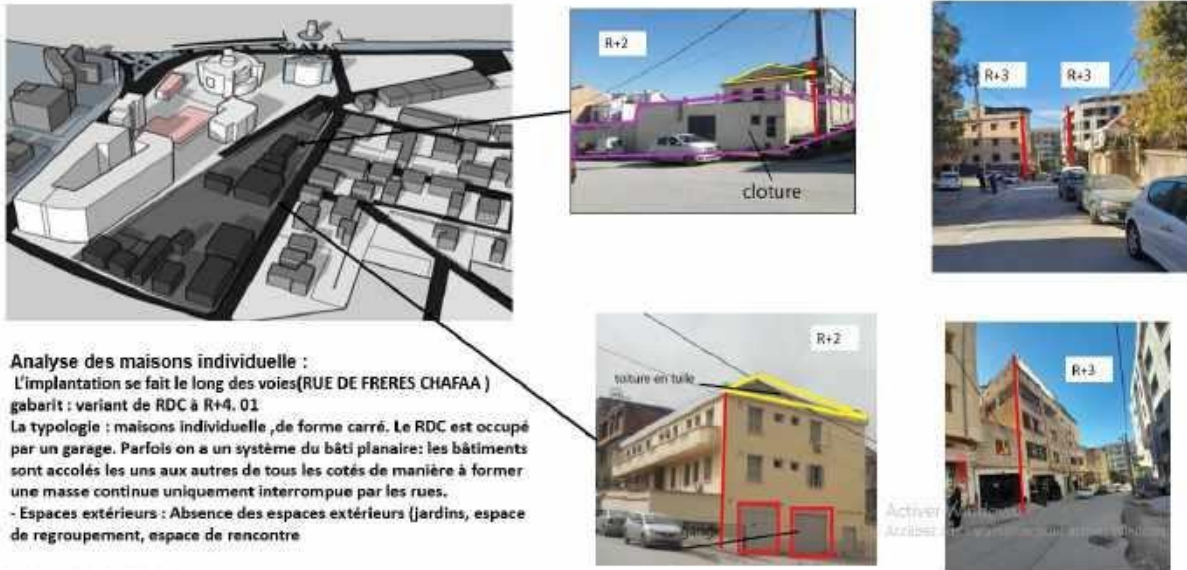
Immeuble de logement collectif :

Immeuble de logements mitoyens Les deux présentent des toitures en charpente, des ouvertures rythmées verticalement, des balcons...On remarque une présence du commerce sur ce côté (Retrait par rapport à l'avenue, présente moins de vécu...). - Espaces extérieurs : Absence des espaces extérieurs (jardins, espace de regroupement, espace de rencontre)
 ETAT : immeuble en état de construction



Figure 88 : Habitation collectif Source : Les auteurs

Typologie du bâti de maison individuelles :



Analyse des maisons individuelle :

Figure 89 : Maisons individuels Source : les auteurs

L'implantation se fait le long des voies (RUE DE FRERES CHAFAA)

Gabarit : variant de RDC à R+4. 01

La typologie : maisons individuelle ,de forme carré. Le RDC est occupé par un garage. Parfois on a un système du bâti planaire: les bâtiments sont accolés les uns aux autres de tous les cotés de manière à former une masse continue uniquement interrompue par les rues.

- Espaces extérieurs : Absence des espaces extérieurs (jardins, espace de regroupement, espace de rencontre

Constat :

Après désaffectation des abattoirs c'est devenu une friche urbaine Terrain bâti, clôturé, non exploité et abandonné.

Les nouveaux équipements ne participent pas dans la dynamique urbaine de notre périmètre (pas de dialogue entre les équipements et le périmètre et même entre eux)

Escapes de stationnement anarchiques tout au long de la rue frères Chafaa

Rupture d'échelle entre le périmètre et les maisons individuelles

Enjeux :

. Donner un nouveau souffle à l'assiette et la faire participer a nouveau dans la dynamique urbaine tout en rependant aux différentes contraintes (démolir et reconstruire après) .

. Renforcer le lien entre les différents équipements et assurer une unité architecturale et fonctionnelle.

. Améliorer la qualité de vie des habitants et rendre plus attractif tout en profitant pourcentage (non bâtis) est d'intégrer des espaces d'accompagnements

. Mise en place des espaces de stationnement pour les habitants ainsi que occuper les vides urbains

3.2.4 Les espaces publics :

Notre périmètre d'intervention se compose de 3 espaces public :



Figure 90 : photo des espaces publics
Source : Google earth traité par les auteurs

Place de l'olivier :

la place de l'olivier n'est pas fréquentée vue sa position entre deux voies de circulation mécanique présentant un véritable danger pour ses usagers l'absence d'ombre (absence d'arbres) particulièrement en période estivale.

Constat :

Les places des oliviers
Pauvre en aménagement urbain, ne sont pas occupé par les citoyens.

Enjeux

Réaménagement, structuration et réanimation de la place .



Figure 91 : photo de Place de l'olivier
Source : Google earth traité par les auteurs

L'assiette de jsk :

- L'assiette de la jsk est clôturé, non structurer et non aménager donc c'est un vide urbain.
- Occasionnellement utilisé pour accueillir des foires

Constat :

Espace public non aménager

Enjeux

Revitalisation et restructuration des placettes et réaménagement cette espace



Figure 92 : photo de L'assiette de jsk
Source : Google earth traité par les auteurs

La place de l'ancienne gare

Constat

La non structuration de cette place vue l'aménagement anarchique (non complet)

Enjeux

Reconquête de la friche urbaine
Requalifier le bâtiment de l'ex gare ainsi que sa place afin d'en faire un pôle d'attractivité



Figure 93 : Photo de La place de l'ancienne gare
Source : Google earth traité par les auteurs

3.2.5 Végétation

S :

La végétation est un outil essentiel dans la lutte contre le réchauffement climatique ; elle a le rôle de régulation de la température donc elle assure la stabilité du climat, dans notre



Figure 94 : Carte de végétation Source : Les auteurs

Constat

S:

-Manque des espaces vertpérimètre on trouve :

Enjeux :

- Revitaliser cet espace ;
- Ouvrir le terrain de JSK sur la ville.
- Introduire la nature dans la ville avec l'organisation des espaces verts dans la trame urbaine

3.2.6 MOBILITÉ ET TRANSPORT :

la circulation mécanique

Le principal moyen de déplacement dans notre zone implique l'utilisation des transports en commun et des véhicules.

Constats:

- Un flux mécanique important
- Absence de diversité dans les moyens de transport.

Enjeux :

- Diminution de la présence des véhicules en cet axe
- Il est important de revoir le schéma de transport en y intégrant des modes de déplacement modernes et adaptés.

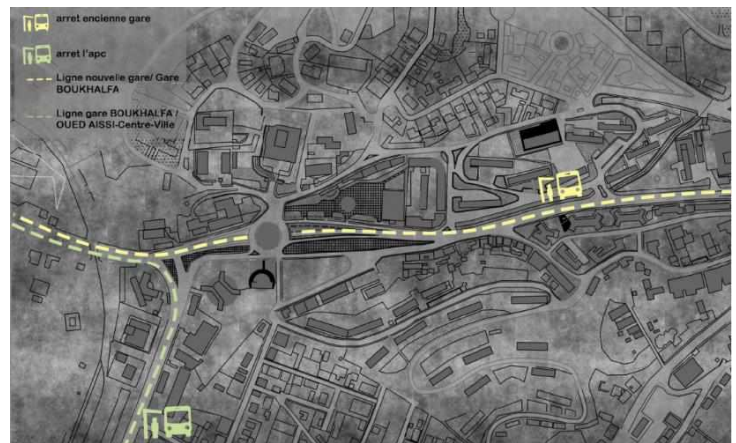


Figure 95 : carte de transport publique
Source : Les auteurs

La circulation piétonne

Se déplacer à pied n'est qu'une option secondaire en raison de plusieurs facteurs

- L'absence de mobilier urbain et de moments de pause le long du parcours
- La circulation piétonne ce fait que par les trottoirs avec largeur insuffisante et d'un revêtement de mauvaise qualité
- Absence de pistes cyclables et bandes pour les personnes à mobilité réduite.
- Le manque d'attractivité des murs urbains qui n'encouragent pas la marche
- Les nuisances sonores causées par le trafic important de véhicules

L'absence de passages piétons et de Signalisation, rendant la traversée de l'avenue entre les deux rives non sécurisées.

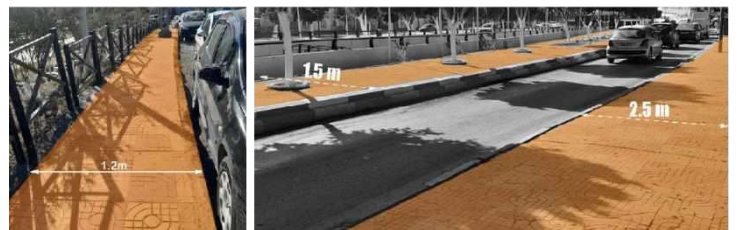


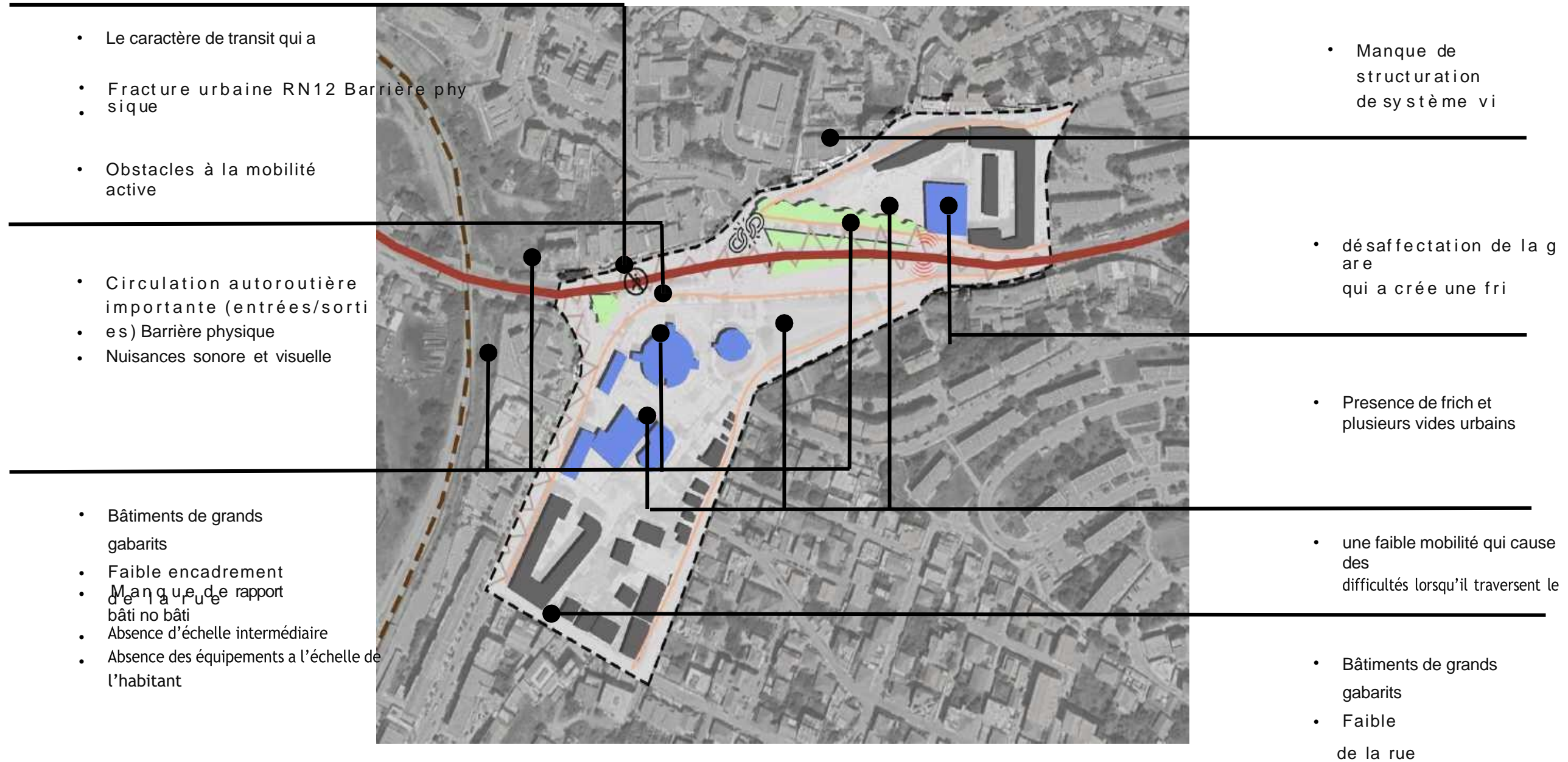
Figure 96 : carte de circulation piétonne Source : les auteurs

Enjeu:

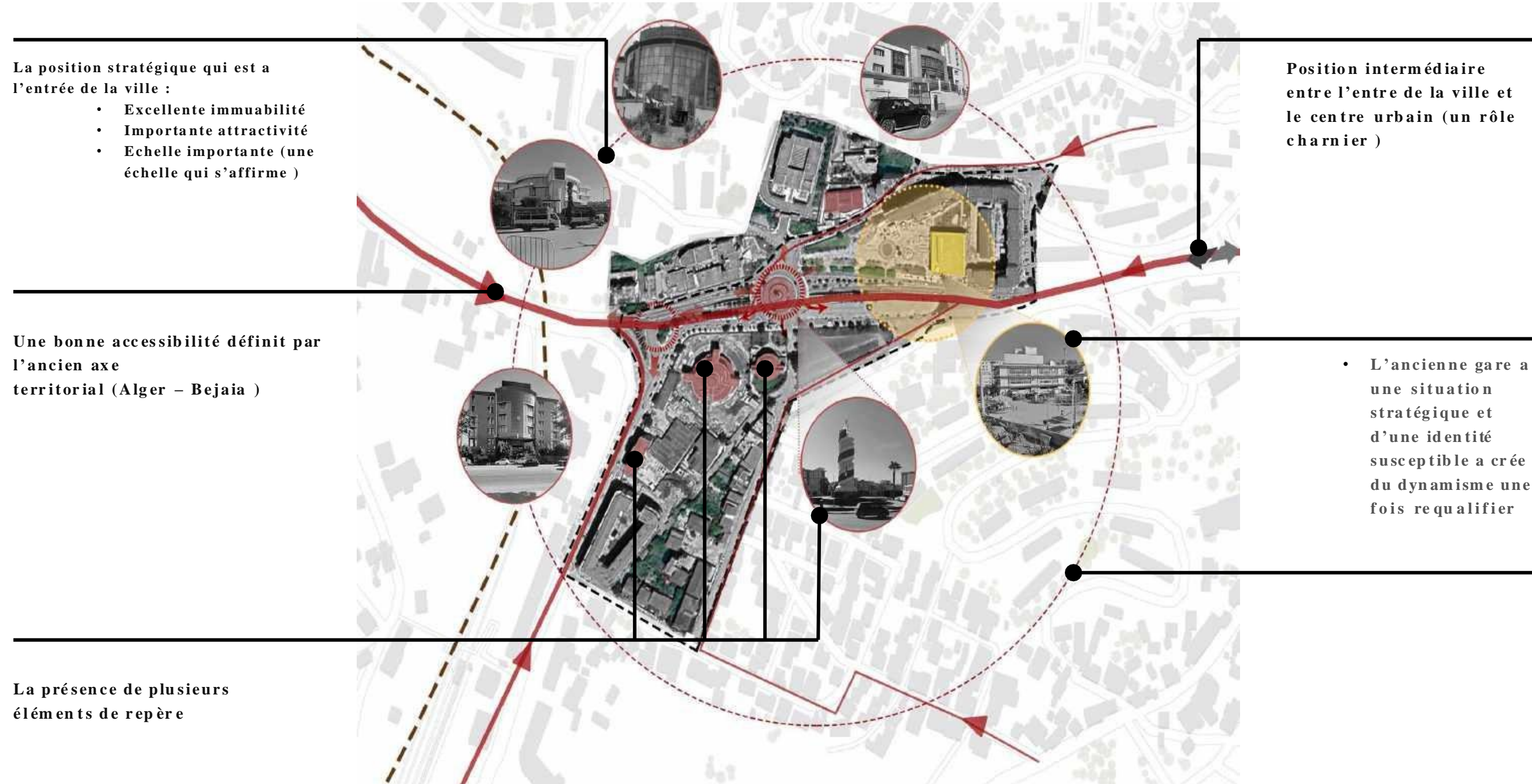
Stimuler la mobilité piétonne en créant des sentiers verdoyants et des promenades aménagées.

les atouts :	Les faiblesse :
<ul style="list-style-type: none"> • La position stratégique qui est a l'entrée de la ville : ✓ Excellente immuabilité ✓ Importante attractivité ✓ Echelle importante (une échelle qui s'affirme) • Position intermédiaire entre l'entre de la ville et le centre urbain (un rôle charnier) • Une bonne accessibilité définit par l'ancien axe territorial (Alger – Bejaia) • La présence de plusieurs éléments de repère • La présence de plusieurs équipements lui confère la possibilité d'attractivité • L'ancienne gare a une situation stratégique et d'une identité susceptible a crée du dynamisme une fois requalifier 	<ul style="list-style-type: none"> • Le périmètre ne profite pas suffisamment de sa situation stratégique (absence du seuil) • Le caractère de transit qui a engendrer : ✓ La division du permettre d'étude en entité ✓ Le manque du vécu • Rupture d'échelle : ✓ Absence d'échelle intermédiaire ✓ Absence des équipements a l'échelle de l'habitant • Manque de structuration de système viaire • Rupture morphologique : ✓ Manque de rapport bâti no bâti ✓ Absence de relation entre les entité l'incohérence des projets récents ✓ Le permettre tourne le dos a l'urbain par la présence des clôtures • Désaffectation de la gare qui a crée une friche urbaine et perte du dynamique urbaine et social • Espaces publics non structuré • Manque de qualité de vie et du bien être

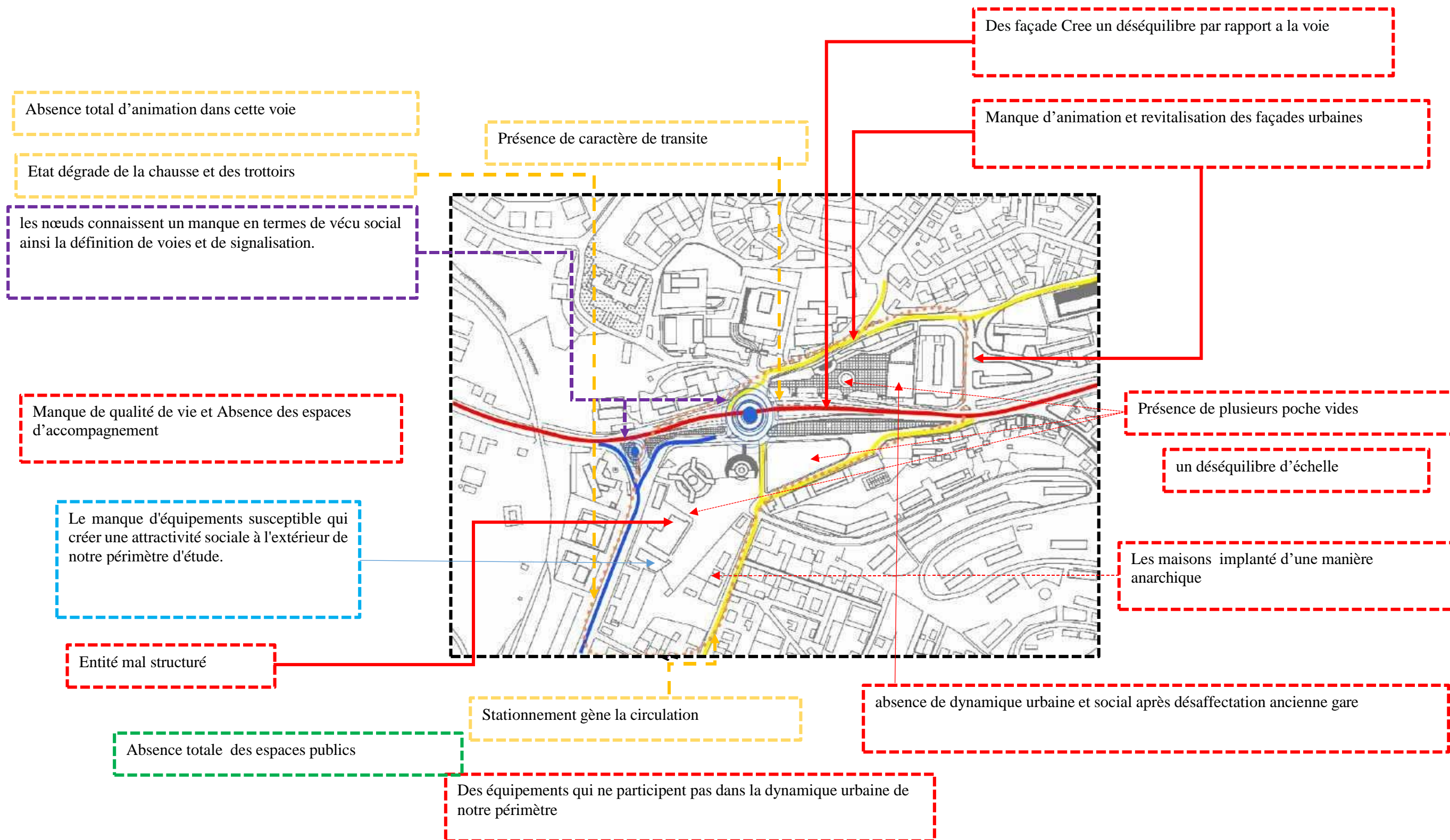
TABLEAU 1: TABLEAU DE SYNTHESEDE DIAGNOSTIQUE, SOURCE : LES AUTEURS



CARTE 2: LA CARTE DES FAIBLESSES, SOURCE : LES AUTEURS



CARTE 3: LA CARTE DES ATOUS, SOURCE : LES AUTEURS



CARTE 4: LA CARTE SYNTHESE, SOURCE : LES AUTEURS

OBJECTIFS	ENJEUX
Maitre en valeur cette situation stratégique qui est l'entrée de la ville	<ul style="list-style-type: none"> • requalifier cette entrée afin de valoriser l'image urbaine de la ville. • renforce sa situation stratégique et le caractère d'accueil • La reconversion d'immeuble de l'ancienne gare a une fonction plus attractif et conviviale
Remédier au caractère de transit et améliorer la structure viaire §/	<ul style="list-style-type: none"> • Articulation de la séquence d'entrée et le centre ville manière à créer l'animation. • Restructuration et réaménagements des voies et Hiérarchisation des voies. • Matérialisation des nœuds et Requalification des intersections. • Projection et amélioration des façades urbaines.
La création d'une échelle intermédiaire qui va mettre en valeur le périmètre et l'utilisateur	<ul style="list-style-type: none"> • Développer le quartier en intégrant des modes de déplacements modernes et efficaces. • Revitalisation et restructuration des Placettes et Réaménagement des espaces verts. • Diversifier et moderniser l'offre d'équipements. • Reconversion de certaines parties du périmètre en tenant compte des besoins recensés dans le quartier. • Offrir une facilité d'orientation et le déplacement des usagers au sein de notre périmètre. • Changer la destination du quartier pour qu'il puisse devenir un lieu de vie, d'échanges et même de promenade
Assurer une unité morphologique et Créer un dynamisme entre les différentes entités du périmètre	<ul style="list-style-type: none"> • Réussir l'intégrité morphologique dans notre périmètre • Alléger la rupture et assurer une unité urbaine cohérente et fonctionnel • Requalification du cadre bâti pour participer a la dynamique urbaine
assurer le confort et le bien être au niveaux du périmètre	<ul style="list-style-type: none"> • Intégrer la nature dans le périmètre (plan vert) • Insertion des écrans végétaux pour réduire le bruit • Aménager des espace de détente et de loisir • Restructuration des placettes
Améliorer la qualité de la mobilité urbaine et la sécurité des déplacements.	<ul style="list-style-type: none"> • Promouvoir les modes de circulation doux (marche, vélo...). • Favoriser les déplacements des transports publics (bus, taxis...). • Gestion et régulation du stationnement. • Améliorer la sécurité des déplacements, notamment ceux des piétons. • Faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite.

TABLEAU 2: TABLEAU DESOBJECTIFS ET ENJEUX, SOURCE : LES AUTEURS

CHAPITRE 2: APPROCHE URBAINE



1. Boulevard René-Lévesque, secteur ouest :

1.1 Situation et présentation de l'intervention urbaine :

Il se trouve en périphérie de la ville de Châteauguay à Québec. Constitue l'entrée de la ville, traversée par un boulevard de grande circulation mécanique ayant un caractère autoroutier. L'intérêt du projet est de créer un pôle attractif où il fait bon vivre, travailler et se divertir

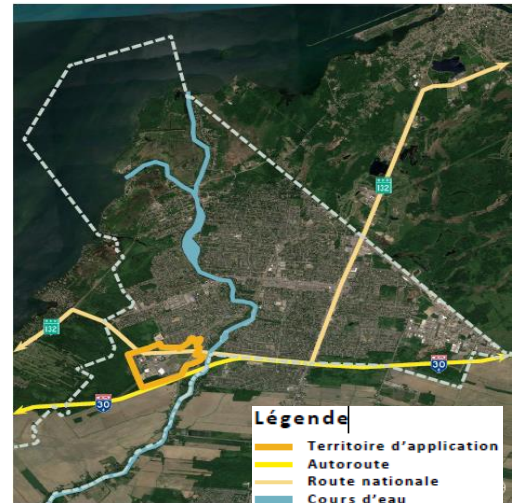


Figure 97 : situation de boulevard René Lévesque, source : Google Earth

1.2 Occupation du périmètre :

C'est un quartier d'habitat social. La nature des dysfonctionnements urbains et sociaux ont conduit Est Ensemble et la Ville de Châteauguay à porter une volonté de transformation à travers la conception d'un programme adapté aux enjeux relevés.

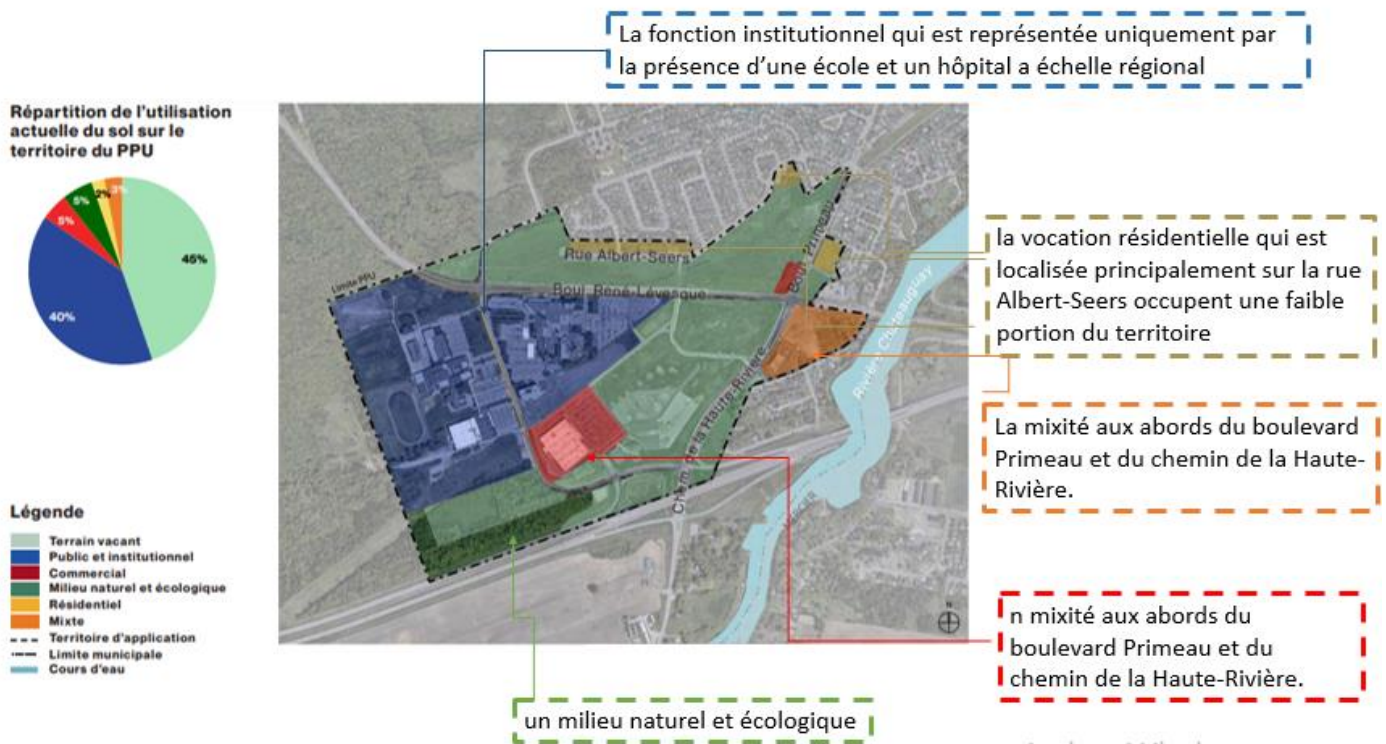


Figure 98 : Plan d'occupation du périmètre, source : Google Earth traité par les auteurs

1.3 Diagnostic urbain

1.3.1. Les atouts :

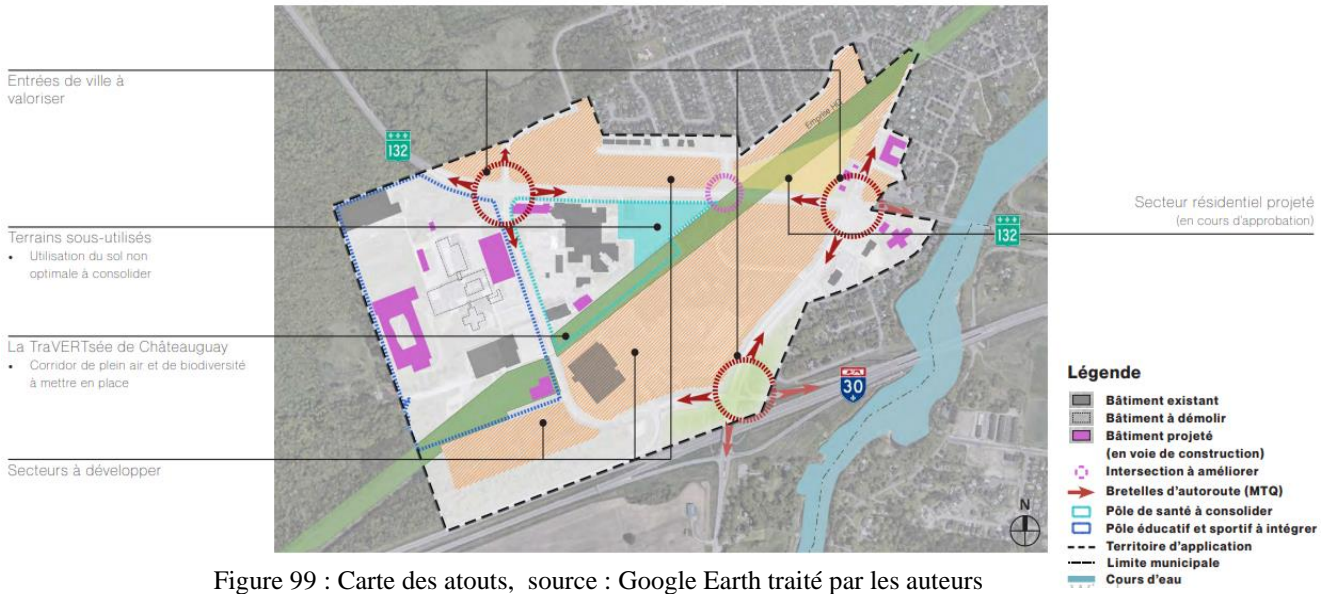


Figure 99 : Carte des atouts, source : Google Earth traité par les auteurs

1.3.2. Les faiblesses :

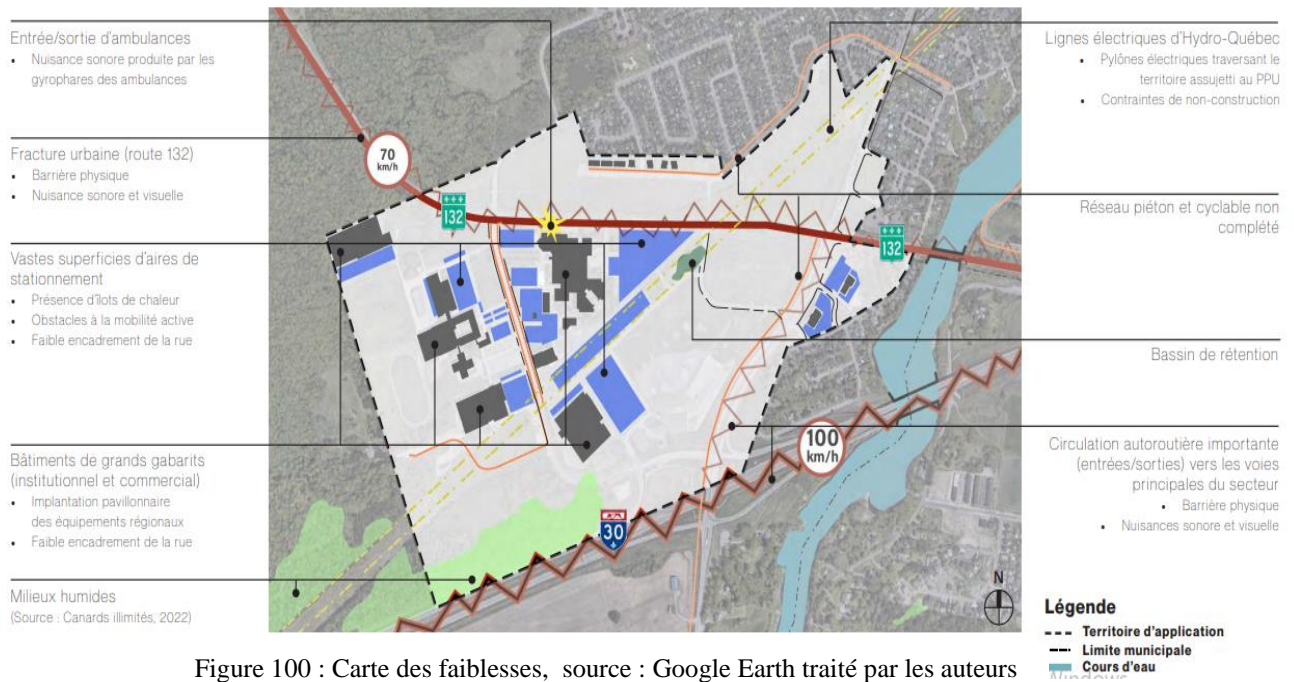


Figure 100 : Carte des faiblesses, source : Google Earth traité par les auteurs

1.4 Problématique et objectifs :

1.4.1. Problématique :

Comment affirmer l'entrée de la ville et améliorer la qualité de vie dans le périmètre ?

1.4.2. Objectif majeur :

Crée un centre polarisateur attractif et animé Remédier au caractère de transit de la voie **René-Lévesque**. Assurer un milieu de vie complet et dynamique.

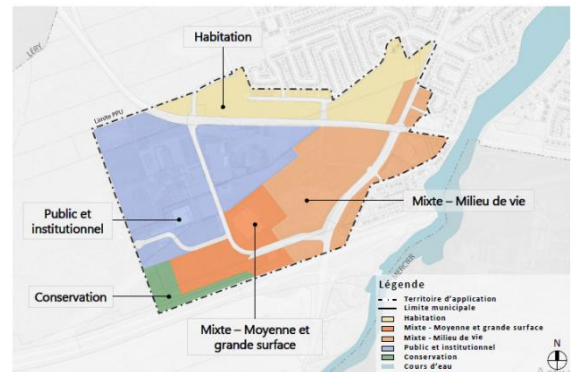


Figure 101 : Carte de dévotions du périmètre, source : Programme particulier d'urbanisme

2.1. Les objectifs de l'intervention urbaine

Le projet vise à retrouver la place de l'individu dans son rapport :

À la Ville : connecter le quartier à son environnement et proposer une densité perçue apaisée.

Aux autres : créer les conditions d'un vivre ensemble, promouvoir un terroir qui représente un seuil de ville.

Au quotidien : offrir des logements de qualité et Restituer l'ensemble des fonctions urbaines et social

À la nature : implanter une véritable trame végétale tout en favorisant la biodiversité dans le périmètre.

À l'économie : et à l'emploi : promouvoir les circuits courts, l'économie circulaire et l'agriculture urbaine.

À la mobilité : favoriser le piéton et réduire le stationnement de surface (Est, 2022).

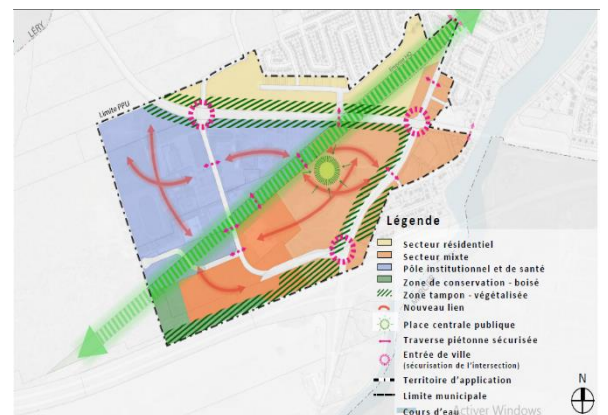


Figure 102 : Carte des actions du périmètre, source : Programme particulier d'urbanisme

2.2 Enjeux et actions urbaines

2.2.1. Enjeux et actions (aménagement) :

→ Ouvrir, connecter le quartier et renforcer la mobilité des habitants.

→ Redéfinir les espaces et les formes urbaines.

→ Introduire la diversité plurielle (résidentielle et fonctionnelle) et renouveler le parc social.

→ Améliorer l'offre en équipements publics.



Figure 103 : Carte des actions sur les voies, source : Programme particulier d'urbanisme

2.2.2. Enjeux et actions (mobilité active) :

Mobilité Active :

- Perméabilité et Sécurisation
- Connectivité des Composantes
- Sécurité des Usagers
- Accessibilité Universelle

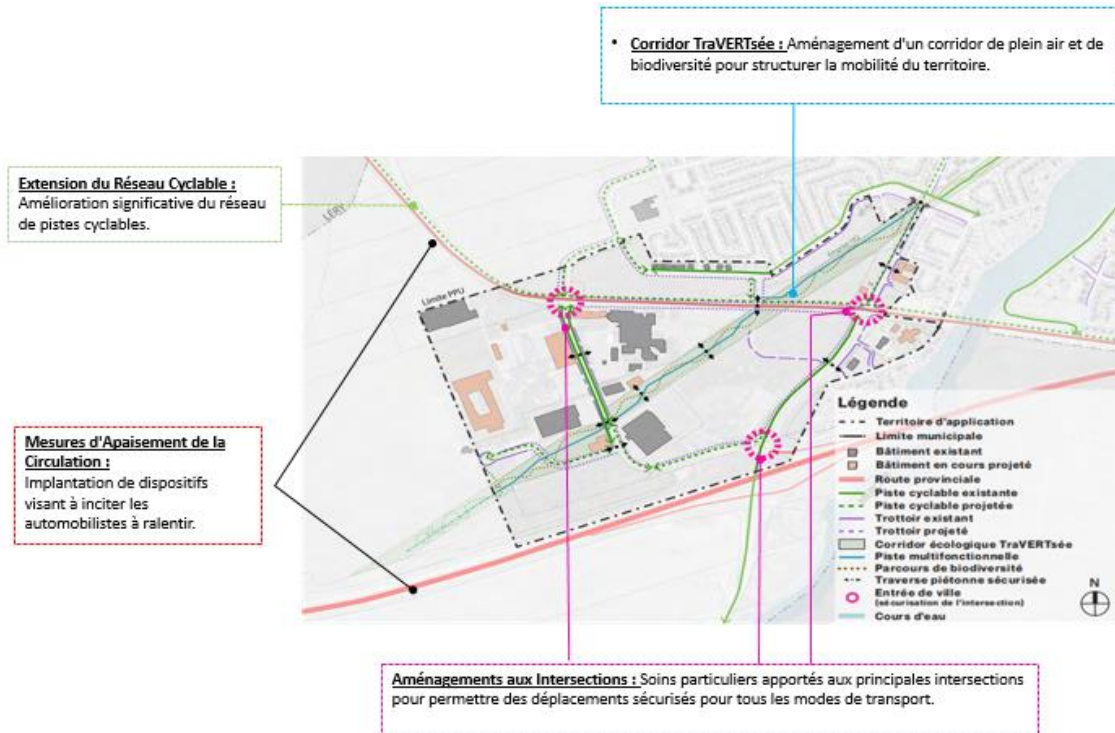


Figure 104 : Carte des actions sur les voies et mobilité, source : Programme particulier d'urbanisme traité par les auteurs

2.2.3. Enjeux et actions (écologie et espaces publics) :

La TraVERTsée de Châteauguay est un projet de la Ville de Châteauguay visant à créer un corridor de plein air et de biodiversité.

Ce projet suivra le démantèlement des grands pylônes électriques d'Hydro-Québec et consistera en le développement d'un sentier multifonctionnel continu.

Il vise également l'aménagement de diverses haltes pour observer la faune et la flore, Connectant le Centre écologique Fernand-



Figure 105 : Carte de La TraVERTsée de Châteauguay, source : Programme particulier d'urbanisme

Séguin et la réserve mohawk de Kahnawake Assurer une continuité verte et visuellement ouverte dans le corridor projeté.

2.2.4. Enjeux et actions (morphologie du bâti) :

Favoriser un développement harmonieux en ajustant les hauteurs des constructions en fonction des caractéristiques spécifiques des zones, tout en assurant une échelle humaine, une transition douce, et en encourageant la mixité des usages.

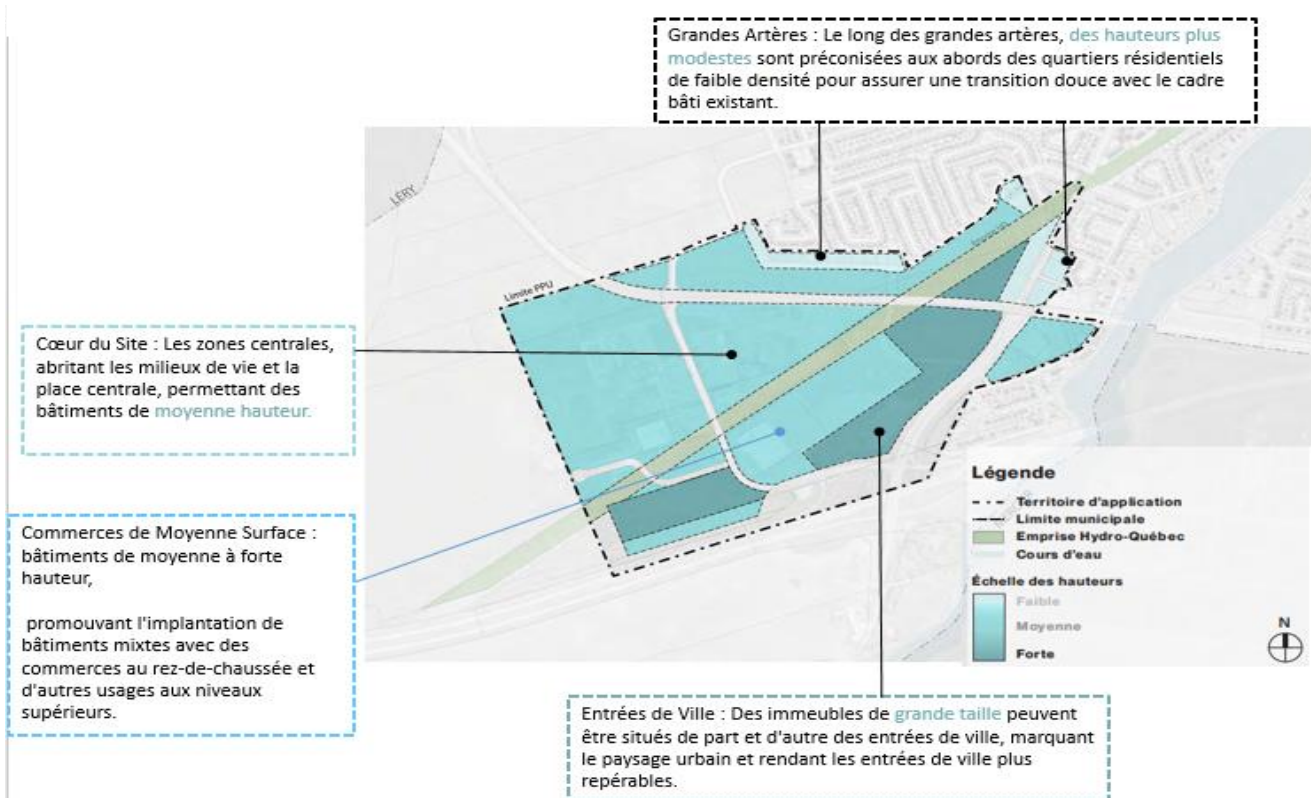


Figure 106 : Carte de la distribution du gabarit, source : Programme particulier d'urbanisme

Actions sur le bâti :

Le périmètre est peu construit ayant des équipements repliés sur eux-mêmes. Les îlots non bâtis sont occupés par des aires de stationnement,

l'intervention consiste la division en 7 aires

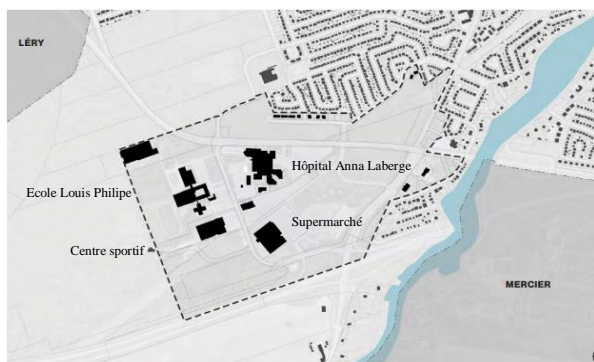


Figure 107 : Carte d'état des lieux

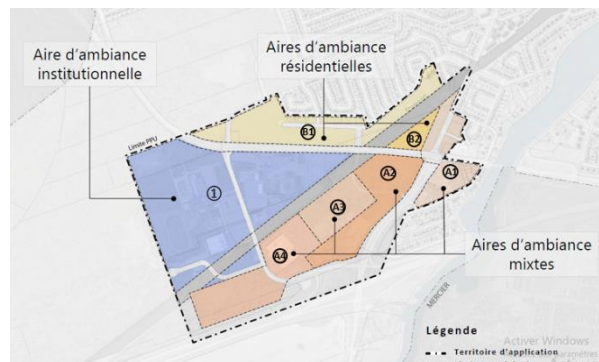


Figure 108 : Carte de division du périmètre

Source : Programme particulier d'urbanisme – Bd René-Lévesque, secteur ouest

Distribution des gabarits selon une hiérarchie de plus haut au plus faible :



Figure 109 : Différents gabarit à l’intérieur du périmètre

Source : Programme particulier d’urbanisme – Bd René-Lévesque, secteur ouest

Extension de l’hôpital, ouverture de l’école à l’urbain et requalification du sportplex52.



Figure 110 : carte de parti institutionnel



Figure 111 : Mise en valeur de l’hôpital



Figure 112 : Ouverture de l’école LPP

Source : Programme particulier d’urbanisme – Bd René-Lévesque, secteur ouest

Aménagement d’une cour centrale au cœur du périmètre :



Figure 113 : carte de la cour centrale



Figure 114 : La cour centrale

Source : Programme particulier d’urbanisme – Bd René-Lévesque, secteur ouest

2. Friche ferroviaire sur la commune de Pré-en-Pail :

2.1 Situation et présentation de l'intervention urbaine :

Site : friche industrielle et ferroviaire située à proximité du bourg de la commune de Pré-en-Pail.

Surface : 12 hectares

IL se trouve a l'entrée de la ville de la [Mayenne](#) en [région Pays de la Loire](#) Situé sur la RN12, au milieu de l'un des axes principaux entre Paris et la Bretagne ce qu'il lui donne l'idée d'une Porte de l'Ouest.

Le périmètre traversé par une ancienne voie ferroviaire actuellement fermé. L'intérêt de ce projet est de remédier a cette friche et crée un pôle dynamique et attractif

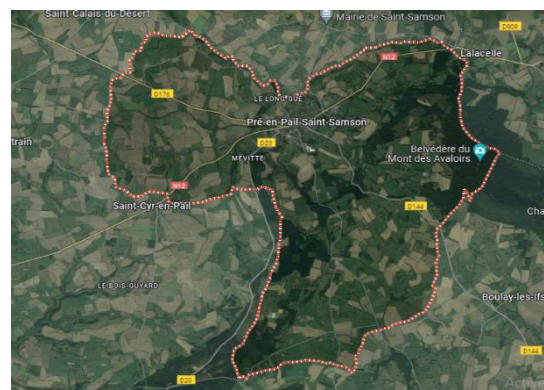


Figure 115 : situation la commune de Pré-en-Pail Lèvesque, source : Google Earth

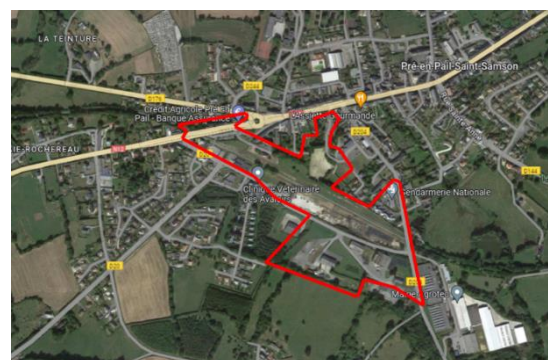


Figure 116 : situation de la friche industrielle, source : Google Earth

2.2 Diagnostic urbain :

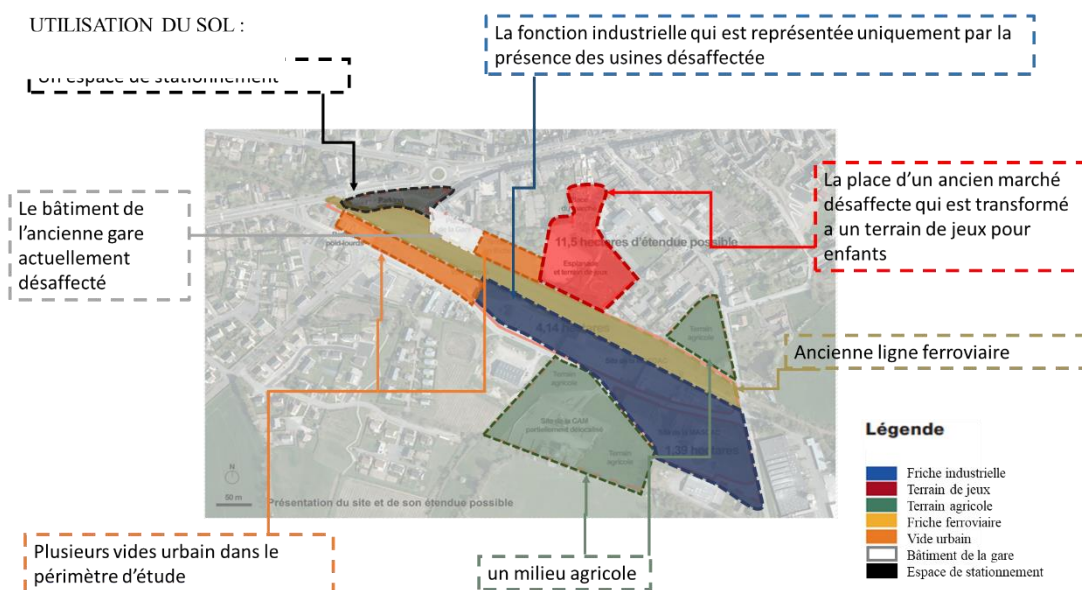


Figure 117 : Carte, d'occupation du sol source : Google Earth traité par les auteurs

2.2.1. Les atouts :

- La position stratégique qui est à l'entrée de la ville
- Bâtiment de l'ancienne gare a une situation stratégique et d'une identité susceptible a crée du dynamisme une fois requalifier
- Situé à proximité du bourg, offre désormais un très grand potentiel de développement urbain
- La présence de plusieurs airs de stationnement
- Présence de plusieurs terrains agricoles



Figure 118 : Carte des atouts, source :

Google Earth traité par les auteurs

2.2.2. Les faiblesses :

- Les nuisances sonores
- Le périmètre ne profite pas suffisamment de sa situation stratégique (absence du seuil)
- Présence des vides urbains
- Manque de structuration de système viaire
- Une faible mobilité qui cause des difficultés lorsqu'ils traversent le périmètre
- Désaffectation de la gare et les usines qui ont créé une friche urbaine et perte de la dynamique urbaine et sociale
- La division du permettre d'étude en 2 entité

2.2.3. La problématique :

Comment revaloriser la porte de la ville et faire de cette friche un lieu qui participe à la dynamique urbaine et un lieu de vie attractif ?

2.3.1. L'objectif majeur :

Affirmer la porte de la ville Remédier à la friche ferroviaire dans le périmètre

Assurer un milieu de vie complet et dynamique.

Améliorer la qualité de vie et favoriser la mixité sociale et fonctionnelle.

2.3.2. Objectifs

2.4.2. Enjeux et actions sur les espaces libres :

Les propositions visent à améliorer l'aménagement urbain durable en repensant le rapport ville-périphérie. Il est question de favoriser la continuité du parcours vert et des voies pour faciliter les déplacements doux, tout en préservant la trame verte existante.

Continuité du parcours vert (vides urbains et voies) pour l'inscrire dans une logique communale et faciliter le déplacement doux.

Gagner en terrain pour la trame verte et rendre plus perméable les voies en réalisant des parkings en sous-sol.

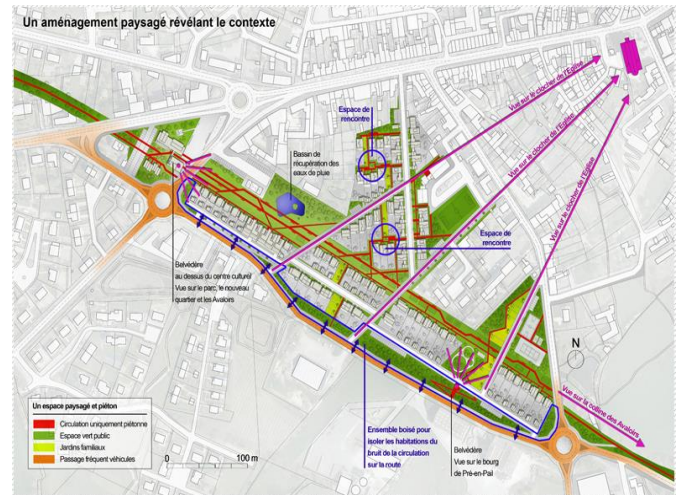


Figure 122 : Carte des actions sur espace public. Source : <https://atelierpotentiel.com>

2.4.2. Enjeux et actions sur le bâti :

Pour marquer le seuil : A proximité du carrefour des deux routes principales, est développée une nouvelle polarité

- Création de nouveaux équipements de loisirs pour accompagner la lisibilité de la structure et de l'entrée du quartier.
- Proposition de nouvelles formes d'habitations pour attirer davantage de citoyens dans les zones délaissées.
- Restauration du patrimoine urbain pour mettre en valeur le quartier.
- Désenclavement des quartiers pour améliorer la circulation et moderniser son paysage urbain.
- Démolition des anciennes usines pour moderniser .
- Les maisons proposées sont construites en mitoyenneté et sur plusieurs niveaux pour rentabiliser l'usage du terrain.

- Elles sont orientées vers le sud pour bénéficier d'un ensoleillement maximum et limiter les vis-à-vis. Le reste du site comprendra des équipements sportifs, des espaces verts, des jardins ouvriers et un centre multiculturel.

- La volonté de rester sur une typologie simple avec charpente pour maitre en valeur les anciennes usines industrielles et les zones pavillonnaire qui sont autour

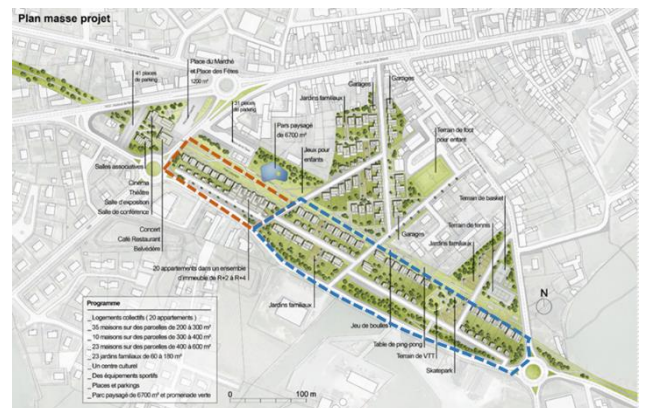


Figure 123 : Carte des actions sur le bâti. Source : <https://atelierpotentiel.com>



Figure 124 : Plan d'aménagement du périmètre. Source : <https://atelierpotentiel.com>



Figure 125 : Maison individuel avec espace aménagé



Figure 126 : Habitat collectif avec espace aménagé

Source : <https://atelierpotentiel.com/portfolio-posts/amenagement-urbain-dune-friche-ferroviaire-sur-la-commune-de-pre-en-pail-53/>

Conclusion :

Référent 1 :

En conclusion, le secteur ouest du boulevard René-Lévesque à Châteauguay se caractérise par une diversité de fractures urbaines, comprenant la présence de la route 132 ainsi que des espaces verts tels que boisés et terres agricoles. La Ville de Châteauguay a répondu à ces défis en instaurant un programme particulier d'urbanisme axé sur la promotion d'un développement urbain durable.

Les actions entreprises visent à :

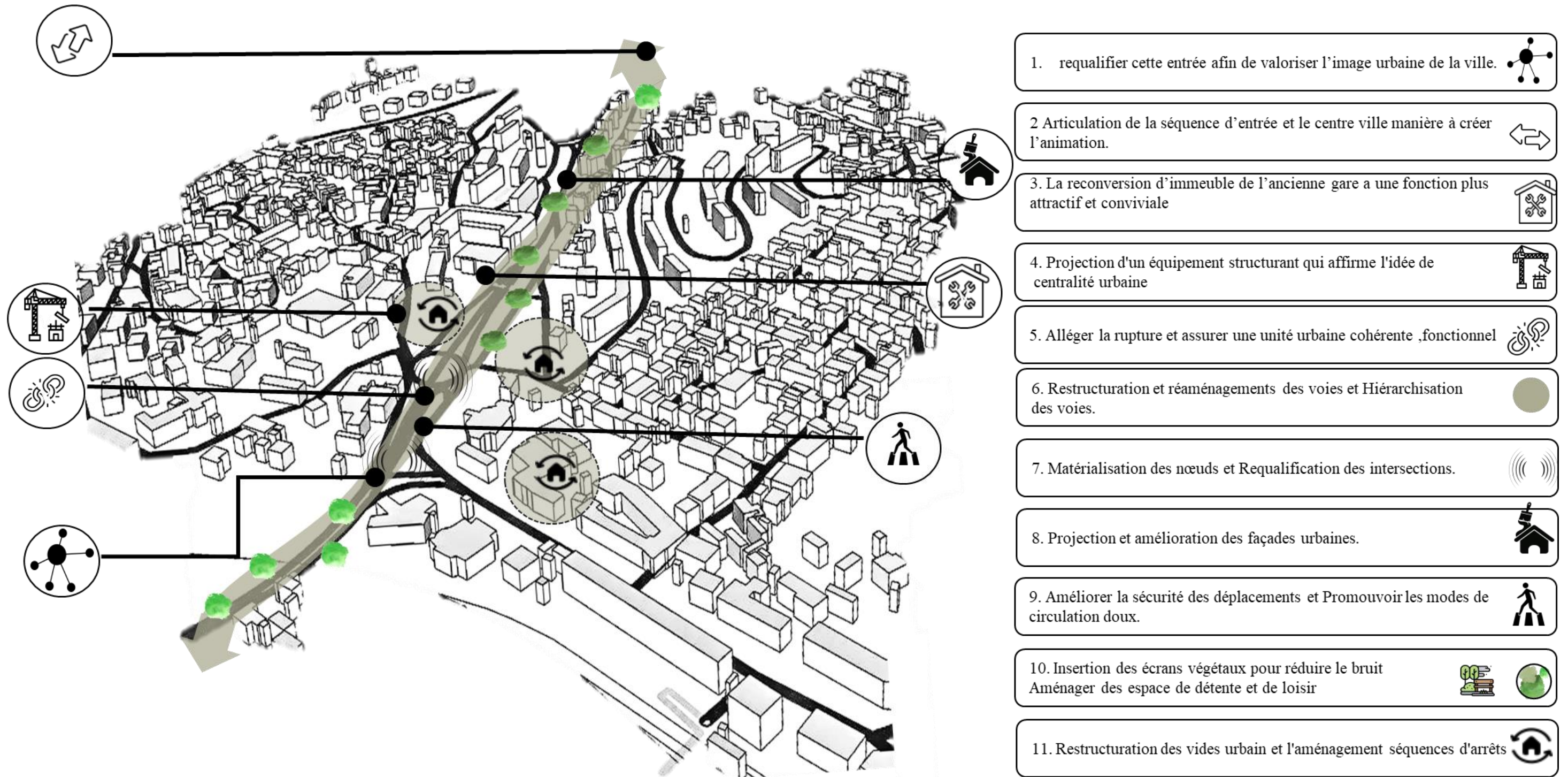
- . Assurer la perméabilité et la connectivité de la trame urbaine,
- . Valoriser la situation stratégique (porte de la ville)
- . Tout en favorisant la création d'un environnement convivial pour les déplacements en transport actif.
- . Ce projet souligne l'engagement de la ville envers une planification urbaine responsable, intégrant harmonieusement les aspects naturels et urbains pour le bien-être de la communauté locale.

Référent 2 :

Après analyse des enseignements majeurs, il apparaît que le projet d'aménagement urbain pour la commune de Pré-en-Pail vise à repenser l'entrée de ville en transformant une friche urbaine en une porte urbaine dynamique. En reconnectant les parties divisées de la ville et en mettant en valeur l'axe historique des voies ferrées, ce projet propose une approche innovante pour favoriser la mixité sociale, intégrer des espaces verts et des équipements culturels, tout en adoptant une vision durable et écologique pour l'urbanisme.

	ENJEUX	OBJECTIFS	ACTIONS
BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE, SECTEUR OUEST	<ul style="list-style-type: none"> • Connecter le quartier au reste de la ville. • améliorer la connectivité du quartier au reste de la ville. • Repenser l'organisation de l'espace urbain en redéfinissant les formes et les fonctions des différents espaces. • Introduire une diversité résidentielle et fonctionnelle pour renforcer la mixité sociale et économique. • Améliorer l'offre en équipements publics pour répondre aux besoins des habitants. 	<ul style="list-style-type: none"> • Consolider le pôle de destination régionale. • Encourager une mixité des usages pour créer un milieu de vie complet. • Assurer une perméabilité du secteur afin d'encourager la mobilité active. • Favoriser une morphologie dense et compacte, tout en assurant un encadrement de l'espace public à échelle humaine. • Offrir aux citoyens un milieu de socialisation au sein d'un espace central. 	<ul style="list-style-type: none"> • Travailler les entrée de la ville pour crée un pole dynamique et attractif • Création de traversée de Chateauguay pour améliorer la lisibilité et le désenclavement du quartier, renforcer la place du piéton et favoriser les déplacements doux. • Création de la cour centrale et public • Diversifier l'offre des équipements et logements. • Favoriser la mixité verticale en implantant des jardins publics
FRICHE FERROVIAIRE SUR LA COMMUNE DE PRÉ-EN-PAIL	<ul style="list-style-type: none"> • améliorer la connectivité du quartier au reste de la ville. • Dynamiser les activités du quartier en le reliant à la vie urbaine environnante. • Clarifier et redéfinir le statut des espaces anonymes. • Améliorer la lisibilité et l'accessibilité du quartier. • Favoriser la cohérence et l'harmonie entre les différents espaces du quartier. 	<ul style="list-style-type: none"> • Affirmer l'entrée de la ville et rendre le périmètre dynamique et attractif • Reconnecter le périmètre au reste de la ville • Reconnecter les deux parties du périmètre qui étaient séparées par les voies ferrées ce qui a crée une friche . • Maitre l'accent sur un développement durable et une densification résidentielle pour optimiser l'utilisation des friches • Encourager une mixité des usages pour créer un milieu de vie complet. 	<ul style="list-style-type: none"> • transformation de l'ancienne ligne ferroviaire en parcours piéton pour améliorer la lisibilité et le désenclavement du quartier, renforcer la place du piéton et favoriser les déplacements doux. • Projection de plusieurs voies a l'intérieur du permettre vers le centre de la ville • Réhabiliter les constructions anciennes comme le bâtiment de l'ancienne gare pour créer du dynamique • Cree un pole culturelle a l'entrée de la ville pour assurer dynamique social • Diversifier l'offre de logements. • Favoriser la mixité verticale en implantant des jardins publics

TABLEAU 3: TABLEAU DE SYNTHÈSE COMPARATIVE DES INTERVENTIONS URBAINES, SOURCE : LES AUTEURS



CARTE 5: CARTE DES ENJEUX ET OBJECTIFS, SOURCE : LES AUTEURS

Intervention urbaine sur le quartier de l'entrée ouest de Tizi Ouzou

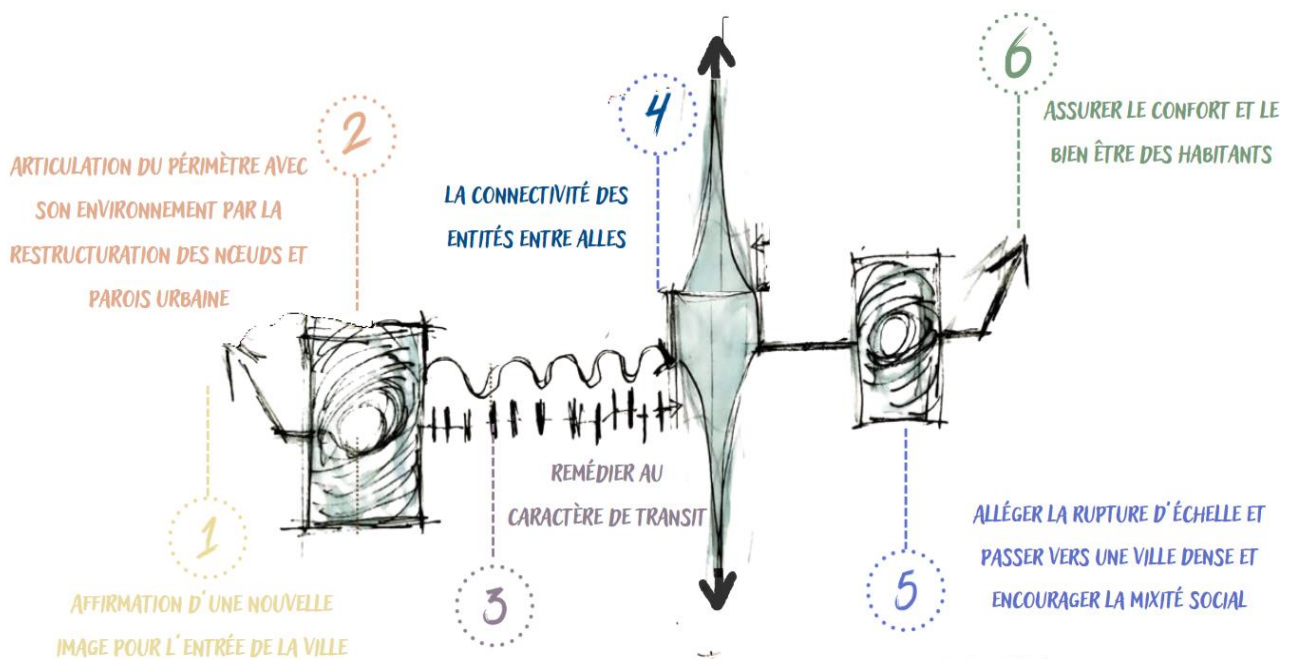
La zone d'entrée ouest de la ville de Tizi-Ouzou est cruciale, tant pour les visiteurs que pour les résidents locaux. Cependant, elle est confrontée à plusieurs problématiques que nous avons identifiées lors de nos analyses précédentes. C'est pourquoi elle représente une opportunité idéale pour une intervention de réaménagement et requalification urbaine. Une telle initiative pourrait résoudre les lacunes actuelles tout en exploitant les atouts existants de la région.

Schéma d'intervention :

1. Concept et idéation :

L'intervention urbaine est un fruit d'une analyse stratégique visant à rendre les problématiques et les lacunes identifiées lors du diagnostic. Tel que le caractère de transit, la fermeture des espaces urbains et des entités dans la ville ainsi que ruptures morphologiques et rupture d'échelle, de plus cette démarche vise à renforcer les atouts déjà présents, comme la situation stratégique l'entra de la ville et le rôle charnier du périmètre d'étude. Il est également essentiel d'assurer une accessibilité optimale défini par l'ancien axe territorial reliant Alger à Bejaia. Par ailleurs la réhabilitation de l'ancienne gare, dotée d'une position stratégique porteuse d'identité.

2. Schéma d'idées :



3. Schéma de principe :

Le résultat de toutes les recherches précédentes se résume à travers les principes suivants

➤ **Entrée de la ville:**

- Affirmer l'entrée de la ville par la création d'un pôle dynamique et attractive:
- La réaffirmation d'une nouvelle image soucieuse de l'identité du lieu.
- Renforcer l'identité urbaine.
- Requalification de bâtiment de l'ancienne gare.

➤ **L'Articulation du périmètre avec son environnement:**

La restructuration des nœuds en définissant des parois urbaines.

➤ **L'ouverture des entités à travers les concepts suivants:**

Allée verte.

Coulée verte.

➤ **L'animation et la restructuration de la voie principale:**

La création des séquences et des moments d'arrêt attractifs avec des ambiances accueillantes qui favorisent l'interaction sociale et le vivre ensemble ainsi que l'animation afin de remédier à son caractère de transit :

Nouveau mode de transport bus a haute qualité de service.

Nouvelle ligne de tramway.

La séquence hybride

La séquence interactive.

La création d'une piste cyclable.

La création d'une bande végétale.

➤ **Remédier a la rupture morphologique dans le périmètre par:**

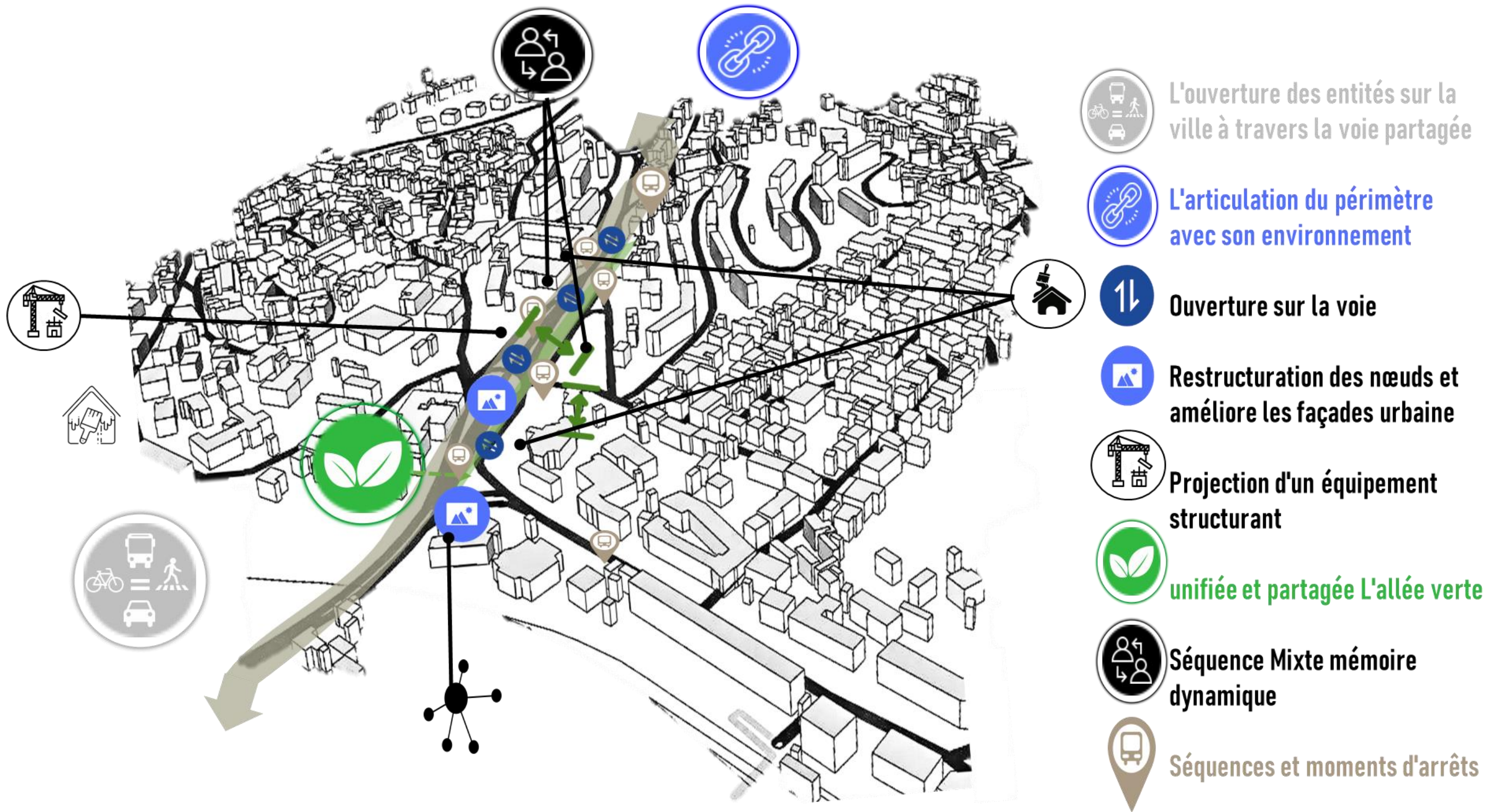
La création de la nouvelle trame qui améliore la connexion de périmètre a ta ville et la perméabilité des composante.

La création des espaces de transition.

➤ **Assurer le confort et le bien être au niveau du permettre :**

Insertion des écrans végétaux pour réduire le bruit.

Insertion des parcours et les façades végétales.



CARTE 6: CARTE DE SCHEMA DE PRINCIPE, SOURCE : LES AUTEURS

2.4 Animation et restructuration de la voies

2.4.1 La voie principale Larbi Ben M'hidi :

La création de deux voies de circulation de 3.5m chacune réservées aux bus représente une solution novatrice pour améliorer le transport en commun en milieu urbain visant à :

- Le confort et l'efficacité du transport en commun.
- Améliorer la fluidité et la rapidité du transport en commun.
- Désengorger la ville et réduire la congestion du trafic.
- Encourager davantage de personnes à utiliser les transports en commun et garantir des temps de trajet plus fiables ce qui peut contribuer à améliorer la qualité de vie dans la ville.
- Améliorant ainsi l'expérience globale des usagers.



Figure 127 : La voie Larbi Ben M'hidi. Avant et après l'intervention urbaine. Source : Les auteurs

Définir la voie

La conception d'une voie de circulation à vitesse maximale qui sera limitée avec 3m chacune ouverte à une variété de modes de transport (voitures, bus, vélos, piétons), caractérisée par une conception unifiée favorisant la cohérence et la sécurité.

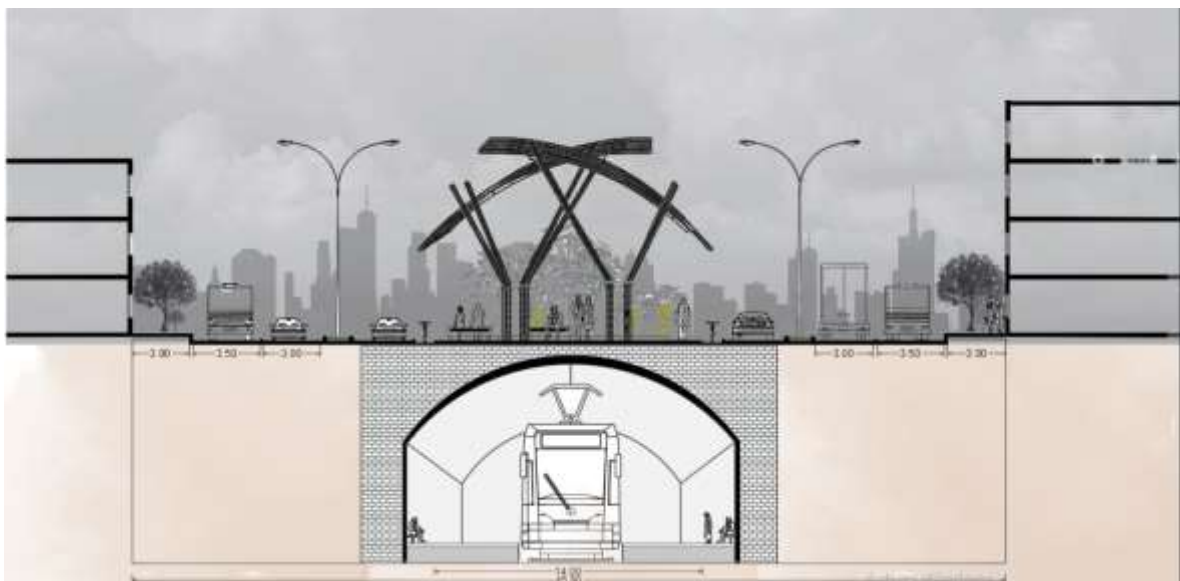


Figure 128 : La coupe voie Larbi Ben M'hidi. après l'intervention urbaine. Source : Les auteurs

Définir une piste cyclable

Une voie de circulation de 1m réservée aux cyclistes pour encourager l'utilisation de ce mode de transport écologique visant à :

- Réduire l'impact de la voiture et la congestion du trafic tout en offrant une alternative saine et durable pour les déplacements urbains.
- 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 129 : La voie Larbi Ben M'hidi. Avant et après l'intervention urbaine. Source : Les auteurs

3.3.3 Définir une trame verte :

Planter une végétation persistante de type Le micocoulier de Provence tous les cinq mètres, c'est un arbre à feuilles caduques originaire de la région méditerranéenne, reconnu pour sa capacité à prospérer dans les climats secs et chauds. Doté d'un feuillage dense offrant une ombre appréciée, il est adapté aux zones urbaines et résidentielles. Résistant à la sécheresse une fois établi, il peut à des périodes prolongées de chaleur et de faible humidité. Esthétiquement, il présente une silhouette élancée avec un feuillage vert vif en été, virant au jaune doré à l'automne. Avec ses fruits appréciés par la faune locale, le micocoulier de Provence allie attrait visuel et utilité écologique dans les environnements secs méditerranéens.



Figure 130 : La voie Larbi Ben M'hidi. Avant et après l'intervention urbaine. Source : Les auteurs

1.4.2 Réaménagement du boulevard Stiti Ali :

- La conception d'une voie de circulation pour voiture
- Des lignes de bus à haute qualité de service
- Encourager mobilité douce par des piste cyclable
- Élargissement des trottoirs et définir une trame verte



Figure 131 : Le boulevard Stiti Ali. Avant et après l'intervention urbaine. Source : Les auteurs

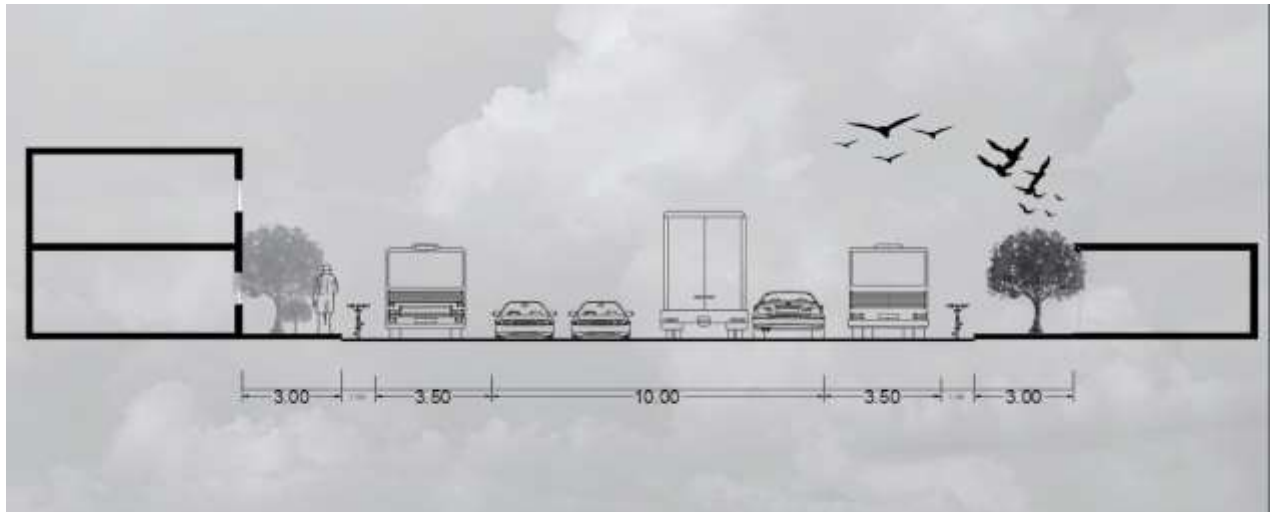


Figure 132 : Coupe boulevard Stiti Ali. après l'intervention urbaine. Source : Les auteurs

1.4.3 Réaménagement de la voie Stiti Mohammed Arezki :

- Démolition des coopératives pour élargir la vois et le trottoir et promouvoir une coulée verte

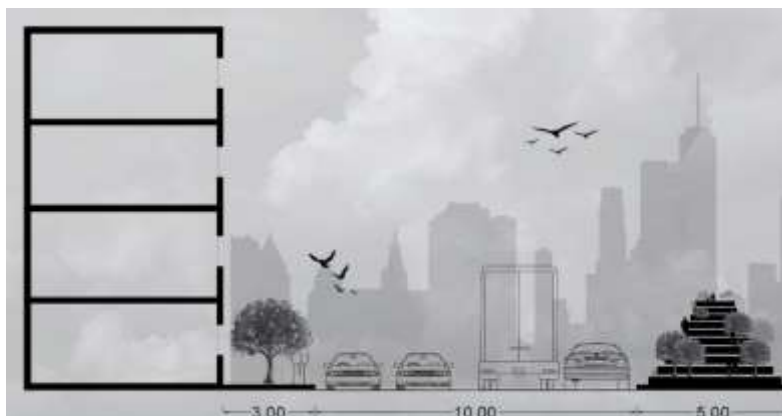


Figure 133 : Lavoie Stiti Mohammed Arezki. Avant et après l'intervention urbaine. Source : Les auteurs

➤ La coulée

verte : est un concept urbain désignant un espace vert linéaire aménagé au sein d'un environnement urbain. Il s'agit souvent d'un corridor de verdure. Elle est conçue pour offrir des espaces de détente, de loisirs et de déplacement doux (comme la marche) au sein d'une zone urbaine, tout en favorisant la biodiversité et la préservation de la nature en milieu urbain. Elle contribue également à améliorer la qualité de vie des habitants en offrant des zones de respiration et de relaxation au cœur de la ville.



Figure 134 : La coulée verte après l'intervention urbaine. Source : Les auteurs

1.5 Restructuration des nœuds :

1.5.1 Nœud de la bougie :

Requalification de nœud de la bougie en lui donnant une fonction et le transformant en utilisant un élément marquant afin de démarquer cette intersection importante et d'en faire un repère distinctif dans ce périmètre qui est une galerie d'art centrale au niveau de l'allée verte avec une rampe autour



Figure 135 : Le nœud de la bougie Avant et après l'intervention urbaine. Source : Les auteurs

1.5.2 Le carrefour Matoub Lounes :

La rénovation de ce carrefour non vécu en un espace visuellement captivant représente un défi stimulant dans l'amélioration des infrastructures urbaines. Cette transformation vise à créer un lieu offrant une expérience sensorielle enrichissante grâce à des éléments d'art visuel et d'installation auditive. En intégrant des projections dynamiques et des compositions sonores évocatrices, cet espace réinventé devient une destination emblématique, fusionnant urbanisme contemporain et créativité artistique. Ce projet illustre l'impact positif de l'intégration de l'art et de la technologie sur la régénération urbaine, améliorant ainsi la qualité de vie des citoyens.

1.6 Améliorer la qualité de vie de l'habitation et les habitants :

1.6.1 Verdure Urbaine : L'Allée Verte Centrale, Un Oasis au Cœur du périmètre :

Amélioration de l'esthétique urbaine : Une allée verte centrale ajoute une touche de verdure et de beauté à l'environnement urbain, créant ainsi un cadre plus agréable et attrayant pour les résidents et les visiteurs.

Réduction de la chaleur urbaine : Les espaces verts absorbent la chaleur et contribuent à réduire l'effet d'îlot de chaleur urbain, ce qui peut aider à atténuer les températures élevées pendant les périodes estivales.

Amélioration de la qualité de l'air : Les arbres et les plantes absorbent le dioxyde de carbone et filtrent les polluants de l'air, contribuant ainsi à améliorer la qualité de l'air dans les zones urbaines.

Promotion de la biodiversité : Les allées vertes fournissent des habitats pour la faune locale, favorisant ainsi la biodiversité et la préservation de la vie sauvage en milieu urbain.

Création d'un espace de loisirs et de détente : Les allées vertes offrent aux habitants des espaces verts accessibles où ils peuvent se promener, des espaces d'exposition et des séquences d'activité, faire du sport, pique-niquer ou simplement se détendre en plein air, favorisant ainsi un mode de vie sain et actif.

Connectivité piétonne et cyclable : Une allée verte centrale qui va servir de voie piétonne et cyclable, offrant ainsi un moyen sûr et agréable de se déplacer à travers la ville, tout en encourageant l'utilisation des modes de transport doux et durables.



Figure 137 : L'allée verte après l'intervention urbaine. Source : Les auteurs

1.6.2 La gare de tramway :

La gare de tramway semi-enterrée est une solution qui cherche à concilier les besoins de transport en commun efficace avec la préservation de l'environnement urbain et le confort des usagers. Cette gare offre plusieurs avantages pour notre périmètre :

Intégration urbaine : Elle permet souvent une intégration plus harmonieuse dans le tissu urbain, en minimisant l'impact visuel des infrastructures de transport en surface.

Sécurité : En étant partiellement encastrées, elle peut offrir un environnement plus sûr pour les passagers en les protégeant des conditions météorologiques défavorables et en réduisant les risques liés à la circulation automobile.

Accessibilité : Elle est équipée d'escaliers et de rampes pour garantir l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

Réduction du bruit : En étant partiellement enterrées, cette gare peut réduire les nuisances sonores pour les riverains.

Aménagement paysager : Sa conception va permettre d'intégrer des espaces verts et des aménagements paysagers autour des entrées et des sorties, contribuant ainsi à l'embellissement des quartiers environnants.



Figure 138 : La gare de trame après l'intervention urbaine. Source : Les auteurs

1.6.3 Réaménagement de l'espace a côté de la cité 5 juillet :

Aménager cette espace comme un espace public et cafète pour les habitants du cartier et les visiteurs

Amélioration de la qualité de vie : La création d'un nouvel espace public offre aux habitants un lieu de rencontre et de détente, ce qui contribue à améliorer leur bien-être physique et mental.

Renforcement du lien social : En fournissant un endroit où les gens peuvent se rassembler, interagir et partager des expériences, l'espace public renforce le tissu social de la communauté locale et favorise un sentiment d'appartenance.



Figure 139 : La place à côté de la cité 5 juillet avant et après l'intervention urbaine. Source : Les auteurs

1.6.5 Actions sur le bâti « maître le citoyen au centre d'intérêt » :

Le bâtiment EPLF :

Pour la restructuration de bâtiment EPLF et ces façades urbaine on a opté pour un rez-de-chaussée et un étage dédiés aux services commerciaux, ainsi qu'un étage de terrasse végétale pour les habitants :

Intégration harmonieuse : la transition entre les zones commerciales et les espaces résidentiels est fluide et harmonieuse. L'agencement et la conception va faciliter la coexistence des activités commerciales et résidentielles tout en préservant la qualité de vie des habitants.

Accessibilité universelle : toutes les parties du bâtiment sont accessibles aux personnes à mobilité réduite. Cela inclut l'accès aux commerces, aux espaces résidentiels et à la terrasse végétale. Les ascenseurs, rampes qui sont conçus selon les normes d'accessibilité en vigueur.

Aménagement paysager durable : La terrasse végétale est conçue comme un espace de détente et de convivialité pour les habitants. Optez pour des plantes locales et adaptées au climat pour réduire les besoins en arrosage et en entretien. Intégrez également des éléments durables tels que des systèmes de récupération des eaux de pluie et des matériaux écologiques pour favoriser la durabilité environnementale.

Espaces multifonctionnels : Des espaces polyvalents qui peuvent être utilisés à la fois par les commerces et les habitants. Des terrasses centrales entre chaque deux étages qui sont des places centrales spacieuses peuvent servir de lieu de rassemblement pour les événements communautaires ou les activités commerciales spéciales.

Confort thermique et acoustique : les espaces résidentiels bénéficient d'une isolation adéquate pour garantir le confort thermique et acoustique des habitants. L'utilisation des matériaux et des techniques de construction efficaces pour réduire les pertes de chaleur et minimiser les nuisances sonores provenant des zones commerciales.

Sécurité et surveillance : Mettre en place des mesures de sécurité appropriées pour protéger à la fois les commerces et les espaces résidentiels. Cela t inclue l'installation de caméras de surveillance, de systèmes d'alarme et d'un bon éclairage pour dissuader les intrusions et assurer la sécurité des résidents et des commerçants.



Figure 140 : Les bâtiments de l'EPLF avant l'intervention urbaine. Source : Les auteurs



Figure 141 : Les bâtiments de l'EPLF après l'intervention urbaine. Source : Les auteurs

3.6.6 Les maisons d'habitation individuelle :

La démolition des maisons individuelle qui ne sont pas à l'échelle de l'entrée de la ville et Rentabiliser l'offre avec un nouveau type d'habitat collectif :

- RDC des espaces semi-publics dédiés aux habitants.
- Des accès pour des parkings aux sous-sols.
- Aménagement des espaces extérieurs.
- Laisser pénétrer le paysage dans les bâtiments.



Figure 142 : Les maisons individuelles avant l'intervention urbaine. Source : Les auteurs



Figure 143 : Les maisons individuelles après l'intervention urbaine. Source : Les auteurs

3.7 La place du musée de la maison de l'environnement :

Démolition de la maison de l'environnement et intégration de nouveau projet avec le musée qui est un centre commercial avec des tours pour bureau



Figure 144 : Photo musée avant démolition et l'intervention urbaine. Source : Les auteurs



Figure 145 : Centre commercial et tour d'affaire après l'intervention urbaine. Source : Les auteurs



Figure 146 : Vue aérienne d'ensemble après l'intervention urbaine. Source : Les auteurs

Conclusion

Grâce à l'intervention urbaine mise en place dans le périmètre de la gare, les objectifs définis précédemment ont été mis au point, la centralité du périmètre a été affirmée, le cadre de vie des habitants et des usagers a été durablement amélioré, la qualité de la mobilité urbaine et la sécurité des déplacements ont été renforcées, et une meilleure qualité environnementale a été offerte.

Cette intervention urbaine a posé les bases solides et environnement propice pour accueillir un projet architectural structurant, dans la prochaine partie.

Ce projet pourra bénéficier d'un environnement propice pour sa mise en œuvre, contribuant ainsi au développement durable et harmonieux du périmètre.



CARTE 7: PLAN D'AMENAGEMENT GLOBAL. SOURCE : LES AUTEURS

CHAPITRE 3 : APPROCHE THEMATIQUE

Introduction

Dans la continuité de l'intervention urbaine abordée dans le chapitre précédent, nous nous concentrerons sur la conception et la réalisation d'un projet architectural structurant, parfaitement intégré au contexte urbain du périmètre de l'ancienne gare. Ce projet aura pour objectif d'améliorer de manière significative le cadre de vie et de valoriser l'environnement urbain, en mettant en avant une approche thématique rigoureuse et une démarche conceptuelle innovante.

1 Approche thématique

1.1 Choix de l'assiette d'intervention

Notre choix s'est porté sur l'assiette de l'ancienne gare pour les raisons suivantes :

- La parcelle de l'ancienne gare est idéalement située à l'entrée de la ville, offrant un point d'accès privilégié et facilement identifiable pour les visiteurs.
- Cette parcelle bénéficie d'une visibilité urbaine optimale.
- La parcelle abrite le bâtiment de l'ancienne gare, un élément patrimonial qui confère une identité unique et forte au site

Il est donc dans notre stratégie d'implanter un projet structurant qui valorisera les atouts de cette parcelle et contribuera à renforcer les liaisons entre les différentes entités de ce périmètre.

1.2 Contexte urbain et délimitation de la parcelle

La parcelle occupe une position stratégique à l'entrée ouest :

de la ville de Tizi-Ouzou, située sur un axe important reliant entre l'entrée à la ville

• Délimitation : la parcelle est limitée :

Au sud : l'avenue Larbi Ben Mhidi

Au nord : par la rue Stiti Mohammed Arezki

A l'est : par les bâtiments EPLF

A l'ouest : le nœud de la bougie

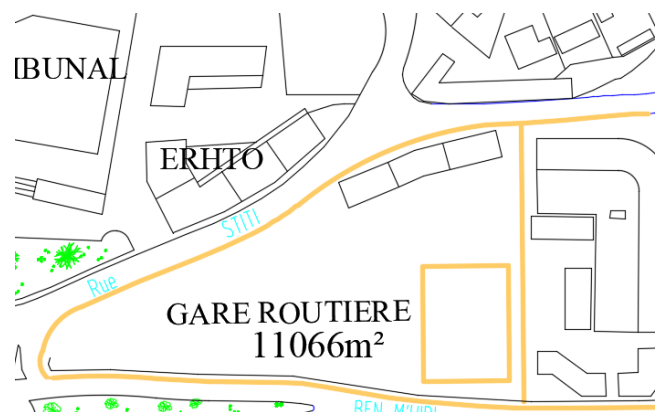


Figure147 : Carte site d'intervention

Source : Les hauteurs.

1.3 Choix du thème

Notre stratégie se concentre sur la conception d'un projet multifonctionnel jouant un rôle déterminant dans la revitalisation du périmètre, ce projet vise à favoriser la cohésion sociale à encourager l'essor de la diversité culturelle et à stimuler les interactions interculturelles aussi dynamiser la production locale ainsi que l'entrepreneuriat, notamment à travers le développement de start-ups c'est, dans cette optique que nous avons formulé la problématique thématique correspondante :

Quel est le thème qui contribuera à la revitalisation de la mémoire du lieu et engendrant une dynamique et une mixité sociale et fonctionnelle ?

Pour répondre à cette problématique, nous nous sommes appuyés sur les principes essentiels suivants :

- **Dynamique sociale** : La création d'un environnement favorisant les interactions et les échanges entre les résidents et les visiteurs est un élément crucial pour renforcer le tissu social et promouvoir les liens interpersonnels au sein de la communauté.
- **Animation urbaine** : donner une atmosphère vibrante, des événements culturels, artistiques. Ces activités favorisent un multiusage et contribuent fortement à l'animation urbaine.
- **Promotion de la diversité culturelle** : Mettre en valeur la richesse et la diversité des cultures présentes dans la ville est un élément clé.
- **Stimulation de l'échange et de la créativité** : Encourager l'échange d'idées, la collaboration entre la jeunesse, les porteurs d'idées innovantes et les entrepreneurs ainsi que la structure d'accompagnement pour dynamiser l'espace urbain. Des espaces de coworking, des ateliers d'art communautaires et d'autres initiatives similaires peuvent contribuer à créer un environnement propice à l'innovation et à l'expression individuelle.

1.4 Les usagers :

Catégorie	Types d'Usagers
Grand public	Familles, personnes âgées, professionnels, les passagers, les simples usagers
Travailleurs et Entrepreneurs	Freelances, startups, professionnels du secteur technologique, consultants
Jeunes et Étudiants	Étudiants universitaires, lycéens, jeunes professionnels
Visiteurs et Touristes	Touristes culturels, voyageurs d'affaires, groupes de touristes
Artisans Locaux	Artisans traditionnels, artisans modernes, artisans écologiques, artisans débutants

2 Présentation de la Thématique :

Une cité du patrimoine à la place de l'ancienne gare routière.

Introduction

Le projet de la cité du patrimoine est un projet qui se veut à la fois novateur et respectueux de la mémoire et de l'identité du lieu. Il est né de notre volonté de créer un lieu à la fois social et convivial, favorisant la rencontre et la valorisation de la culture locale.

La cité du patrimoine fusionne dans ces espaces des domaines pluriels liés à la culture, de la technologie, et de l'entrepreneuriat dans un espace unique et dynamique, dans une optique d'une réponse à la demande diversifiée des résidents locaux, des travailleurs, des étudiants, des touristes, et des artisans, en offrant une multitude d'activités, de ressources, et de programmes.

2.1 Objectifs :

- **Promouvoir l'Innovation** : Offrir des ressources et un soutien aux entrepreneurs et aux startups pour développer leurs idées et leurs projets.
- **Encourager la Culture** : Fournir un espace où les résidents peuvent participer à des activités culturelles, artistiques et éducatives.
- **Soutenir la Communauté** : Créer des opportunités de socialisation, de collaboration et de soutien mutuel pour tous les membres de la communauté.
- **Favoriser l'Artisanat** : Valoriser et soutenir les artisans locaux en leur offrant des espaces de travail, de vente et de formation.

2.3 Thématiques Principales :

1. Innovation et Entrepreneuriat :

- **Espaces de Coworking** : Zones de travail partagées équipées de toutes les commodités nécessaires pour les freelancers, les startups et les consultants.
- **Incubateur de Startups** : Programmes de soutien et de mentorat pour les nouvelles entreprises, y compris des ateliers, des ressources financières, et des réseaux professionnels.
- **Ateliers de Compétences** : Formations en développement professionnel, en gestion de projets, et en compétences techniques pour soutenir la croissance des entreprises.

2.

3. Culture et Arts

- **Ateliers Artistiques** : Cours de peinture, de sculpture, de musique, et d'autres arts créatifs pour tous les âges.
-
- **Expositions et Événements** : Organisation d'expositions d'art, de spectacles de musique, de théâtre et d'autres événements culturels pour promouvoir les talents locaux.
- **Éducation Culturelle** : Programmes éducatifs et ateliers sur l'histoire locale, les traditions culturelles, et les pratiques artistiques.

4. Communauté et Socialisation

- **Activités Communautaires** : Événements sociaux réguliers comme des fêtes locales, des marchés artisanaux, et des clubs de lecture pour encourager la socialisation et le réseautage.
- **Espaces de Détente** : Zones de relaxation telles que des cafés, des jardins et des salons pour permettre aux usagers de se détendre et de socialiser.
- **Programmes Intergénérationnels** : Activités qui réunissent différentes générations, comme des ateliers de cuisine, des jeux de société, et des projets de jardinage communautaire.

5. Soutien aux Artisans

- **Ateliers d'Artisanat** : Espaces équipés pour divers types d'artisanat, y compris le travail du bois, la poterie, et le textile.
- **Marché Artisanal** : Un marché permanent où les artisans peuvent vendre leurs créations directement au public.
- **Formations et Ressources** : Programmes de formation sur les techniques artisanales, la gestion d'entreprise, et les pratiques durables.

3 Lecture des référents :

3.1 Centre culturel Robert Doisneau :

Fiche technique :

Surface : 1850m² + 6350 m² d'espace extérieur

Site : Meudon-La-Forêt (92), France

Architect : David Serero, Bastien Casasoprana, Noriko Harada, Yoichi Ozawa, Fabrice Zaini

Équipement : équipement culturel culturel

Type établissement t : établissement public

Livré : en janvier 2010

Situation du Nouveau Centre Culturel de Meudon-la-Forêt :

1 À l'échelle de la ville :

Le Centre Culturel de Meudon est situé dans la ville de Meudon, dans le département des Hauts-de-Seine, en région Île-de-France, en France.

2 À l'échelle du quartier :

le Centre Culturel de Meudon peut être situé dans le quartier de Meudon-la-Forêt, qui est l'un des quartiers de la ville de Meudon.

3 À l'échelle de la parcelle :

Le Centre Culturel de Meudon est situé au 15, Boulevard des Nations Unies, 92190 Meudon, en France. C'est l'emplacement précis où le bâtiment du Centre culturel est construit.

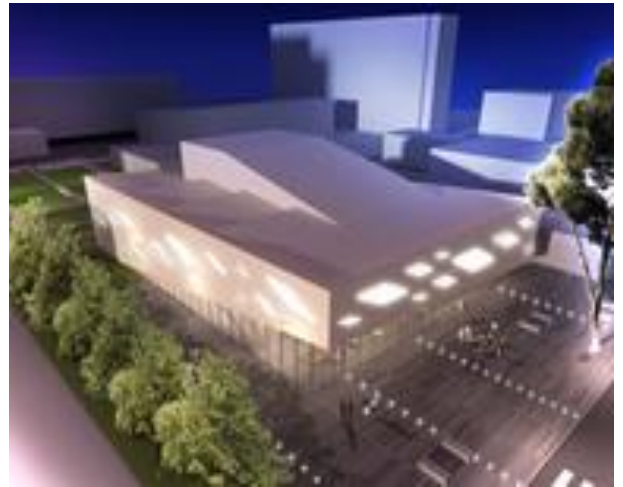


Figure 148 : Centre culturel de Meudon-la-Forêt.

Source : serero.com/test/projets/meudon



Figure 149 : carte du Centre culturel de Meudon-la-Forêt.

Source : google earth

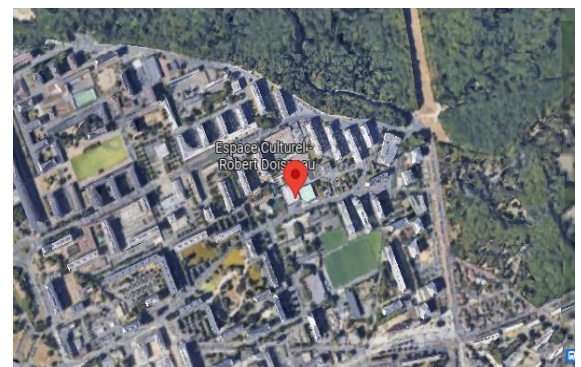


Figure 150 : carte du Centre culturel de Meudon-la-Forêt.

Source : google earth

Le projet dans son contexte:

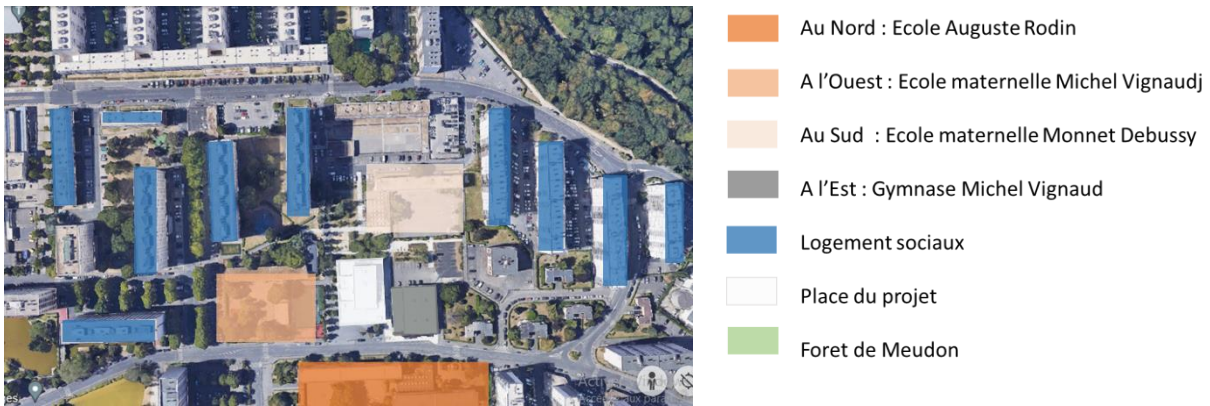


Figure 151 : Contexte du centre culturel de Meudon-la-Forêt. Source : carte Google earth traitée par auteurs

Problématique :

Comment crée une relation harmonieuse entre la ville et la structure architecturale, l'enveloppe du bâtiment et l'environnement naturel, tout en répondant de manière fonctionnelle aux besoins des habitants et le programme du centre culturel ?

Les objectifs du projet :

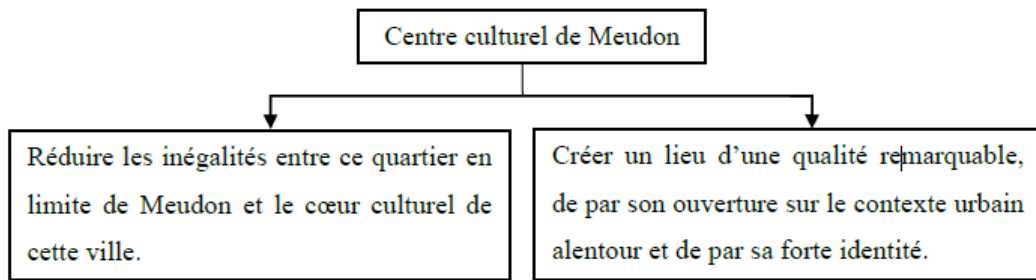


Figure 152 : Représentant les objectifs du projet Source : Auteurs

Conceptualisation du projet :

Le projet s'inspirant de la nature et principalement par l'arbre pour trouver un équilibre a travers les relations entre structure et enveloppe, redondance et optimisation, solidité

Cette conception permet une interaction visuelle entre l'intérieur et l'extérieur, favorisant une expérience dynamique

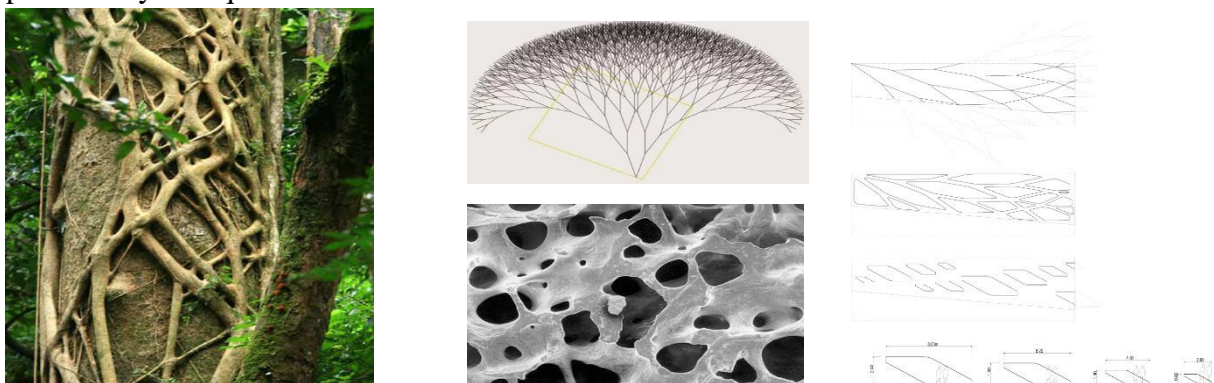


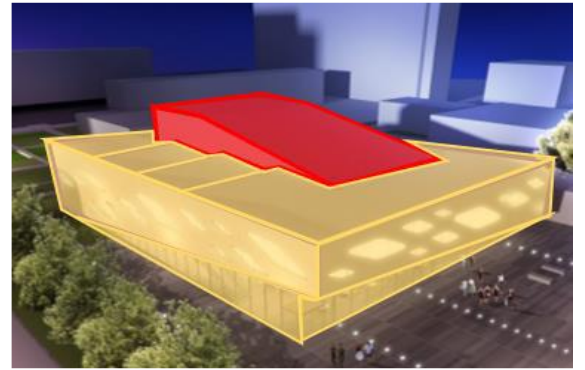
Figure 153 : Façade du centre culturel de Meudon-la-Forêt Source : serero.com/test/projets/meudon

Analyse architecturale :

Analyse formelle :

Le volume :

Le centre culturel de Meudon est composé de deux volumes distincts: -Un noyau central qui constitue la salle de spectacle qui se développe en double hauteur. –Une enveloppe périphérique de forme parallélépipédique qui regroupe un RDC et un étage de plusieurs espaces (Accueil, ateliers, administration)



Noyau central (Salle de spectacle) Enveloppe périphérique (parallélépipède)

Figure 154 : Volumétrie du centre culturel Source : serero.com/test/projets/meudon

Les façades :

La façade sud de forme rectangulaire est composée de deux parties ; un RDC complètement vitré qui abrite l'accès vers l'équipement et un étage alternant opacité et transparence, avec un jeu de baies vitrées , différentes dimensions inspiré du branchage d'arbres. On remarque l'existence d'un débord au niveau de l'étage qui permet de protéger la façade sud des rayons solaire en été.



Accès principal RDC vitré Etage jeu d'opacité

Figure 155 : Volumétrie du centre culturel Source : serero.com/test/projets/meudon

Analyse des plans :

Plan RDC :

Au niveau du RDC, on trouve principalement la grande salle de spectacle avec plusieurs espaces d'accompagnement notamment les espaces techniques et les loges, on trouve également un studio de musique pour les jeunes amateurs ainsi qu'un espace de consommation. La salle de spectacle occupe la plus grande partie de la surface du RDC, elle représente l'espace phare de ce centre culturel.



Figure 156 : Plan du RDC du centre culturel de Meudon-la-forêt Source : serero.com/test/projets/meudon

Plan étage :

L'étage est reparti en deux entités, une première partie réservée au grand public et desservi par deux escaliers, on y trouve les différents ateliers artistiques et une salle de cours; puis une deuxième partie réservée à l'administration, desservi par un ascenseur et un escalier de service

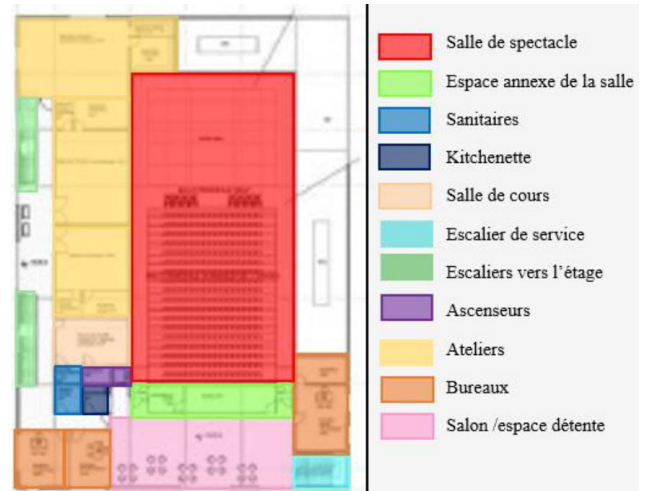


Figure 157 : Plan étage du centre culturel de Meudon-la-forêt Source : serero.com/test/projets/meudon

Aménagement des espaces extérieurs:

- **Espaces verts et paysagers :** Une partie de la parcelle aménagée en espaces verts avec des arbres, des plantes et des parterres de fleurs, offrant ainsi un cadre naturel agréable pour les visiteurs et les passants
- **Places et aires de repos :** Des places et des aires de repos aménagées autour du bâtiment pour offrir des espaces où les visiteurs peuvent se détendre
- **Accès et stationnement :** Des voies d'accès et des espaces de stationnement peuvent être prévus pour faciliter l'accessibilité au centre culturel pour les visiteurs
- **Sentiers et promenades :** Des sentiers et des promenades peuvent être intégrés à l'aménagement extérieur, permettant aux visiteurs d'explorer les environs et de profiter de la nature environnante.
- **Éclairage et mobilier urbain :** Un éclairage adéquat et du mobilier urbain comme des bancs, des corbeilles et des lampadaires peuvent être installés pour rendre l'environnement extérieur plus fonctionnel et sécurisé



Figure 158 : Plan de masse centre culturel de Meudon-la-forêt Source : serero.com/test/projets/meudon

Système constructif :

Le système constructif du projet est un système poteaux poutres métalliques pour les deux niveaux avec des voiles en béton armé sur les façades.



Figure 159: Mise en œuvre de la structure du projet. Source : serero.com/test/projets/meudon

Solutions bioclimatiques :

Le projet du centre culturel Robert Doisneau a été conçu dans le but d’être certifié haute Qualité environnementale comme représenté dans la figure ci-dessous

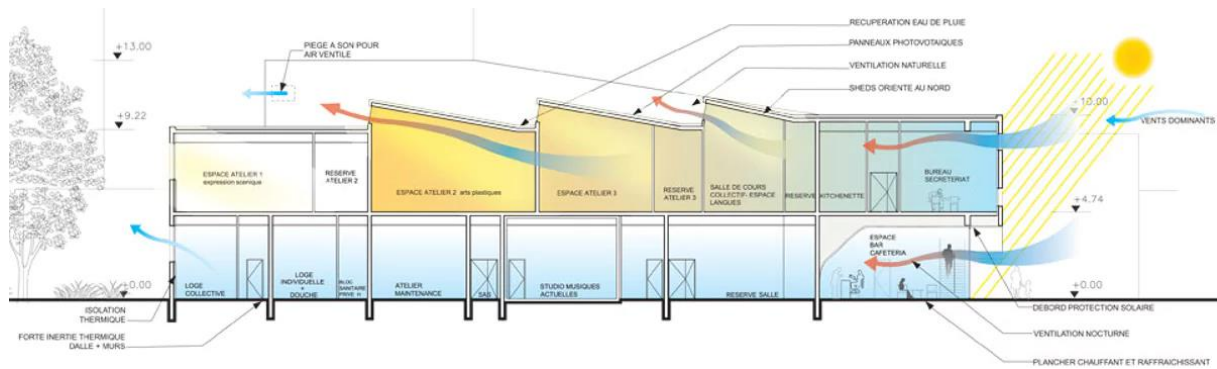


Figure 160 : Coupe montrant les différents dispositifs bioclimatiques du projet. Source : serero.com/test/projets/meudon

1. Ventilation nocturne
2. Inertie thermique grâce aux murs et dalles
3. Protection solaire avec les débords.
4. Récupération d’eau de pluie
5. Panneaux photovoltaïques
6. Sheds orienté nord
7. Plancher chauffant et rafraîchissant
8. Double vitrage
9. Isolant intérieur
10. Store a rouleau motorisé
11. Panneaux rayonnants

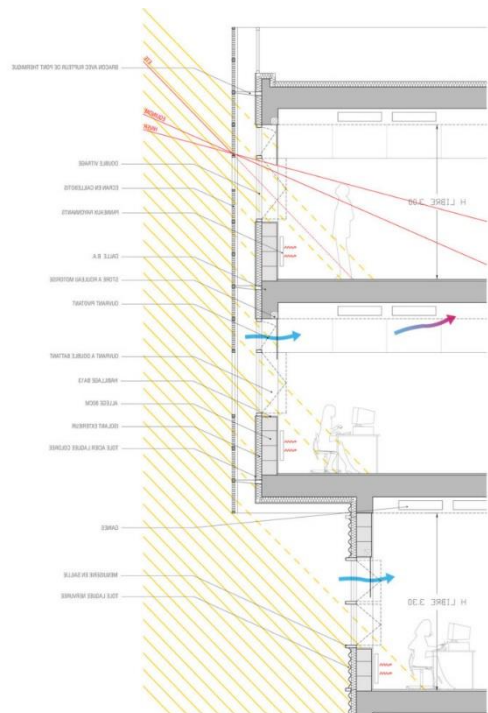


Figure 161 : Coupe montrant les différents dispositifs bioclimatiques du projet. Source : serero.com/test/projets/meudon

3.2 Projet du centre culturel de la ville de Taichung



Figure : Projet du centre culturel de la ville Taichung. Source : <https://www.arch2o.com/taichung-city-cultural-center-maxthreads/>

La situation du projet du centre culturel de la ville de Taichung

La situation du projet du centre culturel de la ville de Taichung est située à l'entrée nord du Taichung Gateway Park, à Taichung, Taiwan. Cette position stratégique en fait une porte d'entrée importante et un point focal pour les visiteurs et les habitants de la ville

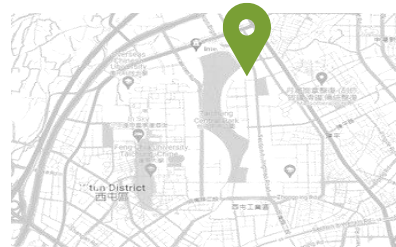


Figure 162 : Carte projet du centre culturel de la ville Taichung. Source : carte traité par les auteurs

Le projet dans son contexte :

Rapport projet / ville

- Le projet du Taichung City Cultural Center a été conçu pour servir de porte d'entrée nord au Taichung Gateway Park,
- présente notre vision comme le seuil du Taichung Gateway Park.
- offrant ainsi un espace public central pour l'ensemble du plan directeur de la ville.
- Un couloir visuel relie les arrivées locales et internationales au quartier culturel de Taichung pour
- devenir un point de repère urbain



	Centre culturel Ga Library
	Park de Gateway
	Centre international de congrès et d'expositions
	Boutique Hôtel
	Terrain vierge

Figure 163 : Contexte du centre culturel de Taichung. Source : carte Google earth traitée par auteurs

Rapport projet / périmètre

- Définition du paysage urbain :
Structure emblématique qui façonne l'architecture locale.
Contribue à l'identité visuelle du quartier.
- Centre d'activités culturelles et sociales :
Point focal pour les événements et rassemblements.
Animation de la vie sociale du quartier et la ville .
- Animation du quartier :
Crée une ambiance dynamique et vibrante.
Attirer les résidents et les visiteurs.
- Intégration avec l'environnement local :
Conçu en harmonie avec le Taichung Gateway Park.
Renforce les liens entre les espaces publics.
Favorise les interactions sociales et culturelles locales.



Figure 164: Plan de masse centre culturel de Taichung. Source : carte Google earth traitée par auteurs

Problématique :

Comment concevoir un Taichung City Cultural Center innovant avec fonctionnalités de centre culturel, bibliothèque, musée des beaux-arts, espaces publics interactifs et durabilité environnementale pour le concours de la ville de Taichung?

Objectif :



Figure 165 : Représentant les objectifs du projet Source : Auteurs

Idéation et formalisation :

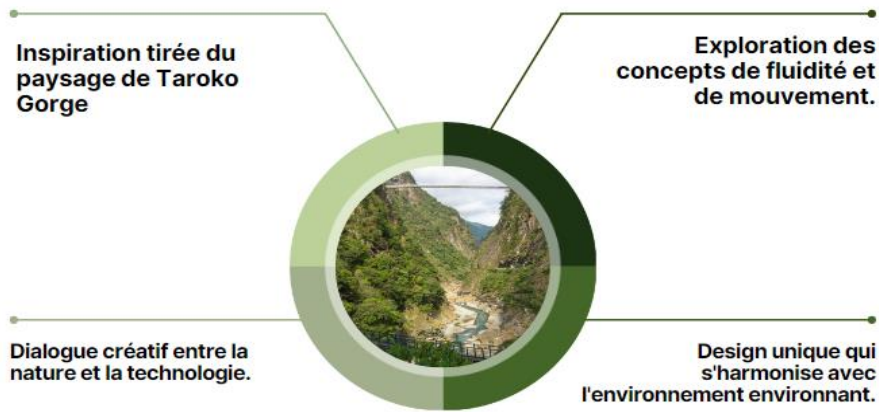


Figure 166 : Représentant schéma du projet Source : Auteurs

La genèse de projet :

- Étape 1 : Disposition classique de tours alignées.
- Étape 2 : Introduction du "cône inversé" pour placer les espaces publics au cœur du plan.
- Étape 3 : Répartition dispersée des volumes pour créer une composition organique optimisant l'accessibilité et l'expérience des usagers

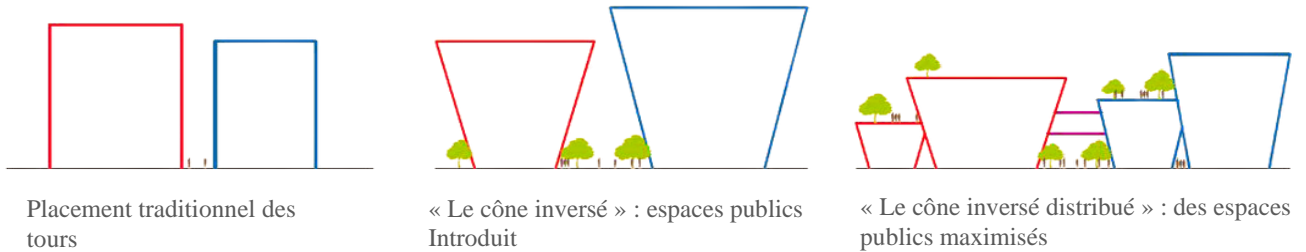


Figure 167 : Représentant genèse du projet Source : Auteurs

Analyse fonctionnelle :



- Musée des Beaux-Arts/Galerie
- Hall d'entrée /de la galerie du personnel
- Bloc éducatif /de théâtre
- Boutique de cadeaux et de livres/Centre de recherche
- Salles de lecture principales
- Bibliothèque de référence
- Personnel de la bibliothèque
- Parking extérieur
- Parking vélos/scooters
- Piscine à vagues
- Amphithéâtre

Figure 168 : Plan de masse du projet du centre culturel de la ville Taichung

- **Rez-de-chaussée** : Ce niveau comprend une zone de programme public, un parking en surface et un niveau de stationnement en sous-sol.
- **Hall d'entrée** : Cette zone centrale sert de point d'accès principal, avec un restaurant, une billetterie et une boutique de cadeaux.
- **Bibliothèque/ressources d'apprentissage** : cette section comprend un espace de lecture principal, une bibliothèque numérique et des espaces d'auto-apprentissage.
- **Espaces du musée** : il compose des zones dédiées à une exposition permanente, une exposition spéciale et des archives de musée.
- **Espaces de support** : les services techniques, les salles de réunion et les zones administratives/personnel sont intégrés

Programme public au niveau du sol/Stationnement en surface, stationnement au sous-sol

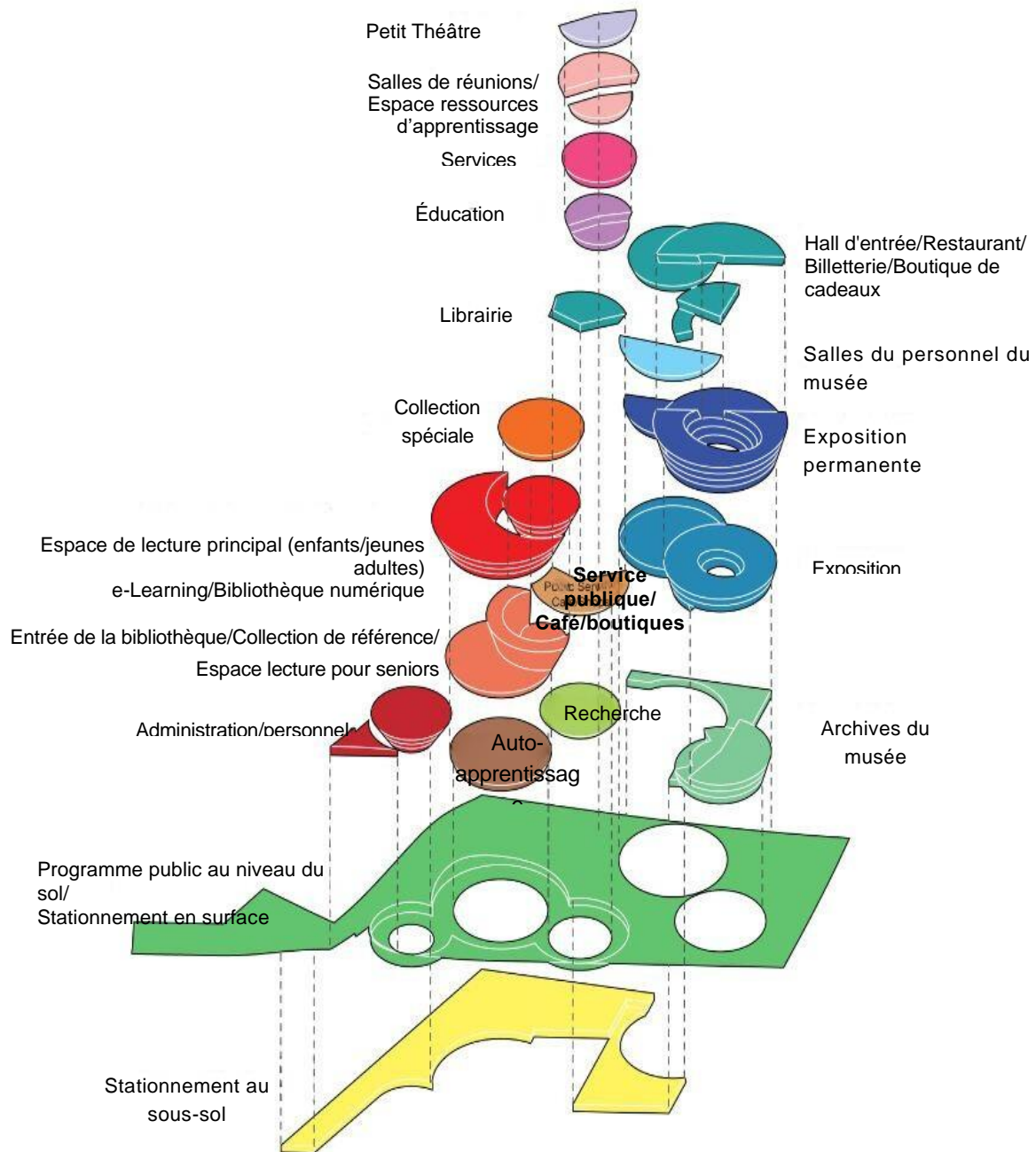


Figure 169 : Plan du projet du centre culturel de la ville Taichung

Source : <https://www.archdaily.com/383084/city-cultural-center-competition-entry-maxthreads>

Analyse de circulation :

- Accès principal : L'entrée principale du centre culturel est clairement identifiée comme une porte d'entrée vers le Taichung Gateway Park.
- Circulation fluide : Les espaces intérieurs et extérieurs sont interconnectés par des passages, des terrasses et des jardins, permettant une circulation continue entre les différentes fonctions.
- Zonage et regroupement : Les espaces sont organisés de manière à faciliter les déplacements et à favoriser les interactions entre les différents programmes (bibliothèque, musée, espaces publics).
- Cheminements multiples : Plusieurs parcours sont proposés, offrant aux visiteurs différentes options pour explorer le centre culturel et ses connexions avec le parc environnant.
- Accessibilité : La conception semble prendre en compte les besoins des différents usagers, en favorisant les déplacements aisés et l'inclusion.

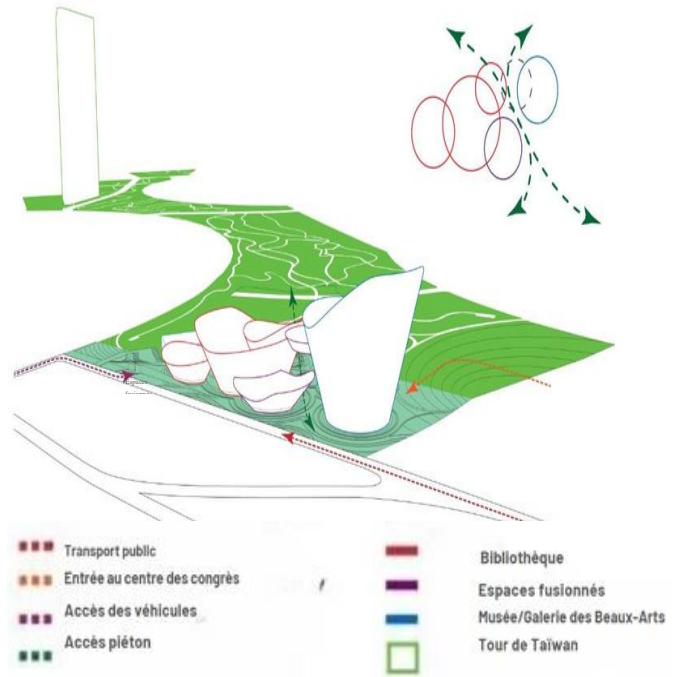


Figure 170 : analyse circulation Source : <https://www.archdaily.com/383084/city-cultural-center-competition-entry-maxthreads>

L'aspect écologique :

Est intégré de manière significative

- ✓ Gestion des eaux pluviales
- ✓ Utilisation efficace de l'énergie
- ✓ Économie d'eau :
- ✓ Matériaux durables
- ✓ Mobilité durable

En résumé, ces initiatives écologiques démontrent un engagement envers la durabilité environnementale et renforcent la contribution du Taichung City Cultural Center à un développement urbain plus respectueux de l'environnement et plus durable.

Conception et structure de façade :

Façade de la Galerie/Musée des Beaux-Arts : Éclairage indirect

L'éclairage extérieur est fortement contrôlé dans afin de préserver les objets d'exposition qui sont particulièrement sensibles à la lumière. L'éclairage artificiel est utilisé partout pour un contrôle maximal, donnant une lumière équilibrée aux espaces d'exposition.

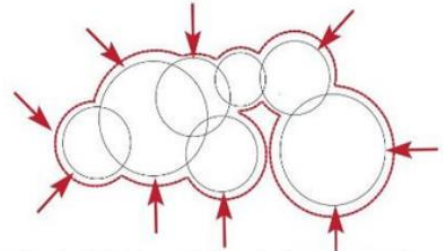
Façade Bureaux : Façade Verte

1. Le système de persiennes fournit un support adéquat aux plantes. Environ 35 % de la lumière solaire pénétrera dans l'espace, avec 600 lux éclairant les espaces de bureaux.
2. Les systèmes de plantation agissent comme
 - un tampon antipollution, acoustique et thermique pour l'environnement intérieur.
 - Fournit un lien visuel avec le Gateway Park.
 - augmentant la biodiversité
 - et offrir un habitat aux animaux.

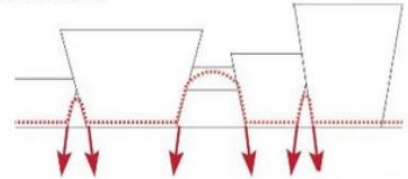
Façade de bibliothèque : éclairage indirect

Le système de grilles filtre la lumière lorsqu'elle pénètre dans la façade en diffusant la lumière et créer une atmosphère douce et sensible à l'intérieur.

Le cône inversé : système structurel



Le système structurel de chaque cône inversé est conçu pour supporter un un autre. Cette structure est basée sur un système de charpente contreventée qui vise à résister aux éventuelles forces du vent et des tremblements de terre.



Le cadre contreventé est composé d'éléments en acier. Les membres du Le système de cadre contreventé supporte à la fois la tension et la compression.



- la lumière du soleil
- Flux de vent de
- lumière diffuse naturelle
- Éclairage artificiel

3. La ventilation naturelle et la ventilation transversale rafraîchissent les espaces intérieurs.



Figure 171 : Analyse façade Source : <https://www.archdaily.com/383084/city-cultural-center-competition-entry-maxthreads>



CHAPITRE 4 : APPROCHE ARCHITECTURALE



1. Le Programme :

1.1 Programme spatiale du projet :

Niveau du rez-de-chaussée :

Entité	Fonction	Espace	nombre
Entité 1	accueil	Bureau d'accueil	1
		Patio scénographique	1
	Ateliers	tissage	1
		Cuisine culinaire	1
		Poterie	1
		couture	1
		Bijoux	1
	sanitaire	Sanitaire H/F	2
Entité 2	accueil	Bureau d'accueil	1
		Hall d'entrée	2
	vente	Boutique de vente	5
Entité 3	accueil	Loge	1
	Agences	Espace publicitaire	1
		Agences de voyages	4
		Agences touristique	4
Sanitaire	Sanitaire H/F	2	
Entité 4	accueil	Hall d'accueil	1
	Loisir	Hall détente	1
		Loge	1
		Salle de jeux	1
		Salle jeux vidéo	1
		Hall de tradition ludique	1
	Sanitaire	Sanitaire H/F	2

Entité 5	accueil	hall	1
	Loisir	Salon d'honneur	1
		Salle de spectacle	1
		loges	2
		Espace de stockage	1
		Scène	1
		Coulisse	1
	Local service	Local technique	1

Tableau 4: Programme spatiale du rez-de-chaussée, Source: Les auteurs.

Niveau du premier étage :

Entité	Fonction	Espace	nombre
Entité 1	Ateliers chantier	Atelier terre	1
		Atelier chaux	1
		Atelier bois	1
		Atelier pierre	1
	Laboratoire	Labo ingénierie de construction	1
		Salle expo technique	1
		Atelier inter disciplinaire	1
		Labo innovation et durabilité	1
sanitaire	Sanitaire H/F	2	
Entité 2	accueil	Hall d'entrée	1
	vente	Boutique de vente	5
Entité 3	Co-working	Atelier création hack tons	1
		Laboratoire innovation	1
		Fab lab interculturelle	1
		Espace de partage globespacer	1
	Sanitaire	Sanitaire H/F	2

Entité 4	accueil	Hall d'accueil	1
	Laboratoire innovation	Atelier restauration virtuel	1
		Atelier numérisation patrimoine	1
		Modélisation 3D	1
		Libèrent de réalité virtuel	1
		Espace détente et jardin	1
	Sanitaire	Sanitaire H/F	2
Entité 5	accueil	hall	1
		Loge	1
	Musée	Galerie chronologique	1
		Espace expo thermique	1
		Espace paysage et géologie	1
		Espace paysage	1
		Jardin des muses	1
	Sanitaire	Sanitaire H/F	2

Tableau 5: programme spatiale du premier étage, Source: Les auteurs

Niveau du deuxième étage :

Entité	Fonction	Espace	nombre
Entité 1	Entreprenariat	Salle de cours	2
		Salles de conférence	1
		Salle polyvalente	2
	sanitaire	Sanitaire H/F	2
Entité 2	accueil	Hall d'entrée	1
		Loge	1
	Entreprenariat	salle conférence	1
		Salle polyvalente	2
Entité 3	Entreprenariat	Bureau sturt up	8
	Sanitaire	Sanitaire H/F	2

Entité 4	accueil	Hall d'accueil	1
	Echange	Café des langues	1
		Café littéraire	1
		Espace mauntoral inter génération	1
		Mur interactif partage d'idée	1
		Espace détente	1
	Sanitaire	Sanitaire H/F	2
Entité 5	accueil	hall	1
		Loge	1
	Artistique	dessin	1
		musique	1
		Art plastique	1
		Art visuel	1
		Poesie	1
		Dance	1
		Sculpture	1
	Peinture	1	
	Sanitaire	Sanitaire H/F	2

Tableau 6: Programme spatiale du deuxième étage, Source: Les auteurs

Niveau du troisième étage :

Entité	Fonction	Espace	nombre
Entité 1	Formation	Salle de cours	3
		Salles de formation	1
		Salle de conférence	1
	Administration	Bureau	2
		Bureau directeur	1
		Salle de réunion	1
		Salle archives	1
	sanitaire	Sanitaire H/F	2
Entité 3	Bibliothèque	Hall de la bibliothèque	1
		Compteur de contrôle	1
		Nouveau livre	1
		Zone de recherche	1
		Espace lecture	1
		Zone référence	1
	Sanitaire	Sanitaire H/F	
Entité 5	accueil	hall	1
		Loge	1
	dortoirs	Chambres	6
		Salon détente	1
	Sanitaire	Salle de bains	2
		Sanitaire H/F	2

7: programme spatiale du troisième étage, Source: Les auteurs.

Phases de conceptions du projet structurant

1 Idéation du projet :

L'idée de projet est née après l'évaluation des valeurs de l'ancienne gare de différentes optiques fonctionnelles et en termes de l'identité.

L'ancienne gare a déjà participé à une dynamique sociale dans le périmètre. Après sa délocalisation le bâtiment de l'ancienne gare désarmé abandonné .de ce fait on a opté a la sauvegarde de ce bâtiment et protection de ces valeurs, dans le but d'aboutir à un projet fonctionnel qui s'adapte son contexte.

2 Conceptualisation

A) Concepts liés au contexte :

La contextualisation : travailler avec l'existant et l'intégration à l'environnement

Ouverture sur l'urbain : faire participer notre projet a la dynamique urbaine

La perméabilité : Une communication ouverte et transparente avec l'extérieur.

Fenêtre urbaine : Créer des ouvertures et des perspectives à travers le bâtiment qui permettent des vues sur l'environnement urbain. Ces fenêtres urbaines servent non seulement à éclairer naturellement les espaces intérieurs, mais aussi à établir une connexion visuelle entre l'intérieur du bâtiment et la ville, renforçant ainsi l'intégration du projet dans son contexte.

B) Concepts liés au thème :

Réhabilitation et réaffectation : Le thème central est la transformation de l'ancienne gare en un espace multifonctionnel qui répond aux besoins actuels tout en préservant son caractère historique. Cela inclut la réhabilitation des structures existantes et leur réaffectation à de nouvelles fonctions telles que des espaces culturels, des bureaux, ou des zones de coworking.

C) Concepts liée à la forme :

Harmonie entre l'ancien et le nouveau : Trouver un équilibre esthétique entre les éléments historiques de la gare et les ajouts contemporains. Cela peut impliquer l'utilisation de matériaux modernes qui complètent le style ancien, et des interventions architecturales qui respectent le caractère original du bâtiment tout en l'actualisant.

Fluidité spatiale : Concevoir des espaces intérieurs et extérieurs qui permettent une circulation fluide et intuitive. Cela inclut des transitions harmonieuses entre les différentes zones fonctionnelles, favorisant une expérience utilisateur agréable.

1. Genèse du projet :

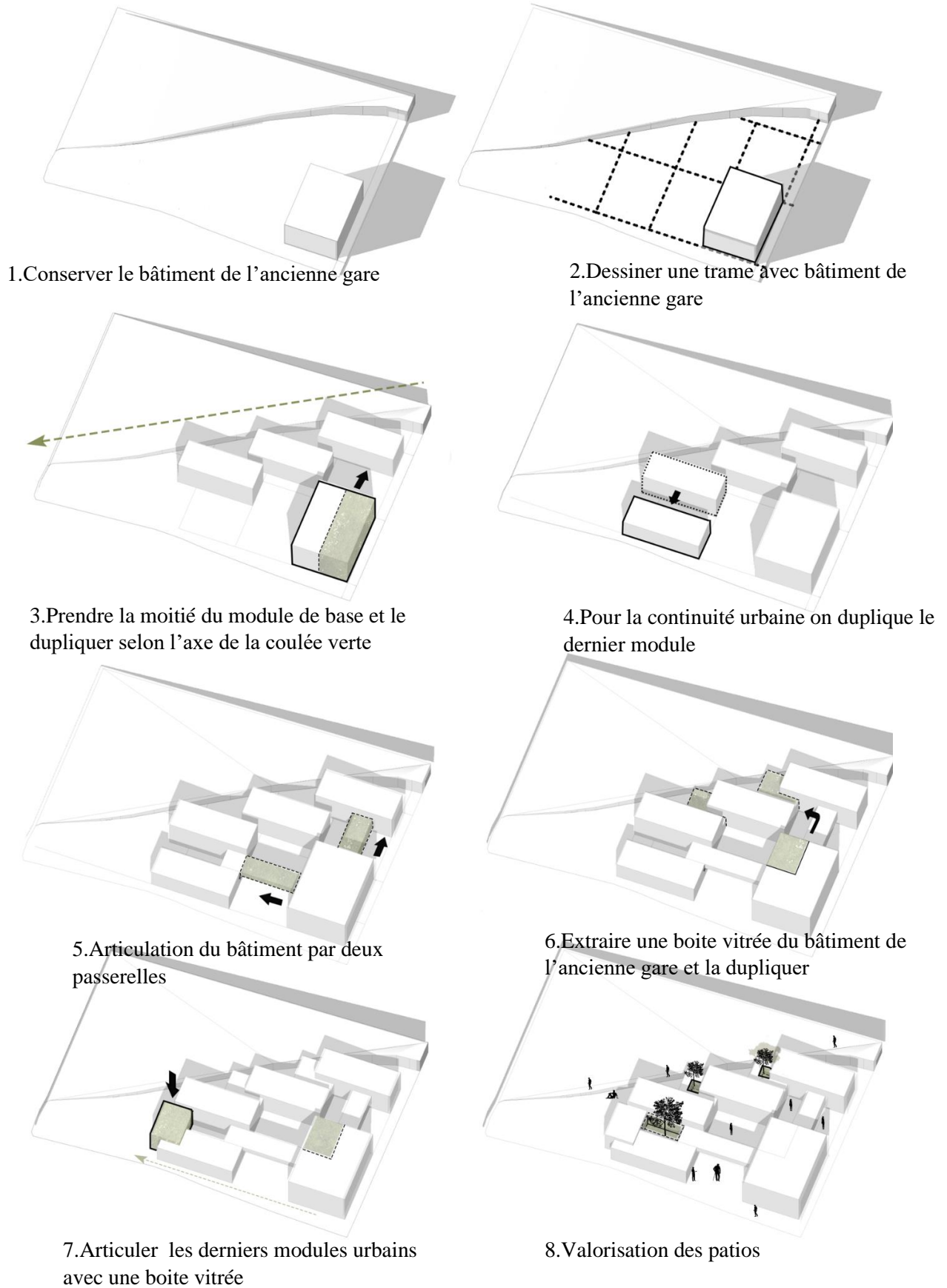




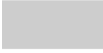


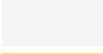





Figure 172 : Genèse conceptuelle de centre culturel, Source: Les auteurs.

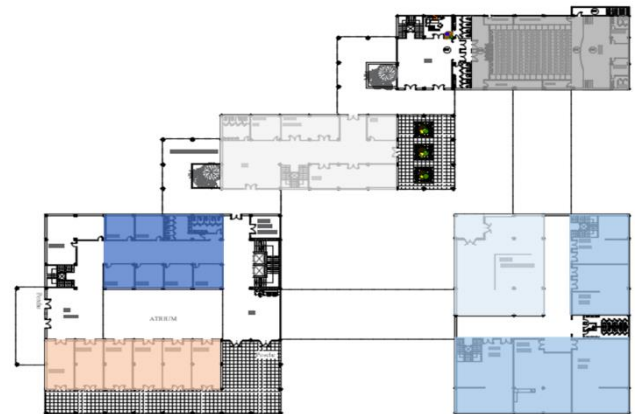
2. Fonctionnement du projet :

2.1 Plan de masse :

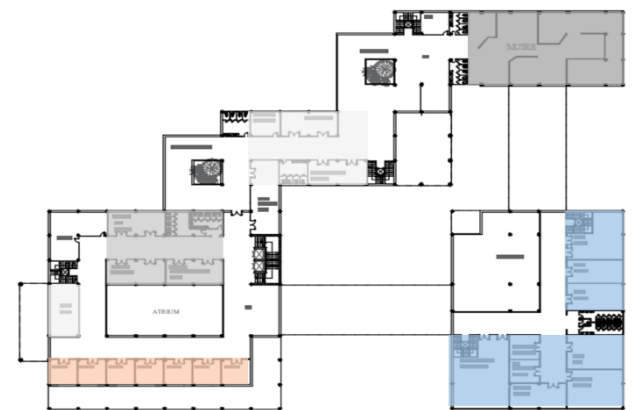
Le projet est accessible depuis 3 directions avec un gabarit de R+3 Et se déploie en longueur en quatre entités reliées par des passerelles Sur un niveau au deuxième étage

2.2 Les fonctions principales sont :

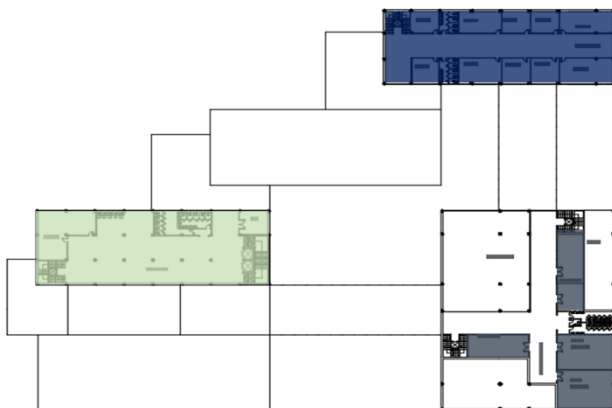
	Artisanal
	vente
	Co working
	Exposition
	Agences
	Echange – Détente
	Entreprenariat
	Formation
	Administration
	Bibliothèque
	Auberge



Plan rez-de-chaussée



Plan premier étage



Plan troisième étage



Plan deuxième étage

Figure 173 : Fonctionnement du projet, Source: Les auteurs.

3. Descriptif du projet :

3.1 Aspect formel :

Notre projet cité du patrimoine sur la parcelle de l'ancienne gare routière est structuré en 04 entités principales :

La première entité : qui résulte de la réhabilitation et l'extension du siège de l'ancienne gare routière est affecté à la fonction culturelle (la production et l'exposition du patrimoine ancestral). Elle est ponctuée par une importante boîte vitrée qui matérialise l'entrée principale et donnante sur le hall en double hauteur, sur lequel s'ouvrent les espaces de production et d'exposition dans le but d'assurer une continuité visuelle et spatiale.

La deuxième entité : est dédié à l'art et auberge pour arisant. Elle est scindée en trois :

- La première entité abrite une salle de spectacle au RDC, et à l'étage on a un musée et troisième étage tous ce qui est dédié à l'art comme atelier de dessin et art plastique...
- La deuxième entité est plutôt aéré, elle abrité des fonctions d'échanges et social comme le foyer

La 3ème entité : est dans la continuité urbaine dédié à la ville, elle est dédiée à la fonction commerciale et entrepreneuriale et co-working interculturel.

Passerelles d'articulation : Deux passerelles articulent ces trois entités pour d'exposition

3.2 Description des façades :

Les façades de notre projet ne sont pas simplement des remplissages, mais des gestes architecturaux significatifs qui incarnent l'identité et la vision du centre socio-culturel et startup. Le défi majeur dans la conception de la façade était d'assurer une unité esthétique et fonctionnelle, malgré la diversité des volumes répartis sur l'ensemble du projet.

- **Unité et Cohérence :** Pour créer une unité visuelle, nous avons opté pour un traitement homogène des façades sur presque toute la superficie du projet
- **Contraste et Dynamisme :** Nous avons exploité le contraste entre les surfaces pleines et les vides pour introduire à la fois des éléments fonctionnels et esthétiques tel que les boîtes vitrées. Les ouvertures stratégiques permettent une pénétration de la lumière naturelle.

3.3 Description technique :

5.3.1 Choix des éléments constructifs :

Infrastructures :

Les résultats de l'analyse qui a été préalablement Effectuée sur le terrain ont défini notre choix du type de fondation, ces dernières doivent tenir compte :

â Les problèmes liés à la géologie.

â L'hydrographie.

â Les règles parasismiques de zone II.

Les fondations

Nous optons pour les fondations sur radier général pour le projet. Celui-ci sera nervuré afin d'assurer la bonne adhésion au sol. Au niveau des bâtiment réalisé en porte-à-faux seront réalisées par les pieux dans le but d'assurer l'encastrement du projet dans le sol.

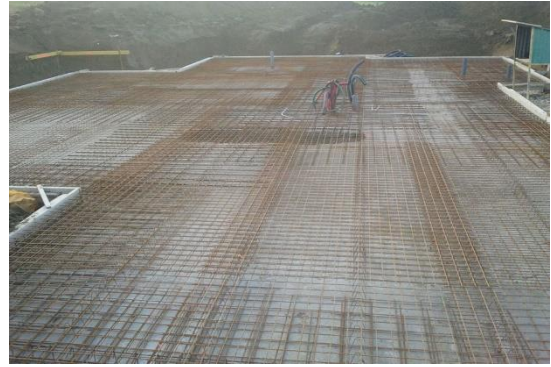


Figure 174 : Radier général **Source :** <http://www.cours-geniecivil.com>

La superstructure :

Poteaux métalliques :

Ce sont des poteaux en acier de profilés H enrobé dans le béton, on peut les utiliser pour supporter toutes les charges en gardant les mêmes dimensions extérieures.

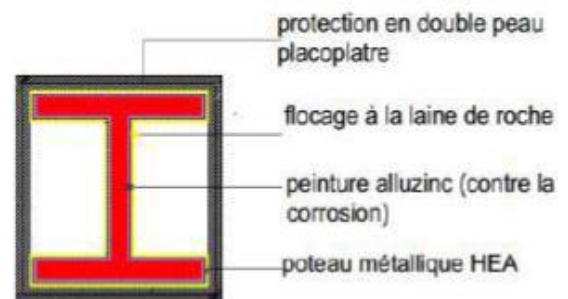


Figure 175: Poteau métallique. **Source :** www.archdétail.fr

5.3 Système structurelle des passerelles :

Le pont utilise les éléments structurels les plus légers et les plus efficaces possibles : des tubes d'acier, de l'acier à larges ailes et des tiges d'acier. Les éléments en acier HSS forment des ouvertures rectangulaires et le contreventement du cadre est obtenu grâce à des tiges de tension s'étendant en diagonale dans des plans verticaux. Ce cadre hybride possède des joints rigides capables de transférer et de résister aux moments de flexion, et des diagonales travaillant uniquement en traction. Le pont utilise également un système de redondance (éléments critiques pour la rupture) qui permet à la structure de supporter des charges en cas de défaillance d'un ou plusieurs composants.



Figure 176 : Structure passerelle métallique. **Source :** static.dezeen.com

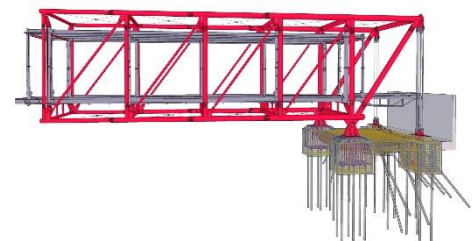


Figure 177 : Structure passerelle métallique. **Source :** static.dezeen.com

5.4 Les vitrages à faible émissivité pour les façades orientées sud :

Les vitrages à faible émissivité (Low-E) sont des vitrages clairs thermos, doubles ou triples, auxquels on a ajouté une fine couche d'oxyde métallique invisible qui laisse passer la lumière extérieure mais qui bloque le rayonnement de chaleur en provenance de l'intérieur de la maison. Le but des vitrages dits basse émissivité ou Low E en hiver est de laisser entrer les apports solaires (chaleur et lumière) tout en empêchant les infrarouges de grande longueur d'onde (chaleur des objets et murs de la pièce) de quitter la maison.

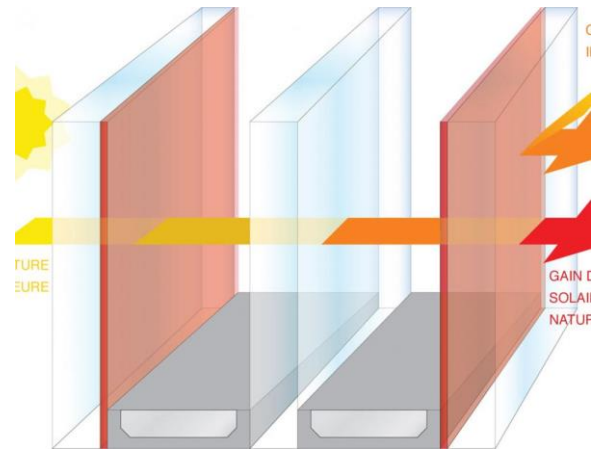


FIGURE 178: VITRAGE LOW-E

Source : <https://pflamater.com/article-disp.asp?i=8>

5.6 Système d'enveloppe un bois pour isolation thermique:

Le système de double peau en bois est une solution innovante qui combine esthétique, efficacité énergétique et durabilité. Il nécessite une planification et une mise en œuvre soignées pour garantir ses performances à long terme.

Protection contre les intempéries, isolation thermique et acoustique, esthétique

Fixation : montée sur une ossature secondaire fixée à la façade du bâtiment.

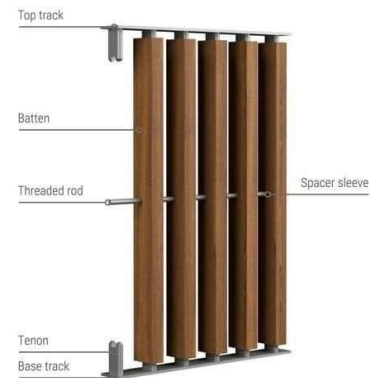


FIGURE 179: Système de fixation barre de bois

Source : <https://www.charpentes-bois.com/>

5.7 Système d'enveloppe un bois pour isolation thermique:

lorsque le soleil apparaît et chauffe le tissu, les bourgeons se déploient pour empêcher le soleil et la chaleur de pénétrer à l'intérieur du bâtiment.

Puis, lorsque le soleil disparaît, les éléments de tissu reprennent leur forme initiale pour laisser à nouveau passer la lumière.

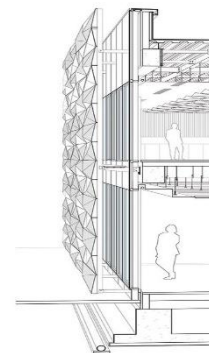


FIGURE 180: Façade intelligente

Source : <https://www.monchauffageelectrique.com/>

Conclusion générale :

En conclusion, notre projet de requalification urbaine visait à répondre aux défis croissants de l'urbanisation en créant un espace urbain plus durable, inclusif et attractif. Pour ce faire, nous avons adopté une approche participative et durable, impliquant activement les citoyens dans la conception du projet afin de répondre à leurs besoins et aspirations, tout en favorisant leur appropriation des espaces publics.

Nous avons mis en œuvre des stratégies visant à diversifier les fonctions et activités urbaines pour renforcer l'attrait du quartier du 1er novembre à Tizi-Ouzou, réduire son caractère de transit et créer un environnement dynamique et animé. Notre objectif était de transformer le périmètre de l'ancienne gare en un lieu de vie interconnecté, favorisant l'intégration des différentes entités entre elles et avec l'espace urbain environnant.

En renforçant le rôle de ce secteur en tant que lien entre l'entrée et le reste de la ville, nous espérons améliorer son impact sur l'ensemble de la ville et permettre à ses équipements de jouer un rôle catalyseur dans l'amélioration de la qualité de vie urbaine. À travers nos interventions et la projection d'un habitat urbain durable, nous avons cherché à contribuer à la création d'un environnement urbain où la mixité sociale, la fonctionnalité, la qualité de vie et l'accessibilité sont au cœur de nos préoccupations.

Nous sommes convaincus que ces réalisations auront un impact positif sur la pérennité et la qualité de vie de la communauté. Nous espérons que ces projets continueront de jouer un rôle essentiel dans l'avenir du secteur ouest et de la ville de Tizi-Ouzou.

Bibliographie

Ouvrage :

- Agir plus Edition et communication. « Guide et plans de tizi-ouzou et la kabylie du djurdjura ». *Algérie Market* (blog).
- Clair, Émilie. « Réconcilier ville et voirie ou l'enjeu d'un rapprochement entre mobilité et urbanité : dynamiques et perspectives sur le réseau viaire structurant de Bourg-en-Bresse », s. d., 105.
- *Concevoir des espaces accessibles à tous. Transports, voirie, habitations, ERP, IOP, lieux de travail 4e édition - avec 1 Cédérom - Cyril Goutte, Nadia Sahmi.*
- *Des villes durables pour une petite planète - Philip Gumuchdjan.*
- *La construction, comment ça marche ? Toutes les techniques de construction en images 3e édition - Alain Bouteville, Ursula Bouteville.*
- Lynch, Kévin. *L'Image de la cité*. Dunod, 1998.
- Michel, Aurélie. « La ville-paysage du xxie siècle : une symbiose de l'architecture et de la nature ». *Raison publique* 17, no 2 (2012): 121-39.
- *Projet urbain - David Mangin, Philippe Panerai.*
- Sala Pala, Valérie. « Logement et habitat ». In *Dictionnaire des politiques*

Mémoires :

Melle AIT TAYEB Fadhila, Melle KLOUL Lila ; Mémoire master 02 ; Centre commerciale au site 1er Novembre une alternative à l'informel ; Département d'architecture.

Melle AIT AHMED LARBI Tassadit, Melle CHAOUDI Akila ; Un carrefour de la culture et de loisir ; Département d'architecture.

Articles :

- Agharmiou-Rahmoun, Naïma. « Tizi-Ouzou, formation d'une ville dans un hinterland rural des plus denses d'Algérie ». *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement. Territory in movement Journal of geography and planning*, no 33 (9 janvier 2017).
- « Arrêté du 29 avril 2015 relatif à la liste des quartiers prioritaires de la politique de la ville présentant les dysfonctionnements urbains les plus importants et visés en priorité par le nouveau programme national de renouvellement urbain - Légifrance ».
- « Résultats de recherche pour « tizi Ouzou » — 1830-1962 ENCYCLOPEDIE de L'AFN <http://encyclopedieafn.org/2019/index.php?search=tizi+ouzou&title=Sp%C3%A9cial%3ARecherche&go=Continuer>.
- « Tizi-Ouzou | Algérois », <http://www.cerclealgerianiste.fr/index.php/archives/encyclopediealgerianiste/territoire/villes-et-villages-d-algerie/algerois/97-tizi-ouzou>.

Articles Web :

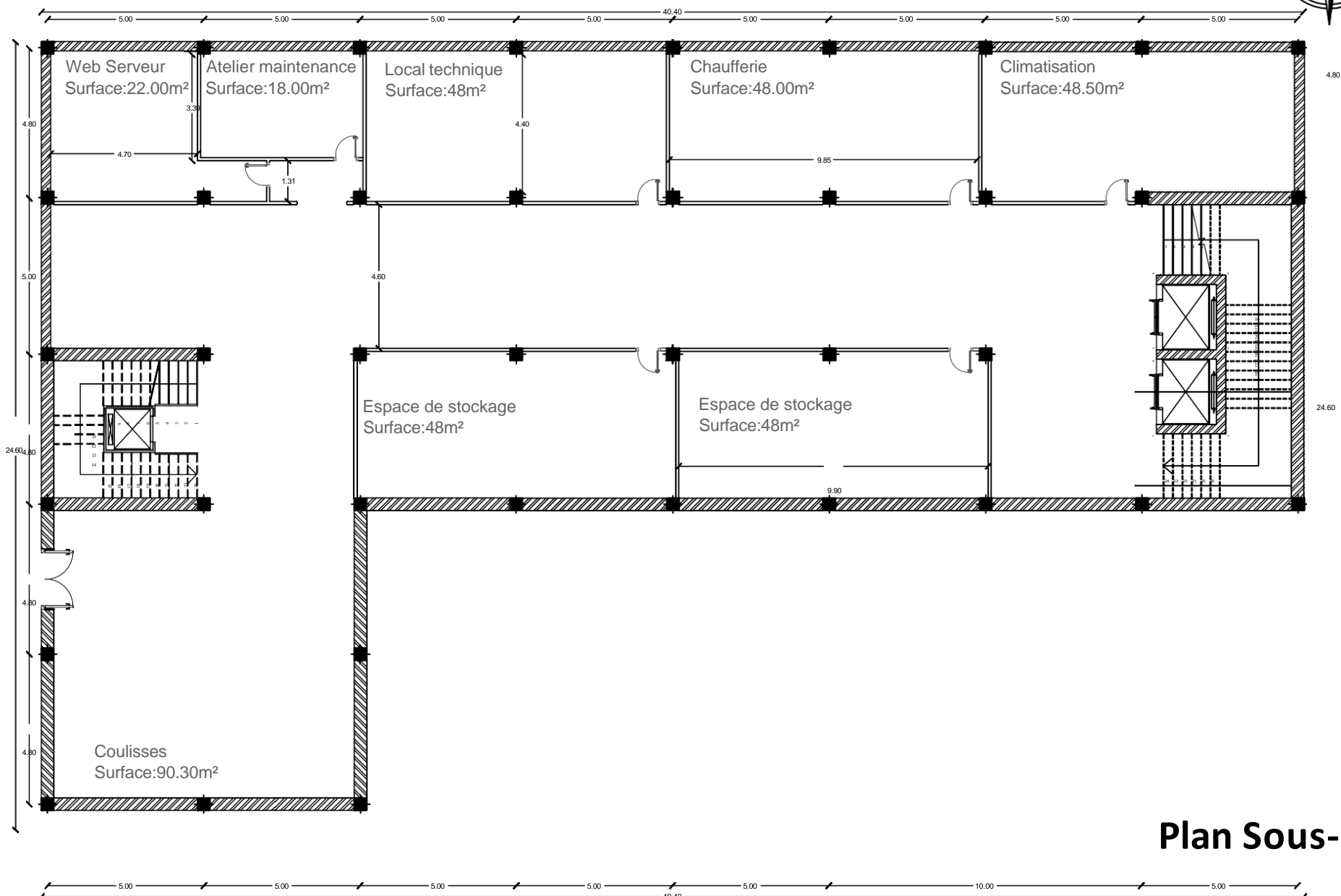
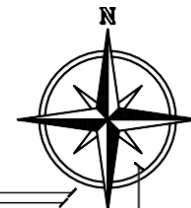
- Digital, S. (2021, 24 novembre). Startup : les structures d'aide à la création ! Siècle Di-gital. URL : <https://siecledigital.fr>
- Le guide des INCUBATEURS , THE MACHINERY , Estimeo URL : <https://www.leguidedesincubateurs.fr>
- Leac, J. (2022). Le cluster, qu'est-ce que c'est ? Les cahiers de l'innovation. URL : <https://www.lescahiersdelinnovation.com/le-cluster/>
- École normale supérieure de Lyon. (s. d.). Cluster — Géoconfluences. 2002 Géoconfluences ENS de Lyon. URL : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/cluster>

Annexes

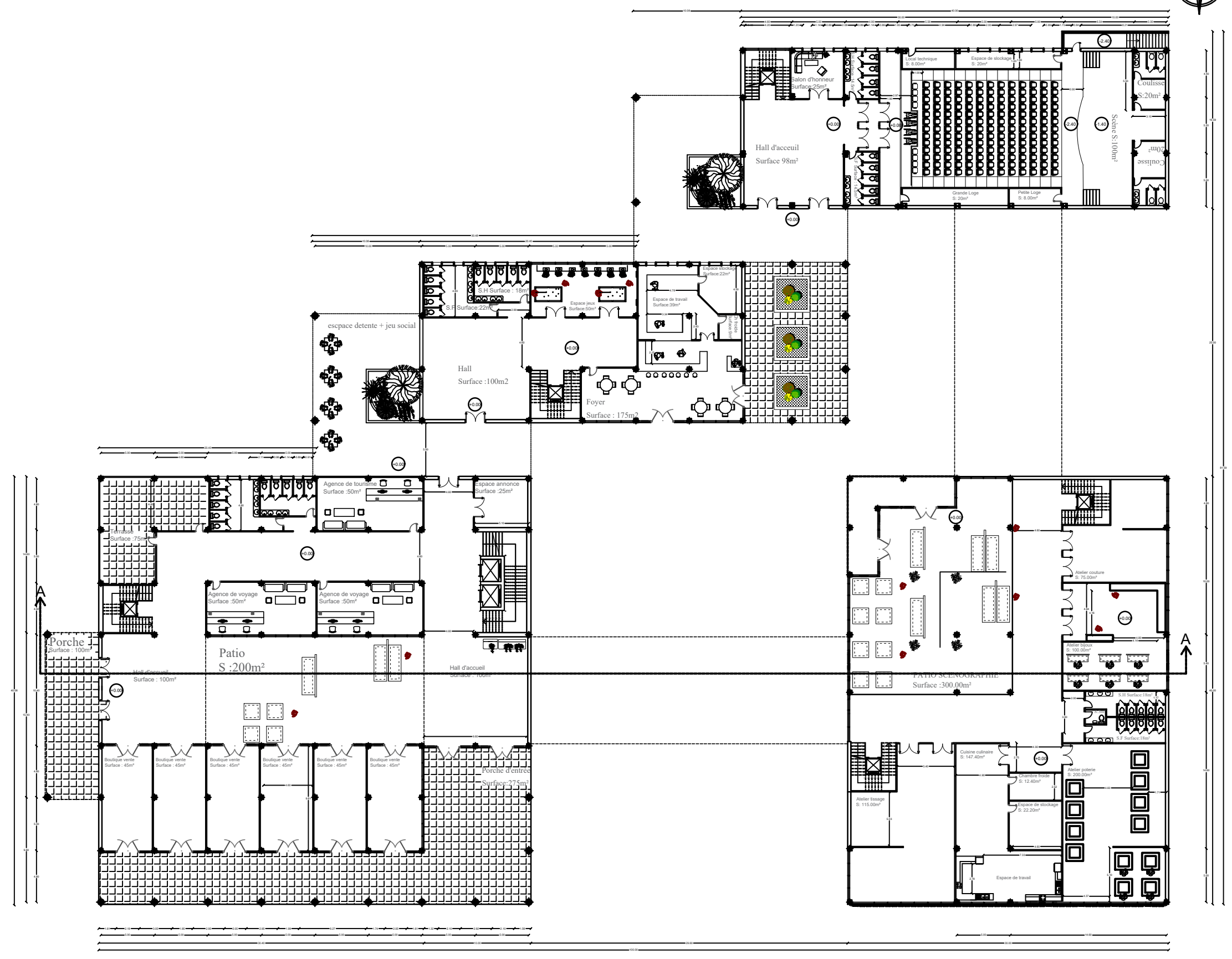
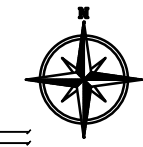


Plan De Masse



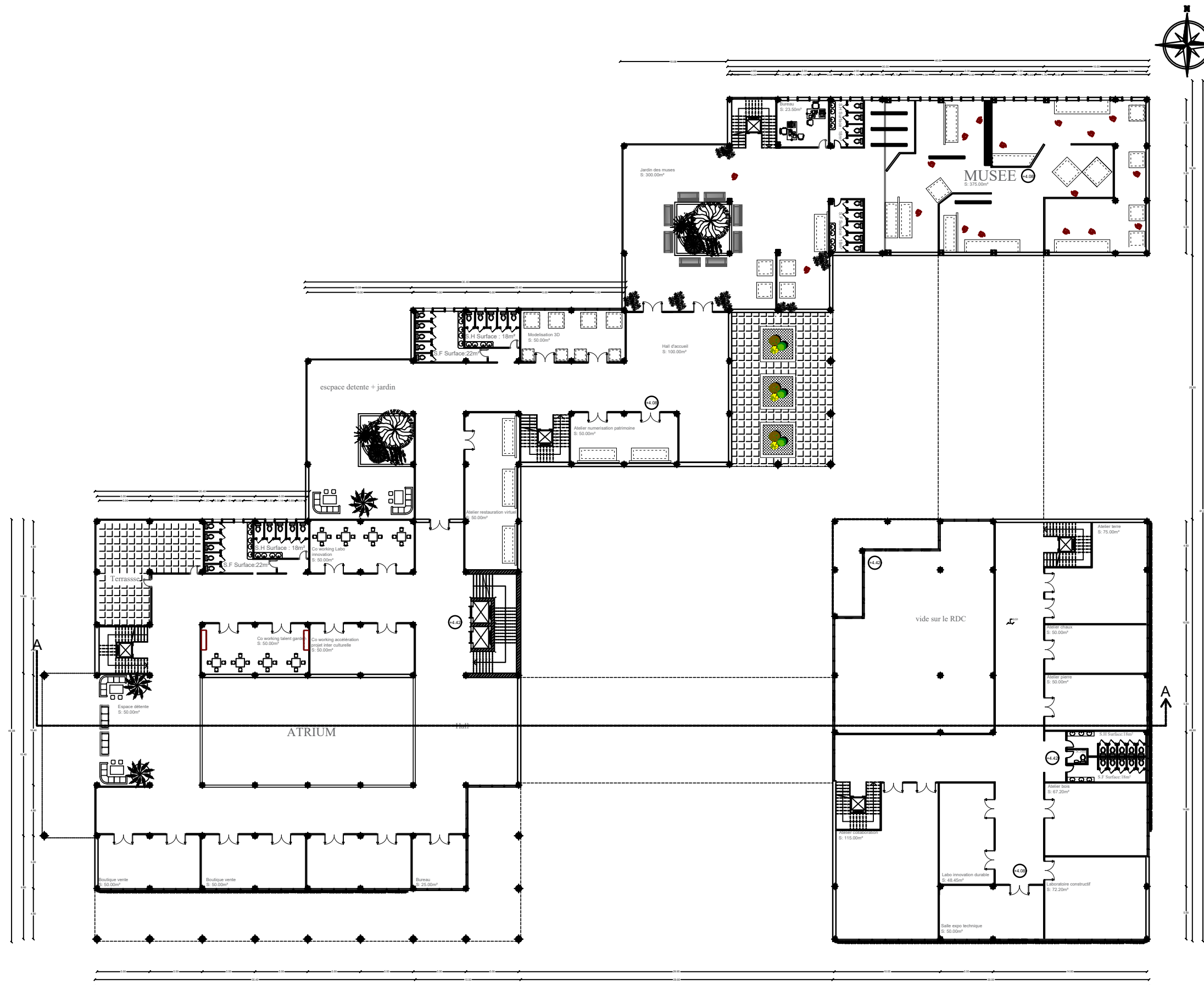


Plan Sous-Sol

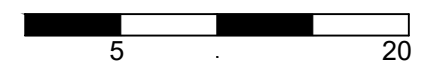


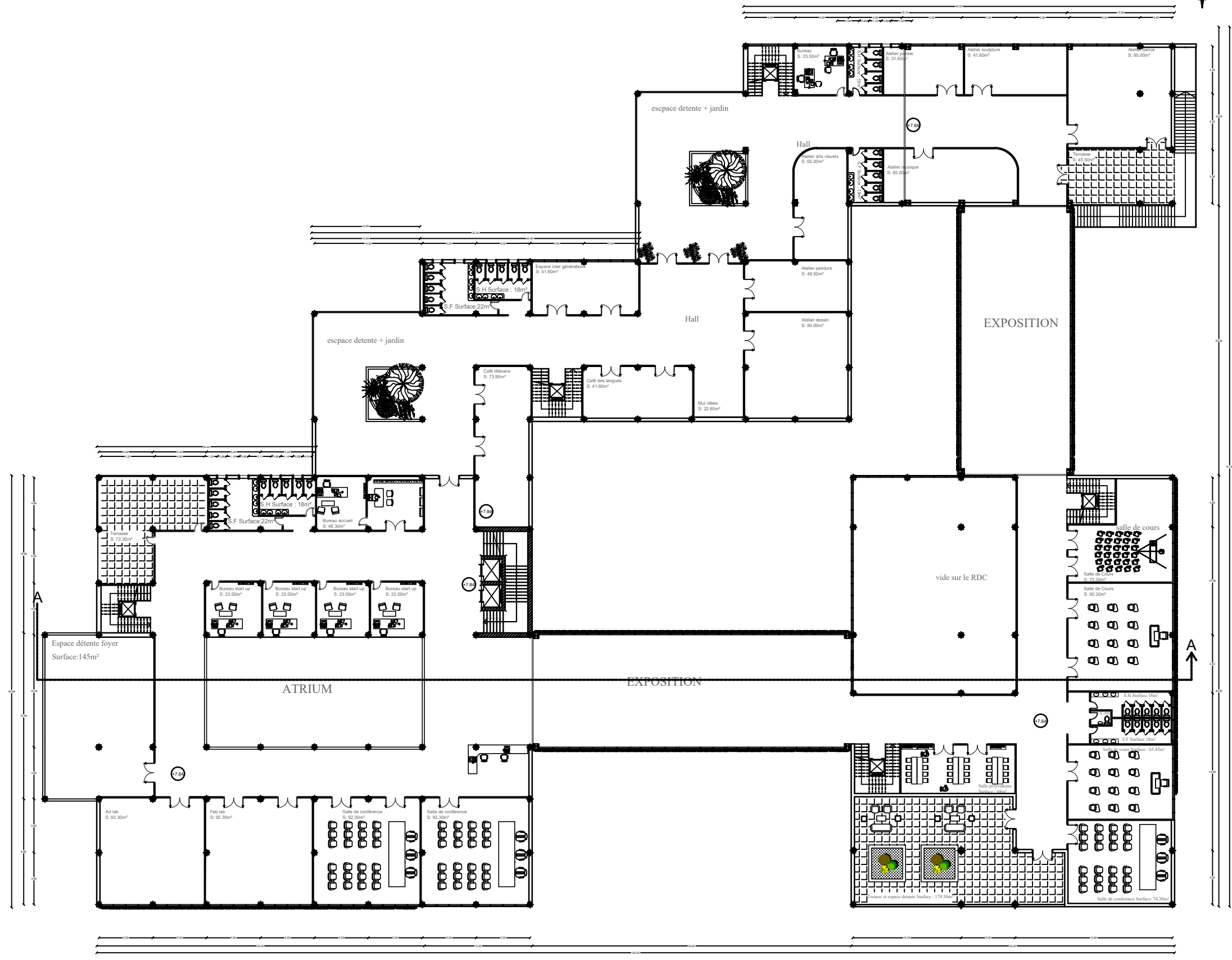
Plan Rez-de-chaussée



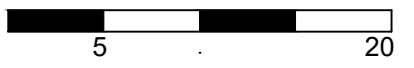


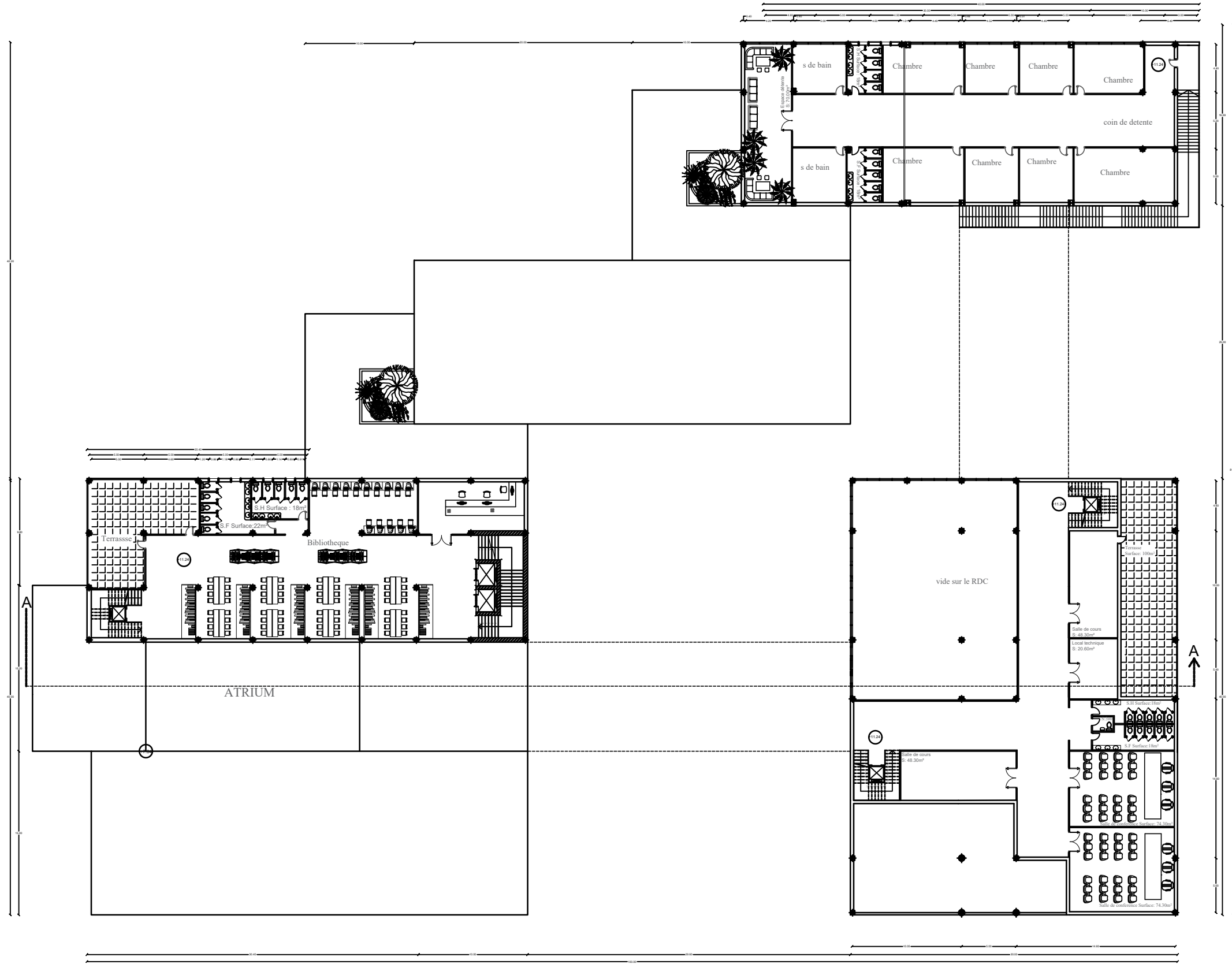
Plan Premier Etage





Plan Deuxième Etage





Plan Troisième Etage

