

Université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou



Faculté du Génie de la Construction

Département d'Architecture



MEMOIRE DE FIN DETUDES

Pour l'obtention du Diplôme de Master en Architecture

Thématique : Architecture urbaine

Atelier : Architecture et Renouvellement Urbain

Intitulé du projet :

**Requalification et redéfinition de l'image urbaine du quartier de
l'entrée ouest de Tizi Ouzou : intégration de l'ancienne gare dans une
nouvelle vision architecturale**

Présenté par :

BEN ABDESSELAM Zhira

MOKRANI Hadjer

Devant le jury composé de :

Mme CHERNAI SAMIA	MAA	Présidente
Mme MEDDAHI KAHINA	MCB	Examinatrice
Mr MANSOURI AREZKI	MAA	Examineur
Mr Betrouni Omar	MAA	Encadrant
Mme FRENDI KAHINA	ARCHITECTE	Encadrante

Remerciements

Nous remercions tout d'abord dieu le tout puissant de nous avoir donné le courage et la force patience pour réaliser ce travail.

Nous tenons à remercier chaleureusement nos encadreurs M. BETROUNI et MLLLE. FRENDI, pour leur aide, leur encadrement et leur soutien ainsi que leur disponibilité et leurs conseils.

Nos remerciements également les membres du jury pour avoir accepté de nous honorer de leur présence et de juger notre travail.

Nous remercions tous nos enseignants pendant les cinq ans, avec qui on a travaillé le long de notre cursus et tous les enseignants de notre département d'être toujours là pour nous apprendre, aider et écouter. Et sans oublier l'administration et le personnel de la bibliothèque.

Nous remercions nos parents qui nous ont constamment encouragés et soutenus tout au long de notre parcours, frères, nos chères familles et nos amis pour leur soutien, leurs encouragements et leur patience et présence.

Nous espérons que ce simple mémoire soit à la hauteur de leurs sacrifices et leurs attentes.

Résumé

Notre travail s'inscrit dans l'option architecture urbaine ayant pour thème : Notre travail se situe dans l'option architecture urbaine, avec pour thème : Architecture et renouvellement urbain. L'avenir des centres-villes dans les agglomérations algériennes est délicat. En effet, en l'absence d'interventions publiques, ces centres se dépeuplent, se dégradent, et se marginalisent par rapport à la dynamique générale du territoire dans lequel ils s'inscrivent.

Aujourd'hui, la ville de Tizi-Ouzou subit les méfaits de l'étalement urbain, de l'expansion anarchique, de la dégradation du cadre bâti, de la marginalisation des valeurs socioculturelles locales et de l'exclusion des habitants. Il devient donc impératif de recourir à l'outil opérationnel du "renouvellement urbain" pour améliorer la qualité urbaine de la ville, favoriser l'intégration des habitants dans leur espace urbain et remédier à la rupture de dialogue entre les différentes parties disloquées.

Le quartier de l'entrée ouest de Tizi-Ouzou, qui s'inscrit dans ce contexte, a été pour nous un prétexte et un support concret pour notre intervention urbaine dans le cadre de son renouvellement. Nous avons visé à renforcer sa vocation commerciale et de loisirs, à améliorer le cadre de vie de ses habitants, à réhabiliter les cités d'habitations et à assurer la mixité urbaine et fonctionnelle. Tout cela s'inscrit dans la démarche de « faire la ville dans la ville, avec la ville ».

Mots clés :

Renouvellement urbain - étalement urbain - Réhabilitation - Intégration- Étirement urbain - Entrée ouest de Tizi-Ouzou - mixité sociale

Abstract :

Our work falls within the urban architecture option, with the theme: Architecture and urban renewal. The future of city centers in Algerian cities is delicate. Indeed, in the absence of public interventions, these centers become depopulated, deteriorate, and become marginalized in relation to the general dynamics of the surrounding territory.

Today, the city of Tizi-Ouzou suffers from the negative effects of urban sprawl, uncontrolled expansion, the deterioration of the built environment, the marginalization of local sociocultural values, and the exclusion of residents. Therefore, it is imperative to use the operational tool of "urban renewal" to improve the urban quality of the city, promote the integration of residents into their urban space, and remedy the breakdown of communication between the disjointed parts.

The western entrance district of Tizi-Ouzou, situated within this context, served as a pretext and a concrete basis for our urban intervention as part of its renewal. Our aim was to strengthen its commercial and leisure vocation, improve the living environment for its residents, rehabilitate housing estates, and ensure urban and functional diversity. All of this falls within the approach of "creating the city within the city, with the city."

Keywords:

Urban renewal - urban sprawl - revitalization - Urban stretching - West entrance to Tizi-Ouzou - social diversity

Table des matières :

Remerciements	1
Dédicace	Erreur ! Signet non défini.
Dédicace	Erreur ! Signet non défini.
Résumé	2
Abstract :	3
Chapitre introductif	13
Introduction :	1
Problématique générale :	4
Problématique spécifique :	5
Objectifs :	5
Hypothèses :	5
Méthodologie de travail :	6
Chapitre I : Approche contextuelle	7
1. Introduction :	8
2. Présentations de la ville de Tizi-Ouzou :	8
Situation :	8
Situation à l'échelle territoriale :	8
Situation à l'échelle régionale :	8
Accessibilité :	9
3. Lecture diachronique :	9
Période romaine (146 Av. J.C 1640):	9
Période ottomane (1640-1830) :	10
Période coloniale Française (1830-1962) :	10
Période post colonial (1962 à nos jours) :	12
Synthèse de la lecture diachronique :	13
Choix du périmètre d'étude :	14
Situation et délimitation du périmètre :	14
Situation :	14
Délimitation :	14
4. État des lieux :	15
Accessibilité :	15
Les intersections :	16
Morphologie urbaine :	17

Le bâti et non bâti :.....	17
Le bâti :.....	17
Le non bâti :.....	18
5. Le diagnostic :.....	19
Le système viaire :.....	19
Lecture de la voirie :.....	20
Lecture des intersections :.....	22
Mobilité et transport :.....	25
Les équipements dans le périmètre d'études :.....	27
Analyse des morphologies :.....	28
Entité de la rive droite :.....	29
Les espaces publics :.....	33
Les espaces verts :.....	35
Le paysage urbain :.....	36
6. Potentialités et carences :.....	37
7. Synthèse des enjeux et des objectifs :.....	37
8. Carte des enjeux :.....	39
Chapitre II : Le projet urbain.....	40
1. Introduction :.....	41
2. Analyse d'exemples de références :.....	41
Exemple 01 : Quartier Aotea :.....	41
Exemple 02 : Quartier de la Confluence , Lyon.....	51
3. Intervention urbaine sur le quartier de l'entrée Ouest de Tizi Ouzou.....	56
Introduction :.....	56
Les objectifs principaux de l'intervention urbaine :.....	57
Les actions majeures proposées :.....	58
Sur le système viaire :.....	58
Sur les espaces publics extérieurs :.....	58
Sur le cadre bâti :.....	58
Sur la place de l'ancienne gare :.....	58
Schéma de principe de l'intervention urbaine :.....	59
Actions sur le système viaire :.....	60
Action sur l'avenue Larbi Ben M'hidi :.....	60
Création d'un parking urbain : Optimisation de l'Espace et Fluidité de la Circulation dans le Quartier.....	61
Actions sur la mobilité et le transport :.....	62

Action sur les intersections :	63
Actions sur les espaces publics extérieurs : les places, jardins... :	65
Refuge convivial : Transformation de la place de l'olivier en espace de détente :.....	65
Pôle d'accueil : Métamorphose du terrain de la JSK en un Hôtel d'Envergure :.....	66
Actions sur le cadre bâti :	66
Réveil Esthétique : réhabilitation de la Cité EPLF :.....	66
Renouveau culturel : Le relais de la maison de l'environnement vers un Pôle Culturel Vibrant :	67
Action sur le site de l'ancienne gare :	68
Plan d'aménagement de l'ensemble du quartier :	69

Chapitre III : Approche thématique70

Introduction :.....	71
1. Problématique thématique :	71
2. Le choix du thème :	71
a. Les centres commerciaux urbains :	72
b. Les centres commerciaux périphériques :.....	72
3. Analyse des exemples :.....	73
3.1. Exemple 01 : Morocco Mall, Casablanca Maroc	73
3.1.1 Situation :	74
3.1.2 Accessibilité :	74
3.1.3 Analyse formelle :.....	74
3.1.4 Analyse fonctionnelle :.....	75
3.1.5 Hiérarchisation des espaces	75
3.1.5 La circulation intérieure :	76
3.2 Exemple 02 : Centre commercial et de loisir à Brest (Espace Jaurès)	76
3.2.1 Situation :	77
3.2.2 Problématique :.....	77
3.2.3 L'accessibilité :.....	78
3.2.4 Idée du projet :.....	80
3.2.5 Concepts liés au contexte :.....	80
.....	80
3.2.6 Fonctionnement :	80
Analyse des fonctions de base :.....	81
3.2.7 Répartition sur coupe :	82
3.2.7 Analyse qualitative :	84
328 Analyses des façades :.....	84

Synthèse :	86
Conclusion :	86
Le programme surfacique :	87
CHAPITRE IV : APPROCHE ARCHITECTURALE	89
Introduction :	90
1. Choix du site d'intervention :	90
a. Situation, Délimitation et Morphologie :	90
b. Accessibilité :	90
2 La démarche du projet :	91
2.1. Idéation.....	91
2.2. Conceptualisation.....	91
2.2.1 Principes et concepts liés au contexte	91
2.2.2Principes et concepts liés au thème :	91
2.3Formalisation :	92
3.Description du projet :	95
3.1 Accessibilité :	96
3.2 Les entités du projet.....	96
3.3 Lecture des plans.....	97
Lecture des façades.....	100
Conclusion :	101
V Approche constructive :	102
Introduction :	102
Les gros œuvres.....	102
Conclusion générale	105
Bibliographie :	106
Ouvrages :	106
Mémoires :	106
Documents :	106
Sites internet	106
DOSSIER GRAPHIQUE.....	110

Table des illustrations :

Figure 1 : situation de la ville de Tizi-Ouzou par rapport à la capitale Alger. Source : Google image	8
Figure 2 : situation de la wilaya de Tizi Ouzou à l'échelle régionale. Source : Google image	8
Figure 3 : accessibilité vers la wilaya de Tizi Ouzou. Traitée par auteurs	9
Figure 4 : Tizi Ouzou à l'époque romaine . Traitée par auteurs	9
Figure 5: Tizi Ouzou à l'époque ottomane. Traitée par auteurs	10
Figure 6 : Tizi Ouzou à l'époque coloniale, traitée par auteurs.....	10
Figure 7: Tizi Ouzou à l'époque coloniale , traitée par auteurs.....	11
Figure 8: Tizi Ouzou à l'époque coloniale, traitée par auteurs	11
Figure 9: Tizi Ouzou à l'époque coloniale, traitée par auteurs	12
Figure 10: Tizi Ouzou à l'époque post coloniale, traitée par auteurs	12
Figure 11: Tizi Ouzou à la période poste coloniale, traitée par auteurs	13
Figure 12: situation du périmètre par rapport à l'ensemble de la ville, source : Google earth traité par auteurs.....	14
Figure 13: situation du périmètre, Source : Google earth traité par auteurs	14
Figure 14: délimitation du périmètre d'études, traitée par auteurs.....	15
Figure 15: le système viaire dans le périmètre d'études, traitée par auteurs	15
Figure 16: photo sur L'avenue Larbi Ben M'hidi, source : auteurs	15
Figure 17: photo sur le Boulevard Stiti Ali, source : auteurs.....	16
Figure 18: photo sur l'intersection de la bougie, source : auteurs	16
Figure 19: photo sur le carrefour Matoub Lounes, source : auteurs	17
Figure 20: carte des tissus urbains dans le périmètre d'études, traitée par auteurs	17
Figure 21: carte du système bâti dans le périmètre , traitée par auteurs	18
Figure 22: le système non bâti dans le périmètre d'études, source: Google Maps , traité par auteurs	18
Figure 23: le système viaire dans le périmètre, traitée par auteurs	19
Figure 24: photo sur l'avenue Larbi Ben M'hidi, source :auteurs	20
Figure 25: l'avenue Larbi Ben M'hidi, source: Google Maps.....	20
Figure 26 : coupe schématique sur l'avenue Larbi Ben M'hidi , source:auteurs	20
Figure 27: photo sur le boulevard Stiti Ali, source :auteurs.....	21
Figure 28: Boulevard Stiti Ali , source :auteurs	21
Figure 29: coupe schématique sur le boulevard Stiti Ali, source : auteurs.....	21
Figure 30: Rue des frères Chafaa, source : auteurs.....	22
Figure 31: Rue Stiti Med Arezki , source : auteurs	22
Figure 32: photo du carrefour Matoub Lounes, source : auteurs.....	22
Figure 33: Carte des intersections existantes dans le périmètre d'études, traitée par auteurs.....	22
Figure 34: photo de l'intersection de la bougie, source: auteurs	22
Figure 35: 3D de l'intersection de la bougie, source : auteurs.....	23
Figure 36: carte de l'emplacement de l'intersection de la bougie dans le périmètre d'études, traitée par les auteurs.....	23
Figure 37: 3D de l'intersection de la bougie, source : auteurs.....	23
Figure 38: 3D du carrefour Matoub Lounes, source : auteurs	23
Figure 39: carte de l'emplacement du carrefour Matoub Lounes dans le périmètre d'études, traitée par les auteurs.....	23
Figure 40: 3D du carrefour Matoub Lounes, source : auteurs	24
Figure 41: Carte des lignes de transport en commun dans notre périmètre d'études traitée par auteurs.....	25

Figure 42: carte des arrêts fixes de transport en commun dans le périmètre d'études, traitée par les auteurs.....	25
Figure 43: photo d'un arrêt de bus - Ligne centre ville / station Beni Douala source : auteurs	25
Figure 44: photo d'un arrêt de bus - Ligne gare Boukhalfa source : auteurs.....	25
Figure 45 : photo sur l'avenue Larbi Ben M'hidi , source : auteurs.....	26
Figure 46: carte des équipements dans le périmètre d'études, traitée par les auteurs.....	27
Figure 47: les entités dans le périmètre d'études source :Google Maps traité par les auteurs	28
Figure 48: photos des différentes entités dans le périmètre d'études source : auteurs.....	29
Figure 49: photo de l'ancienne gare routière, source : auteurs.....	29
Figure 50: plan du RDC réservé au parking, source : auteurs	30
Figure 51: plan du 1er étage des locaux de commerces totalement abandonnés, source : auteurs ...	30
Figure 52: plan du 2eme étage des bureaux abandonnés source : auteurs	30
Figure 53: photo du système constructif du bâtiment de l'ancienne gare, source : auteurs	31
Figure 54: photo du système constructif du bâtiment de l'ancienne gare, source : auteurs	31
Figure 55: la circulation verticale extérieure dans le bâtiment de l'ancienne gare, source : auteurs ..	32
Figure 56: la circulation verticale intérieure dans le bâtiment de l'ancienne gare, source : auteurs...	32
Figure 57: la circulation verticale intérieure dans le bâtiment de l'ancienne gare, source : auteurs...	32
Figure 58: photo d'une façade dégradée du bâtiment de l'ancienne gare, source : auteurs	32
Figure 59: photo de l'état dégradé à l'intérieur du bâtiment de l'ancienne gare, source : auteurs.....	33
Figure 60: carte des espaces publics dans le périmètre d'études, traitée par les auteurs	33
Figure 61: photo de la place de l'ancienne gare, source : auteurs.....	34
Figure 62: photo de la place de l'olivier, source : auteurs	34
Figure 63: photo de l'assiette de la JSK, source : auteurs	35
Figure 64: carte des espaces verts dans le périmètre d'études, traitée par les auteurs	35
Figure 65: carte du paysage urbain dans le périmètre d'études, traitée par les auteurs.....	36
Figure 66 : carte des enjeux dans le périmètre d'études, traitée par auteurs.....	39
Figure 67: CARTE DE LA SITUATION DE LA VILLE D'AUCKLAND DANS LE PAYS SOURCE : Google.....	41
Figure 68: VUE AIRIENNE SUR LA SITUATION DU QUARTIER D'AOTEA DANS LA VILLE SOURCE : Google earth	41
Figure 69: carte des nouvelles limites du quartier Aotea, source : google	43
Figure 70: SCHEMA ET RESEAU DES RUES AVANT L'OPERATION SOURCE : AUTEURS.....	43
Figure 71: SCHEMA ET RESEAU DES RUES ACTUELLES SOURCE : AUTEURS	44
Figure 72: carte des zones du quartier, source : auteurs.....	44
Figure 73: photo du parking d'Aotea source : google image	45
Figure 74: photo de "City Rail Link" source : google image	45
Figure 75: photo sur le Mayoral Drive SOURCE : google.....	45
Figure 76 : carte du résultat en 3D de l'intervention sur le quartier , source : Google	46
Figure 77: photo Aotea Square , source Google image.....	46
Figure 78 : Myes Park , source : Google image	46
Figure 79: schéma des espaces publics dans le quartier, source : auteurs.....	47
Figure 80: plan global de l'intervention sur le quartier , source : Google.....	47
Figure 81: 3D du plan global de l'intervention sur le quartier, source : Google	48
Figure 82: photo du centre Aotea , source : Google image	49
Figure 83: le bâtiment civique du quartier Aotea , source : Google	49
Figure 84 : le Mayoral Drive, source : Google	49
Figure 85: situation du quartier de la Confluence , source : Google.....	51
Figure 86 : carte du contexte du quartier, source : Google	51
Figure 87: la trame viaire du quartier, source : Google earth traitée par auteurs	52

Figure 88: perspective du quartier de la Confluence, source : google.....	52
Figure 89: perspective de la première phase d'intervention source : Google	52
Figure 90: plan de la première phase d'intervention source : Google.....	53
Figure 91: carte des points de connexion et d'accès dans le quartier , source : Google	53
Figure 92: carte de la mobilité dans le quartier , source : Google	54
Figure 93: carte des entités essentielle dans le quartier , source : Google	54
Figure 94: carte de la deuxième phase de la ZAC , source : Google.....	54
Figure 95: carte des accès dans le quartier , source : Google	55
Figure 96: photo du grand axe routier de la confluence, source: Google.....	55
Figure 97: carte des entités essentielle dans le quartier pendant la 2eme phase , source : Google....	56
Figure 98 : plan d'ensemble du quartier après intervention, source : Google	56
Figure 99: schéma de principe de l'intervention urbaine sur le quartier de l'entrée Ouest de Tizi Ouzou , source : auteurs.....	59
Figure 100 : L'avenue Larbi Ben M'hidi après l'intervention, source : auteurs	60
Figure 101: photo de L'avenue Larbi Ben M'hidi avant l'intervention, source : auteurs.....	60
Figure 102: vue en plan de L'avenue Larbi Ben M'hidi après l'intervention, source : auteurs.....	60
Figure 103: coupe schématique sur L'avenue Larbi Ben M'hidi après l'intervention, source : auteurs.....	61
Figure 104: coupe sur L'avenue Larbi Ben M'hidi après l'intervention, source : auteurs.....	61
Figure 105: perspective de L'avenue Larbi Ben M'hidi après l'intervention, source : auteurs.....	61
Figure 106: 3d du parking urbain créé sur la voie Larbi Ben M'hidi, source : auteurs.....	62
Figure 107: coupe sur l'avenue Larbi Ben M'hidi après l'intervention, source : auteurs.....	62
Figure 108: perspective de L'avenue Larbi Ben M'hidi après l'intervention, source : auteurs.....	62
Figure 109: Le nœud de la bougie après l'intervention, source : auteurs	63
Figure 110: photo de L'intersection de la bougie avant l'intervention, source : auteurs.....	63
Figure 111: perspective du nœud de la bougie après l'intervention, source : auteurs	64
Figure 112: Le nœud de la bougie après l'intervention, source : auteurs	64
Figure 113: Le Carrefour Matoub Lounes après l'intervention, source : auteurs.....	64
Figure 114: Le Carrefour Matoub Lounes avant l'intervention, source : auteurs.....	64
Figure 115: photo de la place de l'olivier avant l'intervention, source : auteurs.....	65
Figure 116: la place de l'olivier après l'intervention, source : auteurs	65
Figure 117: terrain de la JSK après l'intervention, source : auteurs	66
Figure 118: photo du terrain de la JSK avant l'intervention, source : auteurs.....	66
Figure 119: photo de La Cité EPLF avant l'intervention, source : auteurs	66
Figure 120: la Cité EPLF après l'intervention, source : auteurs.....	67
Figure 121: photo de la maison de l'environnement et le musée avant l'intervention, source : auteurs	67
Figure 122: Le pôle Culturel après l'intervention, source : auteurs.....	67
Figure 123: plan d'aménagement de l'ensemble du quartier de l'entrée Ouest de Tizi Ouzou après l'intervention	69
Figure 124: schéma de principe ; organisation selon un axe	Figure 125: schéma de principe ; organisation selon un centre.....
73	73
Figure 126: Morocco Mall, Casablanca Maroc	73
Figure 127: Situation du projet	74
Figure 128: Croquis d'esquisse du projet	74
Figure 129: les fonctions du morocco mall	75
Figure 130: la representation des espaces selon les étages	75
Figure 131: l'espace central de Maroco Mall	76
Figure 132: centre commercial de Jaurès	76

Figure 133: carte d'Espace Jaurès	77
Figure 134 : la carte de la ville de Brest	78
Figure 135: route Jean Jaurès.....	78
Figure 136: carte représente l'accessibilité vers l'espace Jaurès.....	78
Figure 137: vue sur les voies entourées du projet	79
Figure 138: vue sur les accès vers le projet.....	79
Figure 139: concepts liés au contexte	80
Figure 140: coupe du projet	80
Figure 141: Vue en plan de 1 niveau du projets.....	81
Figure 142: Vue en plan de 2eme niveau du projet	81
Figure 143: Vue en plan de 3eme niveau du projet	82
Figure 144: La circulation horizontale	83
Figure 145: escalator du centre Jaurès	83
Figure 146: Plan montrant la circulation horizontale au niveau de parking.....	83
Figure 147: espace intérieur du centre Jaurès	84
Figure 148: la circulation verticale du centre Jaurès.....	84
Figure 149: l'accueil du centre Jaurès	84
Figure 150: coupe du centre Jaurès	84
Figure 151: vue sur la façade principale du centre Jaurè.....	85
Figure 152: Panneaux de façade en verre émaille gris clair.....	85
Figure 153 : Passerelle en vitrage.....	85
Figure 154: la forme du terrain de la parcelle de l'ancienne gare, source : auteurs	90
Figure 155: carte d'accessibilité du terrain d'intervention traitée par auteurs.....	90
Figure 156: étape 01 de la genèse du projet , traitée par auteurs.....	92
Figure 157: étape 02 de la genèse du projet , traitée par auteurs.....	92
Figure 158: résultat 3D de l'etape 02, traitée par auteurs.....	93
Figure 159: étape 03 de la genèse du projet , traitée par auteurs.....	93
Figure 160: étape 04 de la genèse du projet , traitée par auteurs.....	93
Figure 161: étape 05 de la genèse du projet , traitée par auteurs.....	94
Figure 162: étape 06 de la genèse du projet , traitée par auteurs.....	94
Figure 163: Résultat 3D, traitée par auteurs.....	94
Figure 164: 3D sketch up de projet, traité par l'auteur	95
Figure 165 : accessibilité au projet Source : auteurs.....	96
Figure 166 : vue sur l'espace de consommation	Source : auteurs
.....	96
Figure 167 : vue sur l'espace de consommation	Source : auteurs
.....	96
Figure 168 : vue sur le hall d'accueil Source : auteurs	97
Figure 169: vue sur le hall d'accueil Source : auteurs	97
Figure 170 : Vue sur l'hypermarché source : auteurs	97
Figure 171 : vue sur la boutique d'habillement Source : auteurs	97
Figure 172: Plan sous-sol, traité par auteur	97
Figure 173: Plan RDC, traité par auteur	98
Figure 174: plan 1 er étage, traité par auteur.....	98
Figure 175: Plan 2 eme étage, traité par auteur	99
Figure 176: plan 3 eme étage, traité par auteur	99
Figure 177: plan 4 ème étage, traité par auteur	100
Figure 178: Façade principale du centre commercial, traité par auteur	101

Figure 179: Façade postérieur du centre commercial, traité par auteur.....	101
Figure 180: les voiles du projet, traiter par auteur	102
Figure 181: le joint du projet, traiter par auteur.....	103
Figure 182 détail de fixation de mur rideau, www.bacacier.com	104

Chapitre introduction

Introduction :

La ville contemporaine traverse une crise structurelle multidimensionnelle, elle est à la fois spatiale, sociale et économique. Elle est le fait aussi et surtout de la croissance urbaine exagérée et incontrôlée. La croissance urbaine n'a pas changé seulement d'échelle, elle a aussi changé de nature. Les villes algériennes sont caractérisées par la perte des caractères de l'urbain qui se traduit par des dysfonctionnements formels et fonctionnels de l'espace, par l'organisation dichotomique de la ville entre centre et périphéries et par la circulation et la voirie qui deviennent problématiques. Tout cela implique la perte de l'urbanité. **« L'urbanité est, selon F- Choay, la relation qui lie d'une part un lieu bâti et sa configuration spatiale, et d'autre part, l'aptitude du groupe qui l'occupe à générer des liens sociaux et conviviaux »¹**

La ville est une alchimie complexe qui exige à la fois un minimum de densité et de mixité ayant pour principe la production de la diversité (des formes urbaines, des institutions, des cultures, ...) en vue d'éviter les risques de banalisation.

Depuis 2001, une politique de développement durable est progressivement adoptée en Algérie, par la mise en place des outils juridiques, réglementaires et institutionnels nouveaux, par l'engagement de l'élaboration des chartes communales environnementales qui devaient aboutir à l'élaboration des Agendas 21 locales, par le lancement des nouveaux instruments d'urbanisme. Cet arsenal n'est cependant pas complet, sa mise en œuvre subit des retards et les outils d'urbanisme non actualisés obéissent encore aux anciens textes et aux réflexes de planification directive centralisée, essentiellement spatiale. Parallèlement, et malgré les efforts des autorités à juguler le phénomène, se développe tout un pan de l'économie urbaine informelle qui conduit à des extensions ou transformations du tissu urbain non conformes aux orientations planifiées. S'ensuit alors la destruction du paysage urbain, de la qualité de vie et le gaspillage des ressources dans une situation du stress hydrique, d'épuisement progressif des ressources énergétiques non renouvelables et de la raréfaction du foncier, qui devraient conduire, logiquement, à des opérations musclées de renouvellement urbain, capables de redresser la situation dans la mesure du possible.

¹ Françoise choay, dictionnaire de l'urbanisme.

Le renouvellement urbain désigne l'ensemble des interventions mises en œuvres dans les quartiers en crise, en vue d'améliorer leur fonctionnement et de favoriser leur insertion dans la ville. Ces interventions empruntent plusieurs voies et vont de restructuration à l'amélioration de la desserte des transports, la création de nouveaux services publics, à l'implantation d'entreprise et l'accompagnement social des habitants.

Si l'évolution permanente des villes témoigne de leur vitalité, elle n'en demande pas moins d'être anticipée et maîtrisée à travers une stratégie réfléchie afin de préserver leurs héritages urbains et leurs identités qui se détériore et risque de se perdre en raison de la croissance anarchique. Nous devons prendre garde à ce que ces évolutions et mutations ne transforment pas ces villes. En effet, les différentes opérations d'aménagement et de réaménagement décident progressivement de l'avenir des tissus urbains et par conséquent celui de la ville.

Le besoin d'une vision globale de la ville et son urbanisation est plus que primordiale afin de réduire l'étalement urbain et de limiter les constructions et les réaménagements non planifiés. C'est dans l'inscription à un projet stratégique et global que l'intervention sur ce tissu urbain prendra sens et pourra ainsi s'inscrire dans la durée.

Aujourd'hui, la reconstruction de la ville sur la ville apparaît comme un nouveau principe d'urbanisme à travers lequel on pense à reconquérir les villes dans leurs espaces les plus anciens, elle est donc considérée comme une alternative à l'étalement urbain et un moyen pour contrecarrer les dysfonctionnements urbains, ce qui permettra de traiter la question de la crise urbaine tout en repensant la ville et son développement.

La particularité de cette option réside principalement dans le nécessaire passage d'un urbanisme d'extension à un urbanisme de transformation et de gestion. Ainsi, il ne s'agit plus de « créer de la ville » mais de modifier et gérer des territoires déjà urbanisés. C'est dans ce contexte que s'inscrit notre recherche sur le renouvellement urbain, qui s'impose aujourd'hui comme une démarche incontournable pour une recomposition de la ville afin de lui donner une nouvelle image contemporaine tout en conservant son identité et son patrimoine et ses caractéristiques.

Le paysage actuel de nos espaces urbains, leur peuplement, leur usage est le produit de longues évolutions marquées par des phases de développement, d'abandon et de reconquête.

Les mutations de l'espace urbain sont toujours liées à des transformations économiques, sociales, ou culturelles dont elles marquent les étapes.

La ville de Tizi Ouzou qui se distingue par sa situation géographique privilégiée, faisant d'elle le point central des échanges dans sa région ne déroge pas cette règle. Elle a connu une expansion urbaine remarquable, englobant l'ensemble des fonctions urbaines. La ville joue un rôle majeur en concentrant une diversité de services, et son influence démographique est significative dans sa zone d'attraction.

Actuellement, la situation de la ville de Tizi Ouzou présente des aspects préoccupants, marqués par diverses carences, en particulier le problème croissant de l'étalement urbain, qui constitue une préoccupation majeure. Cette situation découle d'une gestion anarchique du tissu urbain de la ville, résultant d'une urbanisation non planifiée et d'une croissance urbaine excessive. **« Le processus d'étalement des villes est en effet identifié depuis plusieurs années comme un phénomène néfaste pour les agglomérations françaises : aucune administration, aucun urbaniste ni aucun géographe ne s'en fait l'avocat. Mais inexorablement, les villes continuent de s'étaler. »**²

Les retombées de cette planification urbaine se manifestent par la présence de nombreux espaces vides en milieu urbain, un déficit d'attraction, une faible diversité sociale et une dégradation de la qualité de vie. Néanmoins, la solution appropriée réside dans le renouvellement urbain **« un nouveau mode de développement et de fonctionnement de la ville visant à économiser les espaces et l'énergie et à régénérer les territoires urbains dégradés »**³ Son objectif principal est de résoudre les problèmes sociaux, économiques, urbanistiques et architecturaux qui touchent certains quartiers anciens ou dégradés, tout en stimulant de nouvelles dynamiques de développement, notamment sur le plan économique, et en favorisant la solidarité à l'échelle de l'agglomération. Son principal but c'est de limiter en surface l'étalement urbain et la périurbanisation, la ville peut être renouvelée sur des quartiers anciens mais aussi sur zones industrielles ou friches industrielles. Parmi ses enjeux :

² Thompson.1993, Traduction de Jean-Philippe Antoni, L'Étalement Urbain, Gabriel Wackermann, la France en villes, Ellipses, 2013, p : 1, consultable sur site : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/hal-01075776/document>

³ JEGOUZO Yves, 2001.

✓ Des enjeux urbanistiques :

L'objectif central est de moderniser l'habitat des quartiers anciens en adaptant les structures aux modes de vie contemporains, notamment en introduisant une diversité morphologique et en améliorant la qualité des espaces publics et privés par des actions de requalification.

✓ Des enjeux sociaux :

Il s'agit de combattre la croissante ségrégation des espaces urbains, un phénomène qui conduirait à une évolution des villes fragmentées en quartiers, où toute mixité socio-urbaine tendrait à disparaître

✓ Des enjeux économiques :

Un défi essentiel réside dans la revitalisation de l'activité économique au sein de la ville.

✓ Des enjeux environnementaux :

Il s'agit d'associer deux concepts étroitement liés, à savoir le "renouvellement urbain" et le "développement durable". Ces approches visent simultanément à restreindre l'étalement urbain, à promouvoir l'économie d'énergie et à réduire les inégalités sociales. À ce stade, on parle de renouvellement urbain durable. Diverses actions sont impliquées dans ce processus, comprenant notamment :

- La réhabilitation
- La reconstruction
- La restructuration
- La restauration
- La reconversion

Tous ces aspects cités précédemment on les retrouve dans le quartier de l'ancienne gare qui se situe à l'entrée ouest de la ville de Tizi-Ouzou, un échantillon représentatif, concentrant une pluralité de problèmes, marqués par la marginalisation, l'insécurité et les fléaux sociaux. Pour renouer et remédier à cette situation et afin de pouvoir revitaliser ce quartier, nous devons répondre à ces problématiques :

Problématique générale :

Comment Engager ce périmètre dans l'amélioration de l'image de la ville en en faisant un lieu dynamique, convivial et attractif, parfaitement intégré à la dynamique urbaine ?

- **Comment insérer le quartier de l'ancienne gare dans la dynamique urbaine et redonner une nouvelle image à l'entrée Ouest de la ville de Tizi-Ouzou ?**

Problématique spécifique :

Comment modifier la nature principalement transitoire de notre périmètre pour en faire un lieu de destination en renforçant son attractivité, afin qu'il soit perçu davantage comme un lieu à découvrir plutôt qu'un simple passage ?

Comment ce périmètre contribuera-t-il à l'amélioration de l'image de la ville et le rendre un lieu de destination capable de s'inscrire dans la dynamique urbaine, à travers un projet architectural ?

Pour cela nous avons tracé un certain nombre d'objectifs et qui se résument comme suit :

Objectifs :

- Réaffirmer l'image attrayante et accueillante de la ville.
- Revitaliser le périmètre et renforcer son attrait
- Requalifier l'espace public et améliorer le cadre de vie en réponse aux besoins de la population.
- Assurer l'unité morphologique et favoriser l'interaction entre les différentes composantes du quartier.
- Accroître la polyvalence au sein du quartier.
- Tirer profit du potentiel paysager du périmètre.
- Apporter une nouvelle dynamique et un nouveau souffle au quartier, rendant possible les rencontres en favorisant la mixité sociale et fonctionnelle

Hypothèses :

- Remédier au caractère de transit de l'avenue LARBI BEN M'HIDI permettra de le connecter le périmètre au reste de la ville.
- Restaurer le statut de centre urbain au périmètre contribuera à accroître son attractivité.
- Améliorer la qualité de vie des habitants avec une nouvelle offre de logement, en repensant les quartiers résidentiels et en proposant de nouveaux modes de transport

Méthodologie de travail :

Notre travail est organisé autour de cinq chapitres distincts :

Chapitre introductif :

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

Chapitre 01 : approche contextuelle

Il repose sur une approche contextuelle qui est une étude précise et exhaustive de l'état des lieux qui se résume en étapes suivantes :

Phase de pré-diagnostic : Collecte de l'ensemble des données nécessaires à la compréhension et au développement de la connaissance sur le sujet et qui constitue l'état des lieux.

Phase de diagnostic : Etude de l'état actuel, permettant d'identifier les atouts et les faiblesses du périmètre d'étude, fixant ainsi des enjeux et des objectifs.

Chapitre 02 : Projet urbain

Il comporte la proposition urbaine, qui consiste à l'élaboration de la stratégie du renouvellement urbain à travers l'élaboration d'un plan d'actions permettant d'atteindre les objectifs définis précédemment tout en s'appuyant sur une étude des référents.

Chapitre 03 : Approche thématique :

Étude thématique basée sur l'analyse de référents.

Chapitre 04 : Approche architecturale :

Conception d'un projet architectural résultant de notre analyse urbaine. Il s'agit d'un projet structurant visant à contribuer à la revitalisation et au dynamisme du quartier de l'ancienne gare, actuellement en proie à la marginalisation et à l'oubli.

Chapitre I :

Approche

contextuelle

1. Introduction :

Le premier chapitre de notre étude sera articulé en trois parties distinctes.

La première sera consacrée à une lecture diachronique, relatant l'histoire de la formation de la ville de Tizi-Ouzou à travers quatre périodes majeures de son expansion.

Ensuite, nous aborderons la phase de l'état des lieux afin de définir les carences et les potentialités du périmètre par rapport à son contexte immédiat.

Enfin, nous entamerons la phase du diagnostic pour identifier et formuler de manière exhaustive les objectifs et les enjeux qui guideront nos futures interventions urbaines.

2. Présentations de la ville de Tizi-Ouzou :

Situation :

Situation à l'échelle territoriale :

La wilaya de Tizi-Ouzou, localisée à une distance de 100 kilomètres d'Alger, couvre une étendue marquée par des massifs montagneux. Bien que possédant un potentiel agricole relativement restreint, représentant 32% de terres cultivables, elle se caractérise par une densité de population notable. Par ailleurs, la wilaya bénéficie d'une ouverture sur la mer Méditerranée, avec une façade côtière s'étendant sur 70 kilomètres.



Figure 1 : situation de la ville de Tizi-Ouzou par rapport à la capitale Alger. Source : Google image

Situation à l'échelle régionale :

La ville de Tizi-Ouzou, dont le nom signifie "Col des genêts", occupe le statut de capitale de la grande Kabylie, une région principalement montagneuse étalée sur une superficie de 2 957,93 km². Ses limites sont définies comme suit :

- Au nord, par la mer Méditerranée
- Au sud, par la wilaya de Bouira
- À l'est, par la wilaya de Béjaïa
- À l'ouest, par la wilaya de Boumerdès.



Figure 2 : situation de la wilaya de Tizi Ouzou à l'échelle régionale. Source : Google image

Accessibilité :

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

o La RN12 qui assure la liaison Alger-Tizi-Ouzou et Bejaia.

o La RN72 qui relie Tizi-Ouzou à Tizirt

➡ L'entrée ouest (Route d'Alger)

➡ L'entrée est (Route de Oued- Aissi)

➡ RN 72

➡ RN12

➡ Route d'Alger

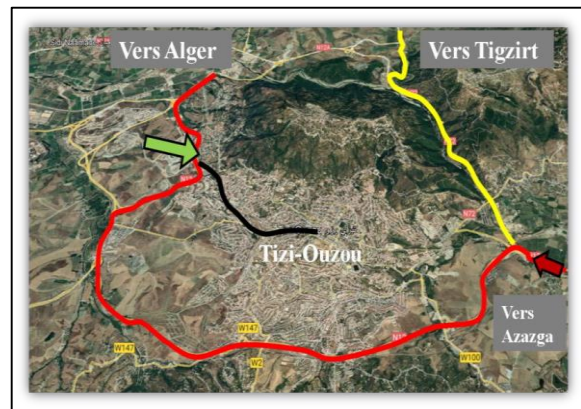


Figure 3 : accessibilité vers la wilaya de Tizi Ouzou. Traitée par auteurs

3. 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

Période romaine (146 Av. J.C 1640):

- Fait historique :

- Pénétration des Romains

- Faits urbains :

- Création de l'axe territorial Alger-Bejaia.
- Création d'un poste de surveillance du passage sur le col des Genets vu sa position stratégique

- Les éléments de permanence :

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

- Constat :

- Notre périmètre d'étude n'existait pas encore à cette époque.

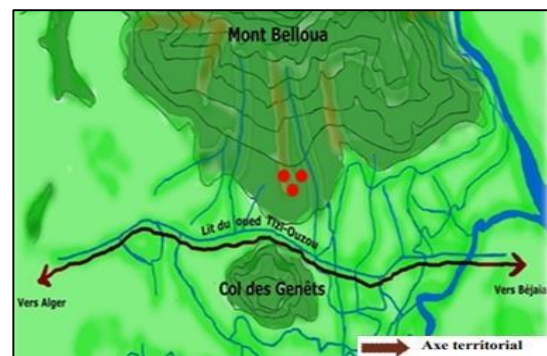


Figure 4 : Tizi Ouzou à l'époque romaine . Traitée par auteurs

Période ottomane (1640-1830) :

- Fait historique :

- Pénétration des Turcs en 1640.

- Faits urbains :

- La formation du premier tissu traditionnel "LA SMALA".
- Création du Souk Sebt Khoja sur l'axe territorial qui occupe au niveau de l'actuel centre-ville.
- Transformation du poste de surveillance en un Bordj militaire en 1720 (Bordj Turc).

- les éléments de permanence :

- L'axe territorial Alger-Bejaia (ABANE RAMADANE).
- Le bordj turc de Tizi-Ouzou.

- Constat :

- Le tissu traditionnel se renforce avec L'arrivée des ottomans en smala .
- Le marché du Sebt sur l'intersection de l'axe territoriale et celui qui articule les deux entités du bordj turc et smala.

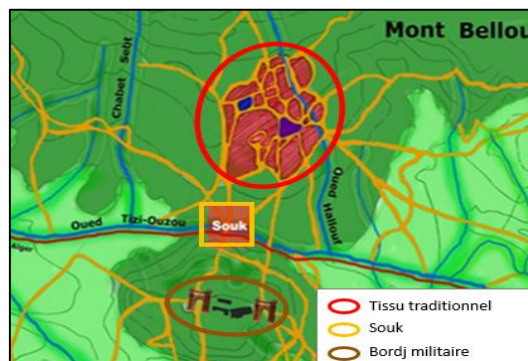


Figure 5: Tizi Ouzou à l'époque ottomane. Traitée par auteurs

Période coloniale Française (1830-1962) :

L'occupation a commencé par les infrastructures de défense et de contrôle laissées par les turcs, elle se développe sous en 4 périodes :

• Phase 01 : formation du premier village 1830-1870 :

- Fait historique :

- L'arrivée des français en 1844.

- Faits urbains :

- 1844 : Le bordj turc fut reconquis.
- 1855 : Transformation du bordj en caserne.
- 1858 : Création du centre de peuplement européen, Premier noyau et le déplacement du Souk vers l'ouest.

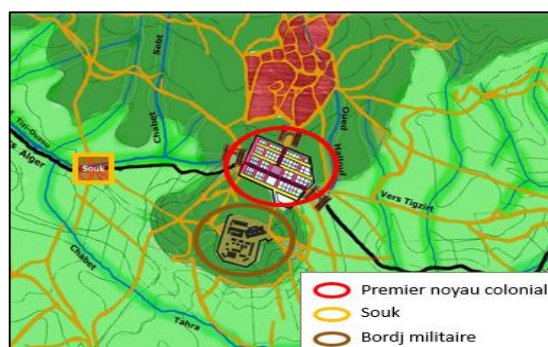


Figure 6 : Tizi Ouzou à l'époque coloniale, traitée par auteurs

- **Phase 02 : l'extension de village coloniale 1870-1880 :**

- **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 vers le nord-ouest suit les traces de la partie sud de La smala .
- les anciens axes périphériques devenant des boulevards pour assurer l'articulation avec les nouvelles extensions.

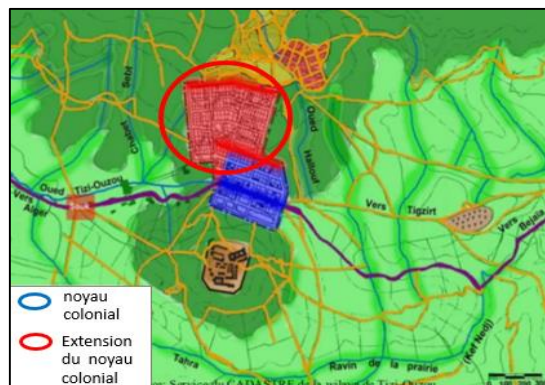


Figure 7: Tizi Ouzou à l'époque coloniale, traitée par auteurs

- **Phase 03 : Du village à la ville 1880-1950 :**

- **Faits historiques :**

- 1881 : l'instauration de l'état civil
- 1888 : l'avènement du chemin de fer Alge-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.
- Une extension vers le Ouest due à l'avènement du chemin de fer.

- **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.

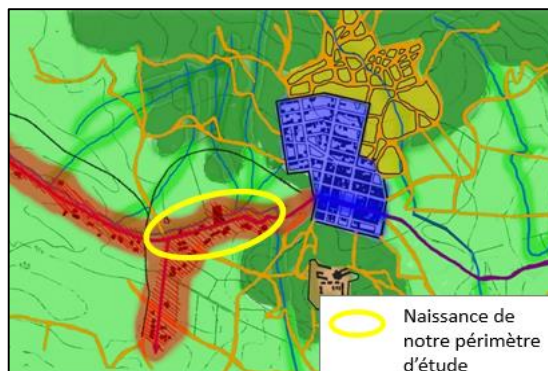


Figure 8: Tizi Ouzou à l'époque coloniale, traitée par auteurs

● Phase 04 : Le passage de l'ilot à la barre 1950-1962 :

- Faits historiques :

- 1954 : Tizi-Ouzou devient préfecture de la Grande Kabylie. (comme Alger, Oran.)
- 1956 : Naissance des cités de recasement
- 1958 : lancement du plan de Constantine (plan de développement social et économique).

- Faits urbains :

- La ville s'agrandit dans les directions est ouest et dépasse les limites ancienne (la création de différents équipements habitations, éducatif, administrative, sanitaire). Exemple : Le tribunal
- La ville sera divisée en cinq zones fonctionnelles par l'application de système zoning l'application de système zoning.
- 1956 : Naissance des cités de recasement ; Apparition 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.

- Les éléments de permanence :

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

- Constat :

Le passage de l'ilot à la barre a introduit une nouvelle forme d'organisation de l'espace urbain, une rupture avec l'ordre géométrique établi structuré en damier au profit d'un ordre arithmétique qui illustre une évolution numérique additionnelle sans structure organisationnelle bien réfléchie de l'espace urbain



Figure 9: Tizi Ouzou à l'époque coloniale, traitée par auteurs

Période post colonial (1962 à nos jours) :

- Faits historiques :

- 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 :

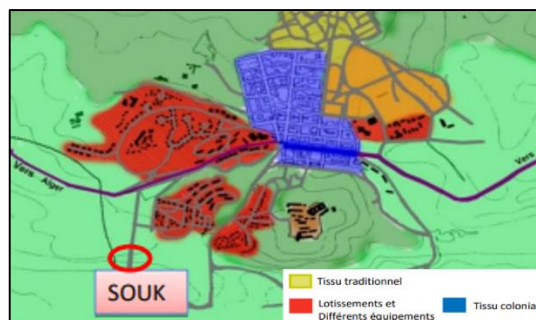


Figure 10: Tizi Ouzou à l'époque post coloniale, traitée par auteurs

- 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.
- 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 de la ville de Tizi Ouzou.

• **Opération ZHUN, les coopératives immobilières et lotissements :**

- **Faits historiques :**

- L'explosion démographique
- L'exode rural vers la ville de TiziOuzou.
- La crise du logement
- La politique des ZHUN en Algérie

- **Faits urbains :**

- Etablissement d'un vaste programme d'habitat urbain (ZHUN) Un style d'urbanisme international (qui ne donne pas d'importance à l'esthétique, mais le but est de construire rapidement et en quantité).
- 1er axe de dédoublement de la RN12.
- Les rues urbaines deviennent des axes de transit.

- **Les Éléments de Permanence :**

- L'axe territorial Bejaia-Alger.
- Les grands ensembles de l'habitat.
- Les grands équipements

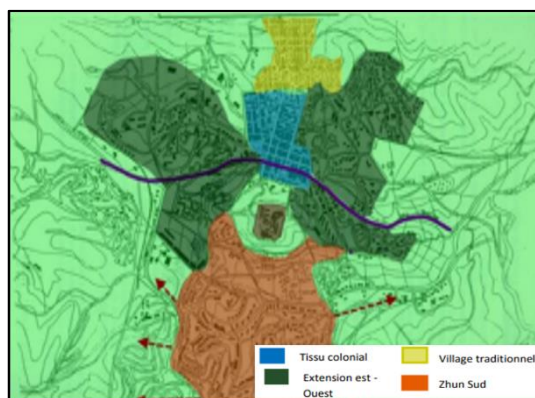


Figure 11: Tizi Ouzou à la période post coloniale, traitée par auteurs

- La trame urbaine du tissu colonial.
- Le bordj turc.
- Souk Sebt

Synthèse de la lecture diachronique :

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 se présentait comme une périphérie, traversée par un axe de croissance d'une importance territoriale, puis devenu un centre d'échanges commerciaux à l'époque ottomane. Et à l'avènement des colonisateurs le périmètre s'évolue le long de l'axe territorial et le chemin de fer. Aujourd'hui notre périmètre a perdu son statut et son attractivité après le déplacement de la gare routière. Malgré qu'il occupe une situation stratégique à l'entrée de la ville, il demeure non vécu avec un manque de dynamique urbaine et se contente d'être un axe de transit.

Choix du périmètre d'étude :

Nous avons choisi d'axer nos études sur le site de l'ancienne gare de la ville de Tizi-Ouzou, située à l'entrée ouest de la ville vue sa position stratégique à l'entrée ouest, offrant ainsi une opportunité privilégiée pour travailler sur son image et la valoriser. Le site est traversé et desservi par un axe majeur, celui de la RN12, une voie territoriale historique reliant les villes d'Alger et Bejaia. La présence d'une friche urbaine considérable, issue de la délocalisation de l'ancienne gare routière, ainsi que la disponibilité d'espaces résiduels, ouvrent des perspectives sur un potentiel foncier significatif pouvant accueillir de nouveaux projets.

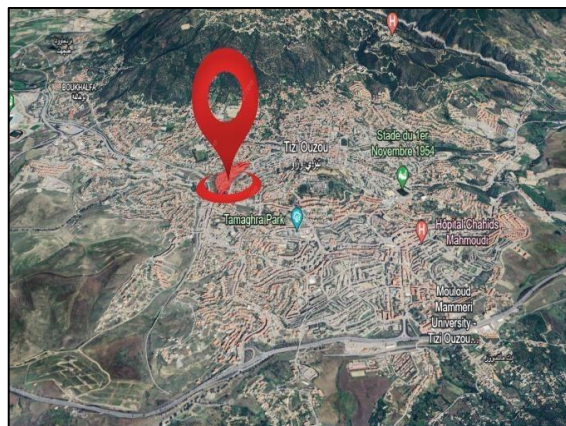


Figure 12: situation du périmètre par rapport à l'ensemble de la ville, source : Google earth traité par auteurs

Situation et délimitation du périmètre :

Situation :

Notre quartier se trouve à l'entrée ouest de la ville de Tizi Ouzou, à proximité du centre historique de la ville. Il représente la première extension de la ville vers l'ouest, en suivant l'axe territorial de la RN12.

Sa localisation à l'entrée de la ville lui donne un avantage stratégique, ce qui pourrait contribuer à une perception positive et renforcer son image

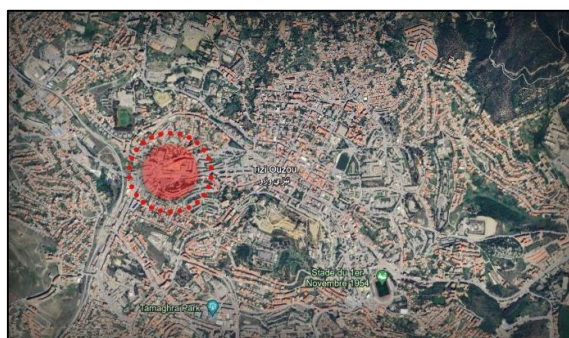


Figure 13: situation du périmètre, Source : Google earth traité par auteurs

Délimitation :

Le périmètre d'étude est délimité par :

- Les cités, Bou Aziz, 11 Décembre et 20 Aout, au Sud.
- La cité 5 Juillet et le Quartier Les tours au Nord.

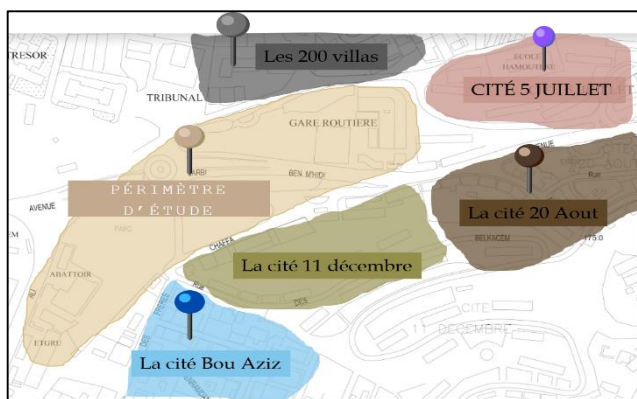


Figure 14: délimitation du périmètre d'études, traitée par auteurs

4. État des lieux :

L'objectif de l'état des lieux est d'évaluer l'influence des différents éléments de cette zone sur la perception et l'image de la ville, ainsi que sur son intégrité et son cadre de vie. Cette évaluation vise à identifier les aspects positifs et les éventuelles problématiques, afin de formuler des alternatives améliorées susceptibles d'optimiser ces aspects.

Accessibilité :

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

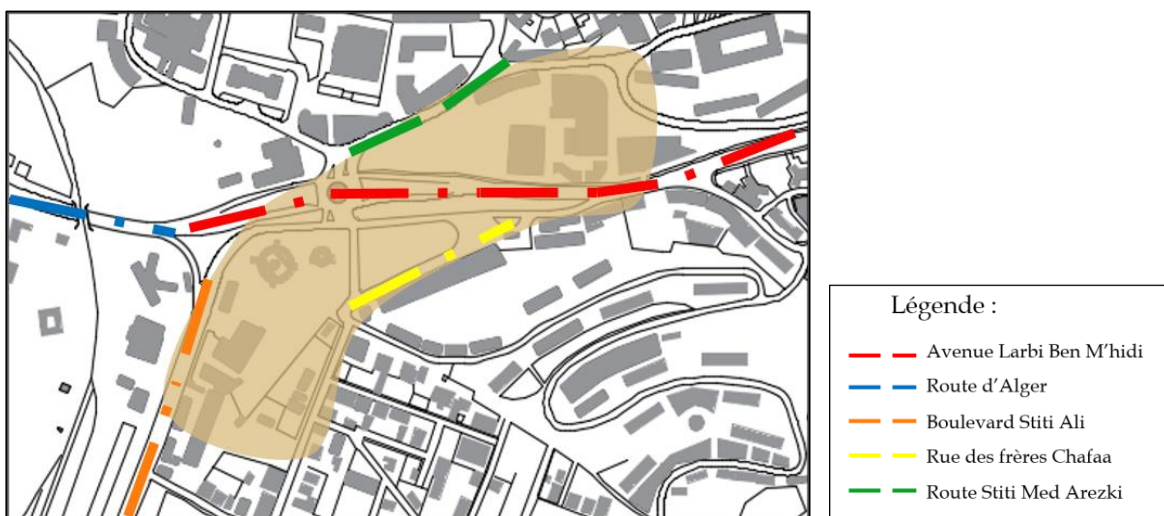


Figure 15: le système viaire dans le périmètre d'études, traitée par auteurs

- L'avenue LARBI BEN MHIDI :

- **Fonction :** Elle assure la liaison entre l'entrée et le centre-ville, jouant un rôle d'articulation entre les espaces intérieurs et extérieurs de la cité.
- **Impact :** En tant qu'axe à grande circulation, cet itinéraire est en décalage avec l'échelle de la ville, engendrant une rupture significative. Il ne s'harmonise ni avec l'échelle locale ni avec le périmètre délimité. De plus, il constitue une source notable de pollution sonore.



Figure 16: photo sur L'avenue Larbi Ben M'hidi, source : auteurs

- Boulevard STITI ALI :

- **Fonction :** Ce tronçon routier joue un rôle crucial en connectant le périmètre à la nouvelle ville
- **Impact :** Son impact s'étend à l'échelle de la ville, en constituant un élément fort et compatible avec l'environnement urbain. De plus, cette voie apporte une animation dynamique au périmètre, renforçant ainsi son attractivité.



Figure 17: photo sur le Boulevard Stiti Ali, source : auteurs

- Rue des frères Chafaa et la rue Stiti Med Arezki :

Les deux autres voies fonctionnent exclusivement comme des voies de desserte vers le périmètre, sans aucun impact sur l'accessibilité à l'intérieur de celui-ci.

- Constat :

Malgré les multiples points d'accès du périmètre du fait de sa situation, le réseau routier non hiérarchisé représente à la fois une opportunité et une contrainte. Bien qu'il soit un atout majeur pour la ville, son caractère de transit crée également une certaine rupture dans l'ensemble.

Les intersections :

- L'intersection de la bougie :

- Symbole du seuil de la ville avec un monument en forme de bougie
- Repère majeur caractérisé par une circulation mécanique intense
- Malgré son rôle d'entrée de la ville, il souffre d'un manque d'animation

- Constat :

Le nœud de la bougie a une bonne imagibilité, et un bon repère mes il manque de matérialisation et de vécu.



Figure 18: photo sur l'intersection de la bougie, source : auteurs

- Carrefour MATOUB LOUNES:

- Lieu de convergence entre deux axes majeurs
- Aménagé comme une intersection
- Absence d'animation et de signalisation

- Constat :

Le carrefour Matoub Lounes ne représente aucun point attractif ni fonctionnel pour les piétons.

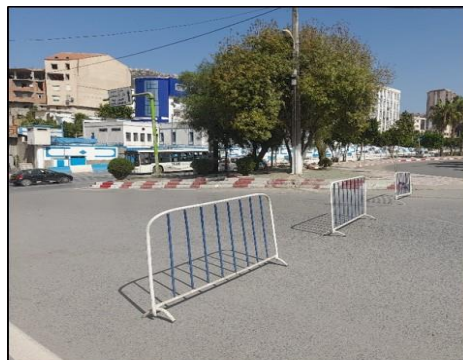


Figure 19: photo sur le carrefour Matoub Lounes, source : auteurs

Morphologie urbaine :

Le périmètre d'étude représente la première extension du noyau urbain colonial vers l'ouest, suivant l'axe de croissance défini par la RN 12. Il se distingue du tissu colonial, caractérisé par des îlots inscrits dans une trame régulière en damier, en raison d'une occupation du foncier plus dispersée le long de l'axe de grande circulation. Cette répartition est liée à l'époque de sa construction, marquée par la mise en place de grands ensembles.

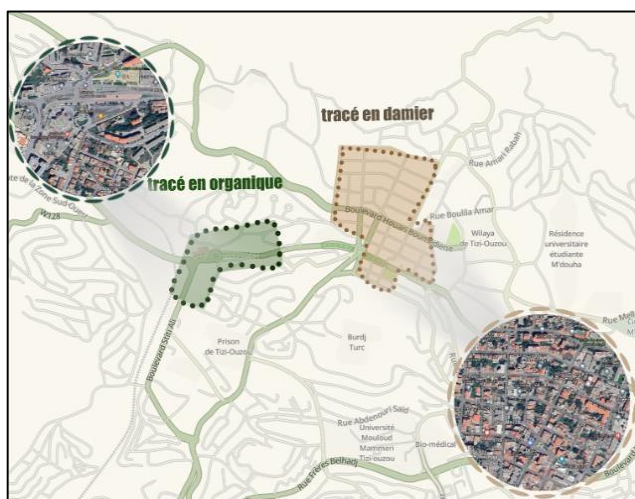


Figure 20: carte des tissus urbains dans le périmètre d'études, traitée par auteurs

Le bâti et non bâti :

Le bâti :

Equipements administratifs :

- 1- Cour de justice
- 2- ERTHO
- 3- Sureté de la wilaya
- 4- ENIEM
- 5- BEA

Cités résidentielles :

- 1- Cité 5 juillet
- 2- Lotissement privé
- 3 -Cité 20 aout

- 6- Maison de l'environnement

Equipements culturels :

- 7- Musée régional

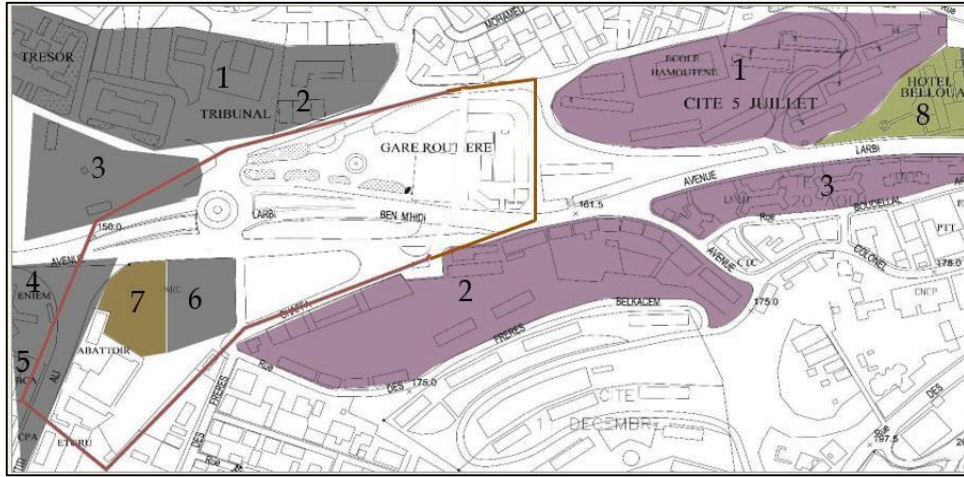


Figure 21: carte du système bâti dans le périmètre , traitée par auteurs

- Constat :

Le périmètre est caractérisé par la dominance des équipements administratifs (vocation administrative).

Le non bâti :



La place de l'olivier



La place de l'ancienne gare



La place de la JSK



Figure 22: le système non bâti dans le périmètre d'études, source: Google Maps , traité par auteurs

- **Constat :**

Les places ont fait l'objet de travaux de réaménagement, cependant, elles demeurent mal structurées et ne répondent pas de manière satisfaisante aux besoins de confort de leurs utilisateurs.

5. Le diagnostic :

Le diagnostic urbain est une étude exhaustive et une approche analytique visant à mener une analyse urbaine approfondie du périmètre d'études. L'objectif est d'identifier et de formuler de manière exhaustive les objectifs et les enjeux qui orienteront notre future opération urbaine.

Le système viaire :

- La structure viaire du périmètre repose sur l'avenue Larbi Ben Mhidi, une artère principale qui gère un important flux de circulation du centre-ville vers l'extérieur, équipée de trémies pour faciliter le trafic.
- Les voies de seconde hiérarchie comprennent le boulevard Ali Stiti, orienté vers le sud de la ZHUN.
- En troisième hiérarchie, on trouve le prolongement de la rue Mohammed Stiti Arezki, traversant le nord du périmètre en direction du tissu colonial du centre-ville, ainsi que la rue des Frères Chafaa.

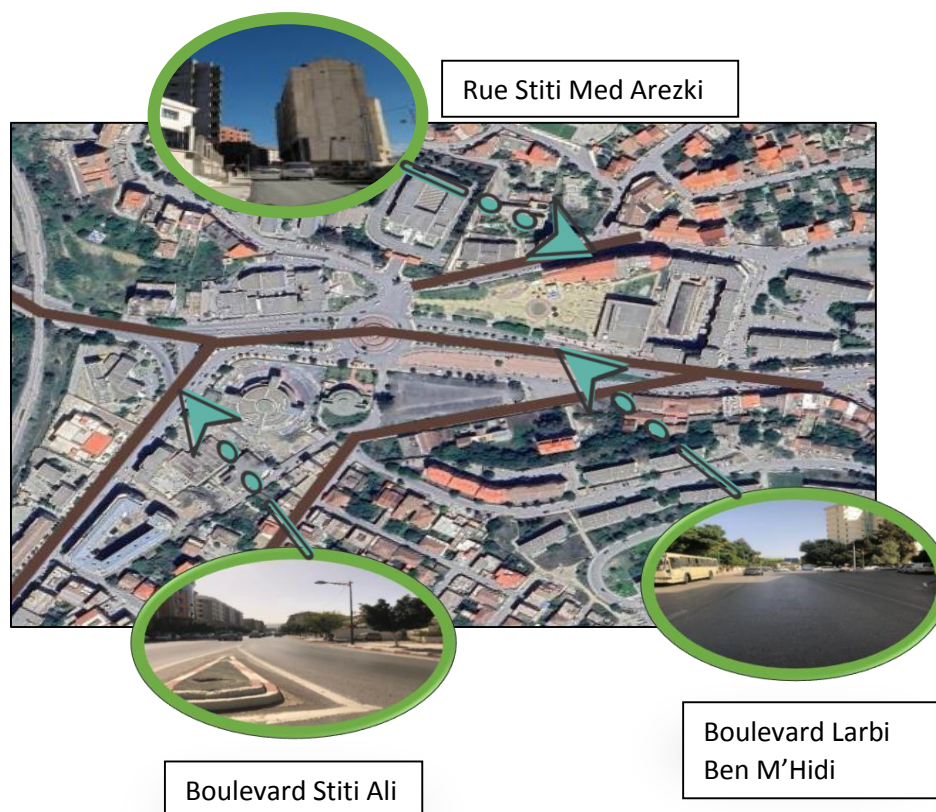


Figure 23: le système viaire dans le périmètre, traitée par auteurs

- Enjeux :

- Valoriser la diversité des moyens d'accès offerts par le périmètre.
- Redynamiser le site en raison de son importance au sein de la ville, étant structuré par des voies essentielles et fréquentées.

Lecture de la voirie :

A- Voies primaires :

+ L'Avenue Larbi Ben M'Hidi :

- Il s'agit de la voie reliant le carrefour MATOUBE LOUNES (porte ouest de la ville) au Nœud Babouche Saïd (centre-ville). Cet axe majeur est caractérisé par un flux de circulation significatif.
- La voie présente une largeur considérable et suit un tracé linéaire, créant ainsi une véritable percée visuelle au sein de la ville.
- Elle est très fréquentée, tant par les piétons que par un important flux de véhicules.

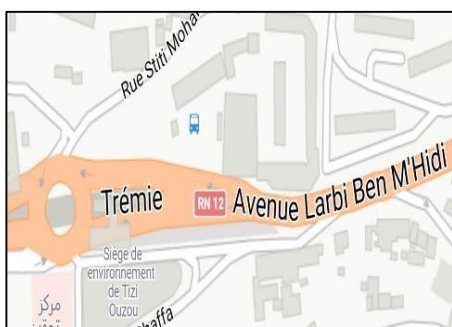


Figure 25: l'avenue Larbi Ben M'hidi, source: Google Maps



Figure 24: photo sur l'avenue Larbi Ben M'hidi, source :auteurs

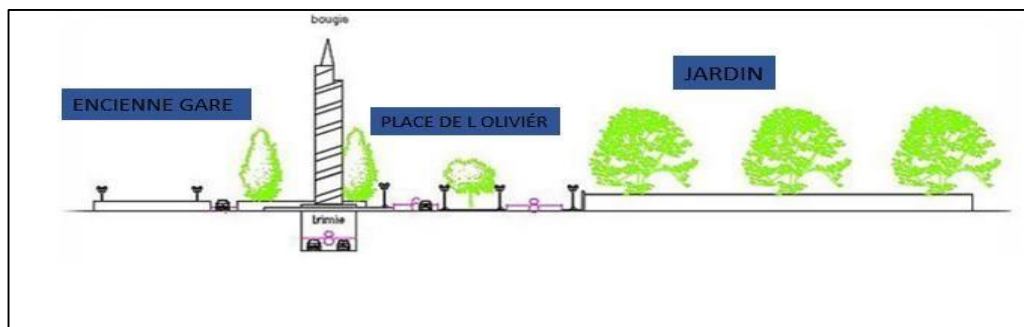


Figure 26 : coupe schématique sur l'avenue Larbi Ben M'hidi , source:auteurs

- Constat :

- Décalage d'échelle majeur avec la ville, en particulier avec le périmètre d'études.
- Rupture visuelle due à la largeur importante (16 m) et au tracé linéaire.
- Source significative de pollution sonore.
- Axe à très grande circulation mécanique.
- Parois urbaines mal définies, bordées d'un côté par une clôture, de l'autre côté par des immeubles d'habitations.

- Voie inanimée, dépourvue d'activités urbaines, d'où son caractère transitoire.
- Circulation piétonne mal prise en charge.
- Manque de mobilier urbain.
- Manque d'aire de stationnement.

Enjeux :

- Restructuration et redynamisation de l'avenue Larbi Ben M'hidi.

Boulevard STITI :

- Il s'agit d'un axe majeur à grande circulation, tant mécanique que piétonne. Ce boulevard, d'une largeur de 20 mètres, relie l'entrée ouest de la ville à la ZHUN sud
- Il se caractérise par un long boulevard linéaire présentant une forte activité commerciale.



Figure 28: Boulevard Stiti Ali, source : auteurs



Figure 27: photo sur le boulevard Stiti Ali, source : auteurs

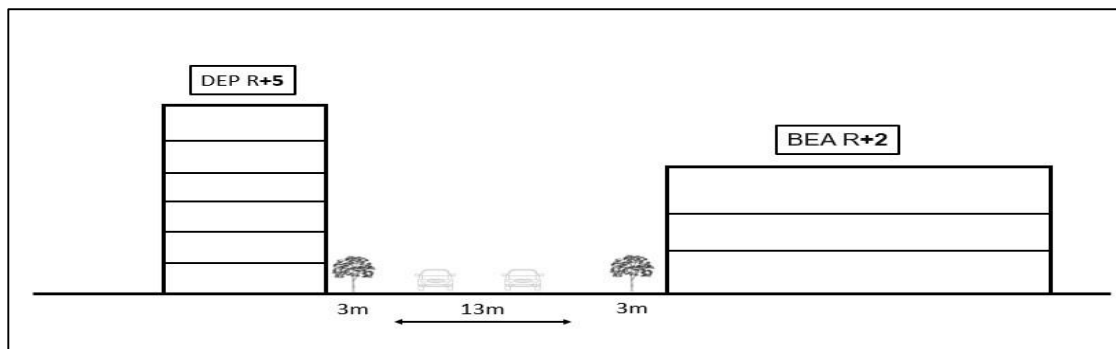


Figure 29: coupe schématique sur le boulevard Stiti Ali, source : auteurs

Constat :

- Largeur de la voie importante, mesurant 19 mètres
- Présence de plusieurs équipements le long de la voie (ENIEM, Banque, URTO)
- Un long boulevard linéaire avec une forte activité commerciale
- Stationnement anarchique au bord de ces parois
- Présence de trottoirs plus ou moins dégradés

- **Enjeux :**

- Requalification et redynamisation du boulevard Stili Ali

B- Voies Tertiaires :

Rue des frères Chafaa:

Echelle : voie de desserte, avec des lignes de stationnement le long de ses parois.

Largeur : 06m de large avec 01m de bande piétonne

Animation : Dicte un aspect privatif de par ses parois d'habitation individuel.



Figure 30: Rue des frères Chafaa, source : auteurs

Rue Stiti Mohamed Arezki:

Largeur : 06m de large avec 1.5m de bande piétonne discontinue, ou sur un seul côté.

Animation : par des services polyvalents Au niveau urbain, les gabarits déséquilibrés entre R+1 et R+10, les arbres assurent une continuité urbaine.



Figure 31: Rue Stiti Med Arezki , source : auteurs

- **Enjeux :**

- Reconfigurer la voie tertiaire en lui apportant une nouvelle structure et en dynamisant ses moments et ses façades pour lui insuffler une vie animée et attractive.

Lecture des intersections :



Figure 32: photo du carrefour Matoub Lounes, source : auteurs

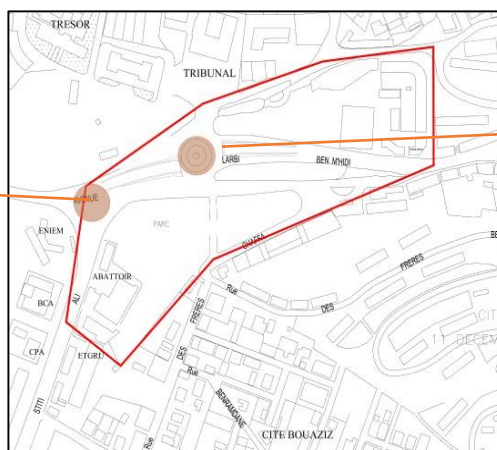


Figure 33: Carte des intersections existantes dans le périmètre d'études, traitée par auteurs



Figure 34: photo de l'intersection de la bougie, source : auteurs

L'intersection de la bougie des martyres :

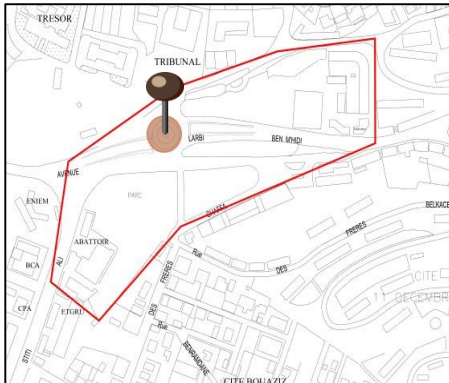


Figure 36: carte de l'emplacement de l'intersection de la bougie dans le périmètre d'études, traitée par les auteurs

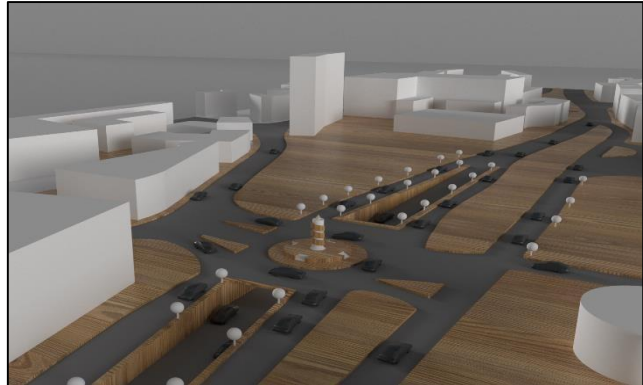


Figure 35: 3D de l'intersection de la bougie, source : auteurs

- C'est le point de convergence de plusieurs voies et axes importants à savoir : L'avenue Larbi BEN MHIDI, la route d'Alger, la rue STITI Mohamed Arezki, l'articulation du boulevard STITI Ali. Il est marqué par un rond-point avec un monument sous forme de bougie qui fait 12m de hauteur.
- A l'heure de pointe et avec la fermeture du carrefour Matoub Lounes des embouteillages surviennent dans cette intersection ce qui crée des nuisances sonores importantes.



Figure 37: 3D de l'intersection de la bougie, source : auteurs

Le carrefour Matoub Lounes :

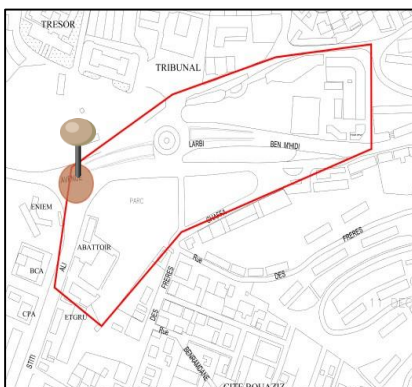


Figure 39: carte de l'emplacement du carrefour Matoub Lounes dans le périmètre d'études, traitée par les auteurs

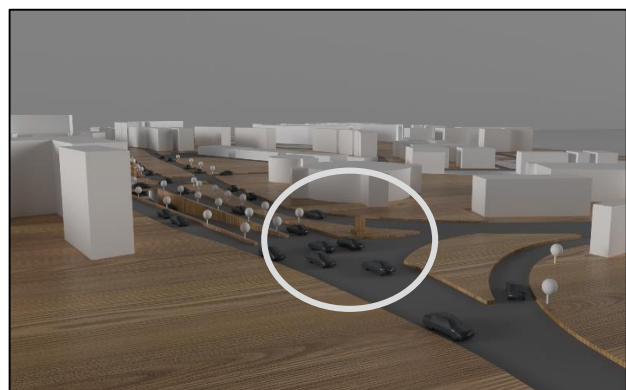


Figure 38: 3D du carrefour Matoub Lounes, source : auteurs

- C'est le point d'intersection des deux grands axes avec un flux mécanique important vu que c'est la porte de la ville offrant le choix d'aller vers : L'avenue Larbi BEN MHIDI ou se dévier vers le boulevard STITI Ali.
- Le carrefour désormais ne fonctionne plus du moment que le sens menant directement vers la route d'Alger est fermé.



Figure 40:3D du carrefour Matoub Lounes, source : auteurs

- Constat :

- Ces intersections ont le potentiel de marquer une image forte au sein du quartier, occupant une position stratégique dans la trame urbaine et étant considérées comme des espaces d'orientation.
- Le carrefour MATOUB LOUNES est mal structuré, utilisé uniquement pour alléger le flux sur le boulevard STITI.
- Cependant, elles ne participent pas à la dynamique urbaine, se limitant à être des points de circulation mécanique et de choix directionnel.
- Elles négligent l'échelle humaine et la prise en charge du piéton.

- Enjeux :

- Matérialisation des intersections afin d'améliorer la qualité visuelle du périmètre.
- Requalification des intersections en nœuds.

Mobilité et transport :

A- Les lignes de transport dans notre périmètre d'étude :

Dans notre périmètre, l'accès se fait principalement par des moyens de transport mécaniques, que ce soit par le biais des transports en commun ou des véhicules personnels.

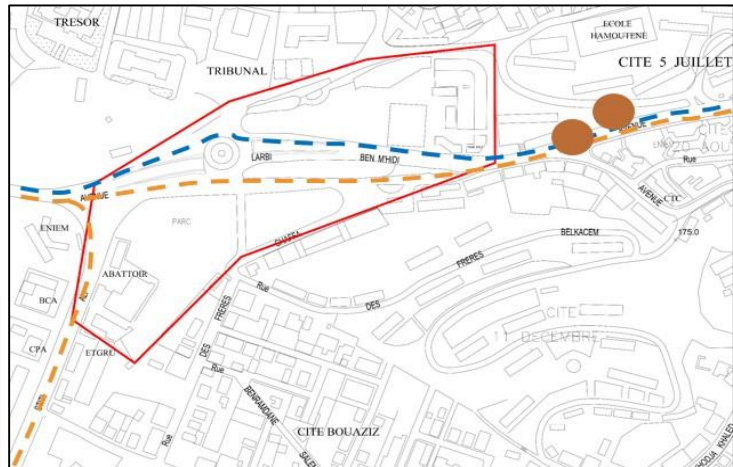
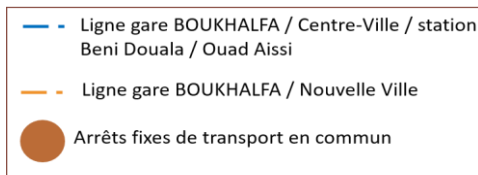


Figure 41: Carte des lignes de transport en commun dans notre périmètre d'études traitée par auteurs

Enjeux :

- Introduire de nouvelles formes de mobilité urbaine.
- Promouvoir des modes de transport durables,
- Réduire la dépendance aux véhicules motorisés et améliorer l'accessibilité au périmètre d'étude.
- Réconcilier le piéton avec son espace urbain.

B- Les arrêts fixes de transport en commun dans le périmètre d'étude :



Figure 44: photo d'un arrêt de bus - Ligne gare Boukhalfa source : auteurs

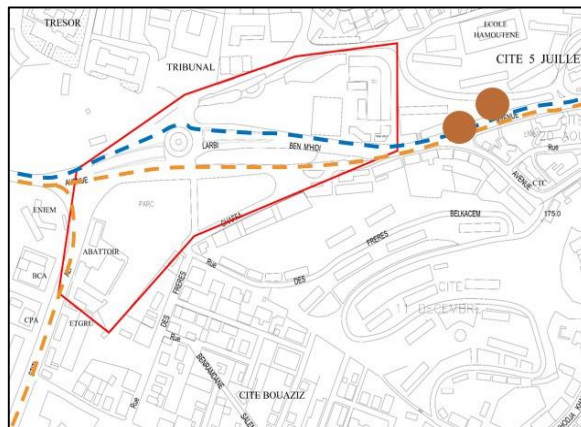


Figure 42: carte des arrêts fixes de transport en commun dans le périmètre d'études, traitée par les auteurs



Figure 43: photo d'un arrêt de bus - Ligne centre ville / station Beni Douala source : auteurs

Constat :

- Dans notre périmètre, les arrêts de bus se présentent de manière plutôt rudimentaire. Ils se limitent généralement à de simples abris bus, dépourvus de tout aménagement visant à améliorer le bien-être des utilisateurs.

- Enjeux :

- Améliorer le bien-être des usagers des transports en commun.

C- Les modes de déplacement :

Le mode de transport prédominant dans notre périmètre pour les déplacements est principalement mécanique, en raison de plusieurs facteurs qui contribuent à rendre la circulation dans notre périmètre extrêmement accidentogène, posant ainsi de graves problèmes de sécurité :

- Aménagement urbain orienté vers les véhicules : comme des voies rapides et de larges avenues.
- Absence de mobilier urbain et d'espaces de repos le long du parcours et des parois urbaines peu attrayantes.
- L'absence de passages piétons sécurisés avec une signalisation adéquate et les nuisances sonores générées par le trafic mécanique.



Figure 45 : photo sur l'avenue Larbi Ben M'hidi ,
source : auteurs

- Constat :

- Absence de moyens de transport alternatifs tels que le téléphérique, le tramway.
- Manque de pistes cyclables et de voies réservées aux personnes à mobilité réduite.
- Dépendance rudimentaire aux modes de déplacement mécaniques.
- Limitation de la diversification des options de transport.
- Potentiel impact sur la fluidité de la circulation dans notre périmètre.

- Enjeux :

- Améliorer la sécurité et le confort des piétons en renforçant les dispositifs de circulation piétonne sur les côtés.
- Réduire la dépendance à l'égard des voitures en proposant des alternatives de déplacement doux afin de promouvoir une mobilité plus durable.
- Diversifier les options de mobilité.
- Favoriser l'accessibilité et l'inclusion en fournissant des aménagements adaptés aux personnes à mobilité réduite.

Les équipements dans le périmètre d'études :



La sureté de la wilaya



Le musée régional



Figure 46: carte des équipements dans le périmètre d'études, traitée par les auteurs



Le bâtiment de l'ancienne gare



La maison de l'environnement

Équipement	Situation et fonction	échelle	style	Etat actuel
Bâtiment de l'ancienne gare	-Avenue Larbi Ben M'hidi	Wilaya	Moderne	-Etat dégradé -Abandonné
Sureté de wilaya	-Avenue Larbi Ben M'hidi -Judicaire et sécuritaire	Wilaya	Moderne	-Bon �tat -Fréquenté
Maison de l'environnement	-Avenue Larbi Ben M'hidi -administratif	Wilaya	Moderne	-Bon �tat -Fréquenté
Musée régional	-Avenue Larbi Ben M'hidi -culturel	Wilaya	Moderne	-En chantier

- **Constat :**

- Tous les équipements longent la voie principale LBM.
- Le musée régional est actuellement en cours de réalisation.
- Le bâtiment de l'ancienne gare est à l'abandon après le déplacement de la gare routière.
- La plupart de ces équipements sont clôturés, créant une rupture avec leur environnement et même entre eux.
- La plupart possèdent de petits espaces verts à l'intérieur de leur parcelle.
- Le stationnement des employés de la majorité de ces équipements se fait le long des voies ou dans de petits espaces extérieurs utilisés comme parkings.
- Ces équipements ne participent pas à la dynamique urbaine de notre périmètre, car il n'y a pas de dialogue entre eux ni avec l'environnement. Il est également noté un manque d'équipements culturels, commerciaux et de loisirs.

- Enjeux :

- Redynamiser le quartier en insérant des équipements culturels, commerciales et de loisir ; et ouvrir ce quartier d'avantage sur la ville.
- Renforcer le lien entre les différents équipements et assurer une unité architecturale.
- Créer une mixité fonctionnelle et sociale au sein du quartier et renforcer son attractivité.
- Projection des parkings afin d'éviter le stationnement anarchique sur les voies mécaniques et les parcours piétons.

Analyse des morphologies :

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

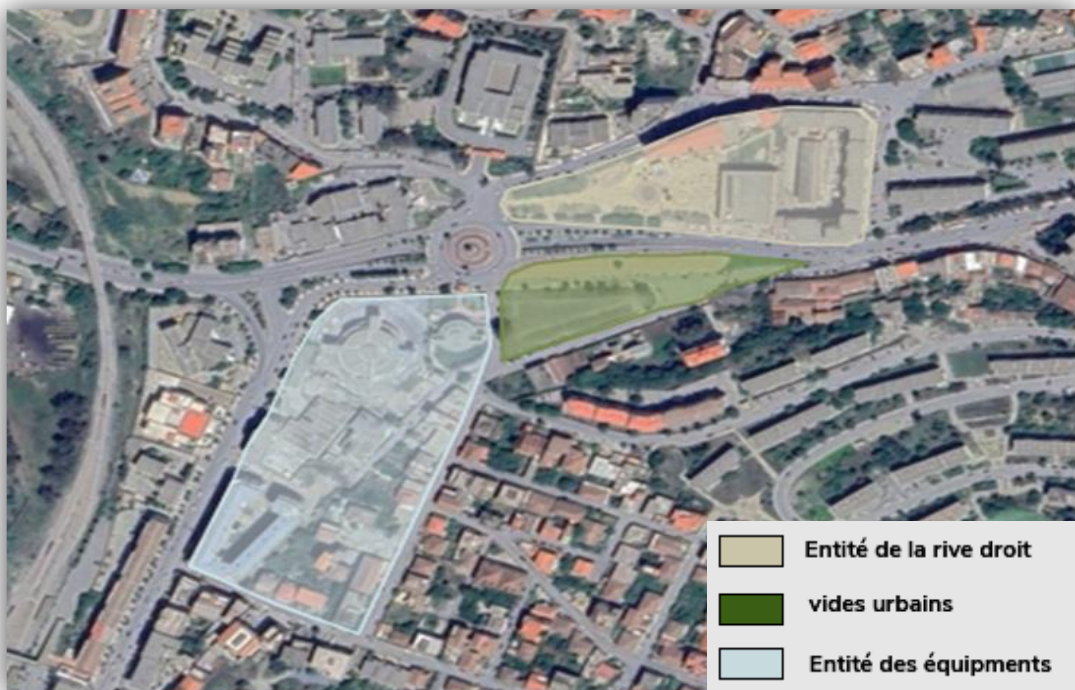


Figure 47: les entités dans le périmètre d'études source :Google Maps traité par les auteurs

Entité de la rive droite :

Dans l'aménagement de cette zone, les structures bâties et non-bâties se complètent mutuellement. En la divisant en deux parties, d'un côté, nous trouvons les édifices tels qu'immeuble ancienne gare et EPLF les coopératives, alignés le long de la voie, tandis que de l'autre côté, un vaste espace public se déploie comme élément central et structurant de cette entité.



Figure 48: photos des différentes entités dans le périmètre d'études source : auteurs

L'ancienne gare routière :

▪ L'histoire :

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



Figure 49: photo de l'ancienne gare routière, source : auteurs

▪ **Le système constructif et les matériaux utilisés :**

Le système de construction du bâtiment demeure en excellent état, caractérisé par des planchers en caisson supportés par des éléments verticaux en béton armé. Cette configuration permet des portées considérables, créant ainsi des espaces intérieurs vastes et ouverts. Cette conception a été spécifiquement adaptée aux besoins fonctionnels antérieurs du rez-de-chaussée, qui servait de zone de stationnement pour les bus. Cette fonctionnalité exigeait des surfaces dégagées pour permettre un rayon de braquage suffisant, ainsi qu'une hauteur supérieure aux autres niveaux pour faciliter l'accès et la sortie des bus. En conséquence, le rez-de-chaussée est conçu avec une ouverture sur l'espace extérieur, offrant une ampleur et une accessibilité adaptées à son ancienne utilisation.



Figure 53: photo du système constructif du bâtiment de l'ancienne gare, source : auteurs



Figure 54: photo du système constructif du bâtiment de l'ancienne gare, source : auteurs

- **Constat :**

- Les coopératives qui ne respectent pas les normes altèrent l'aspect du paysage urbain.
- Les commerces situés au rez-de-chaussée ne remplissent pas leur fonction d'animation de la zone et ne contribuent pas à sa vitalité urbaine.
- Le bâtiment de l'EPLF présente une qualité architecturale médiocre, formant une structure monolithique qui perturbe l'harmonie visuelle de l'environnement.
- La façade de l'EPLF crée un déséquilibre par rapport à l'ensemble de la voie.
- Après la désaffectation de l'ancienne gare, il y a un manque flagrant de dynamisme urbain et social dans la zone.

- **Enjeux :**

- Favoriser l'animation et la revitalisation de l'espace urbain tout en créant des façades urbaines cohérentes.
- Rehausser la qualité architecturale du bâtiment EPLF.
- Ouvrir la façade de l'EPLF le long de l'avenue Larbi Ben M'hidi.
- Stimuler l'activité commerciale et les services de proximité.
- Redéfinir la vocation du bâtiment de l'ancienne gare pour lui donner un nouvel usage.

▪ La circulation verticale :

L'accès au bâtiment est facilité par deux escaliers partant du rez-de-chaussée, ainsi qu'un escalier extérieur servant d'entrée principale. Une fois au premier étage, un vaste hall central offre une circulation horizontale, entouré d'espaces destinés à des commerces fermés. En revanche, au deuxième étage, cette disposition n'est pas reproduite, avec l'absence d'un hall central et des couloirs plus étroits assurant la circulation.



Figure 56: la circulation verticale intérieure dans le bâtiment de l'ancienne gare, source : auteurs



Figure 57: la circulation verticale intérieure dans le bâtiment de l'ancienne gare, source : auteurs



Figure 55: la circulation verticale extérieure dans le bâtiment de l'ancienne gare, source : auteurs

▪ Etat des lieux :

Lors de notre visite, nous avons constaté que l'ancienne gare était dans un état d'abandon manifeste. Malgré une tentative de réhabilitation des façades lors de la délocalisation de la gare. Les façades présentaient également des baies en mauvais état, avec la plupart des vitrages cassés, obstrués ou même remplacés par des briques pour des raisons de vis-à-vis avec le quartier EPLF.



Figure 58: photo d'une façade dégradée du bâtiment de l'ancienne gare, source : auteurs

À l'intérieur, des fissures superficielles étaient visibles sur les murs, accompagnées d'une dégradation de la peinture.

Au premier étage, les anciennes galeries commerciales étaient laissées à l'abandon, transformées en dépôts. Seuls quelques bureaux étaient encore en activité au deuxième étage. Malgré ces signes de négligence, la structure du bâtiment semblait être en bon état, sans signes de démolition ou de déformations majeures.



Figure 59: photo de l'état dégradé à l'intérieur du bâtiment de l'ancienne gare, source : auteurs

Les espaces publics :

Le périmètre d'intervention se compose de 3 espaces publics :

- a. La place de l'olivier
- b. La place de l'ancienne gare
- c. L'assiette de la JSK



Figure 60: carte des espaces publics dans le périmètre d'études, traitée par les auteurs

- Constat :

Le quartier souffre d'un déficit notable en termes d'organisation des espaces publics, ainsi que d'un manque évident de mobilier urbain et d'aires de jeux.

- Enjeux :

- Revitalisation et restructuration des placettes afin de créer un environnement convivial et propice à la détente pour les habitants.
- Enrichissement de l'architecture de ces placettes en intégrant des éléments naturels tels que des arbres et des fontaines.

la place de l'ancienne gare :

Cette place a été aménagée suite au déplacement de l'ancienne gare dans le but de fournir à la population, notamment aux enfants, un espace de loisirs et de détente.

La place est située sur le quai de l'ancienne gare routière de Tizi-Ouzou, qui auparavant accueillait les quais et les stationnements des bus. Suite à sa délocalisation, cet espace a été transformé en un lieu dédié au grand public.



Figure 61: photo de la place de l'ancienne gare, source : auteurs

- Constat :

- La place a fait l'objet de travaux de réaménagement, cependant, elle demeure mal structurée et ne répond pas de manière satisfaisante aux besoins de confort de ses utilisateurs.

- 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

La place de l'olivier :

La place de l'Olivier a été aménagée par l'APC dans le but de décongestionner l'entrée de la ville, en particulier pour accompagner l'aménagement du carrefour Matoub Lounes.



Figure 62: photo de la place de l'olivier, source : auteurs

- Constat :

La place de l'Olivier ne bénéficie pas d'une fréquentation importante en raison de la non structuration de cette place.

L'assiette de jsk

L'assiette de la JSK est clôturée, non structurée et non aménagée, constituant ainsi un vide urbain, occasionnellement utilisé pour accueillir des foires



Figure 63: photo de l'assiette de la JSK, source : auteurs

- Constat :

- Espace public non aménagé

- Enjeux

- Revitalisation et restructuration des placettes afin de créer un environnement convivial et propice à la détente pour les habitants.
- Enrichissement de l'architecture de ces placettes en intégrant des éléments naturels tels que des arbres et des fontaines.

Les espaces verts :

-Une série d'arbres tout au long de l'avenue Larbi Ben M'hidi, délimitent certains espaces.

-Talus végétalisé au parc de l'ancienne gare.

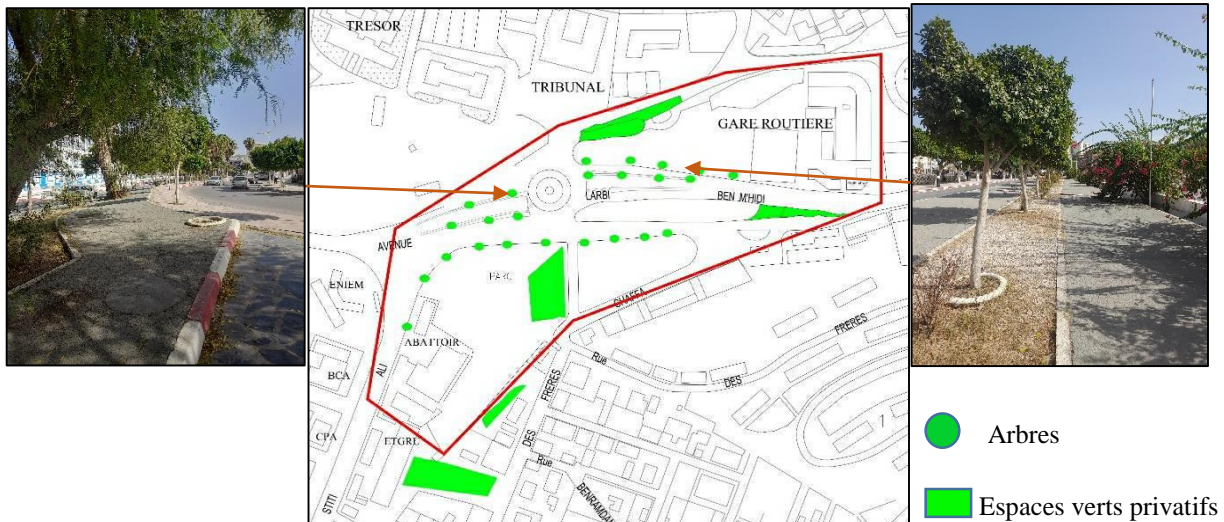


Figure 64: carte des espaces verts dans le périmètre d'études, traitée par les auteurs

Constat :

-Absence de trames vertes dans notre périmètre contribue à une fragmentation du paysage urbain.

-Nuisant à la qualité de vie des habitants et à la connectivité entre les espaces verts, ce qui pourrait être un enjeu majeur à résoudre.

- **Enjeux :**

- Intégrer des éléments naturels dans le tissu urbain.

Le paysage urbain :

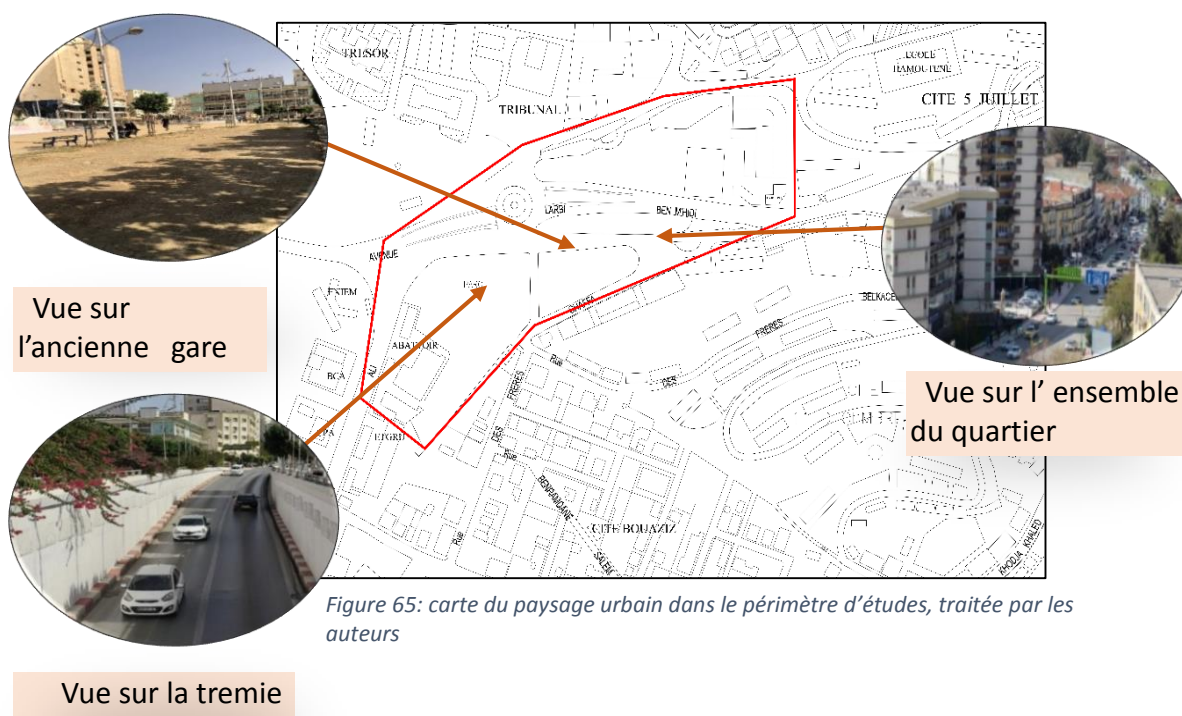


Figure 65: carte du paysage urbain dans le périmètre d'études, traitée par les auteurs

- **Constat :**

- Absence d'harmonie au niveau des façades due aux changements effectués par les habitants.
- Absence d'une façade urbaine due à la rupture entre la cité et le boulevard.
- Détérioration du cadre bâti.
- Incohérence du skyline et différence du gabarit.

- **Enjeux :**

- Profiter du relief du site.
- Rééquilibrer l'aspect des éléments urbains.
- Alléger la rupture et assurer une unité architecturale.
- Requalification du cadre bâti afin qu'il puisse participer à la dynamique urbaine.
- Création d'une échelle intermédiaire ; l'intégration de l'échelle humaine.

6. Potentialités et carences :

Potentialités	carences
<ul style="list-style-type: none"> ○ La situation du quartier à l'entrée de la ville lui permet de travailler l'image de cette dernière et de refléter tous ces atouts : historiques, paysagers et culturels... ○ Sa position centrale entre les autres fragments de la ville à savoir le tissu colonial, la cité BOUAZIZ et la cité 11 décembre, la cité des 200 villas lui offre la possibilité d'être un maillon articulatoire urbain. ○ Étant traversé par l'axe générateur de croissance, le quartier peut s'insérer facilement dans la dynamique urbaine. ○ La présence de plusieurs équipements publics lui confère la possibilité d'attractivité et d'ouverture de ces derniers sur la ville ainsi qu'un apport en termes d'économie. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Rupture entre les différentes entités et absence de la notion de seuil. ○ Absence de séquences urbaines. ○ Aucune animation malgré que les RDC sont affectés au commerce. (Cité CNEP) ○ Monotonie le long de l'axe LARBI BEN M'HIDI à cause de la clôture des équipements. ○ Manque d'organisation et de hiérarchisation. ○ Réseau viaire dégradé et saturé. ○ Modes de transport classiques ; ○ Façades en état vétustes. ○ État défectueux des trottoirs. ○ Espaces public mal entretenus. ○ Manque d'espaces verts. ○ Absence de parkings et d'aires de stationnement. ○ Incohérence du paysage urbain.

7. Synthèse des enjeux et des objectifs :

Thèmes	Enjeux	Objectifs
Situation et morphologie urbaine	<ul style="list-style-type: none"> ○ Exploitation de cette situation stratégique porte de la ville, ○ Créer une continuité et une homogénéité structurelle du périmètre avec la ville. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ requalifier cette entrée afin de valoriser l'image urbaine de la ville. ○ La cohérence urbaine
Voiries	<ul style="list-style-type: none"> ○ Dynamiser les voies et ouvrir le quartier à l'urbain (Casser la monotonie de la rue Larbi Ben M'hidi) 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Créer des parois urbaines ○ Créer un cadre de déplacement agréable pour les piétons ○ Offrir une facilité d'orientation et le déplacement des

APPROCHE THÉMATIQUE

		<p>usagers au sein de notre périmètre.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Améliorer la lisibilité et l'accessibilité vers le périmètre.
intersections	<ul style="list-style-type: none"> ○ Requalification et matérialisation des intersections 	
Mobilité	<ul style="list-style-type: none"> ○ renforcer la trame viaire ○ Introduire de nouvelles formes de mobilité urbaine 	
Système bâti	<ul style="list-style-type: none"> ○ favoriser de la mixité fonctionnelle, et sociale ○ Alléger la rupture et assurer une unité architecturale ○ Alléger la rupture et assurer une unité architecturale ○ Rendre le quartier plus attractif 	<ul style="list-style-type: none"> ○ améliorer et diversifier l'offre en équipements ○ Reconversion de certaines parties du périmètre en tenant compte des besoins recensés dans le quartier. ○ Valoriser l'identité du périmètre et aboutir à une cohérence urbaine et architecturale. ○ Remédier au statut transitoire, ○ Renforcer le caractère d'accueil à la ville. ○ Requalification du cadre bâti afin qu'il puisse participer à la dynamique urbaine.
Système non bâti	<ul style="list-style-type: none"> ○ Revitaliser et redynamiser le quartier en aménageant des espaces de détente et de loisir. ○ Favoriser la mixité sociale ○ Intégrer les éléments naturels dans la ville (le plan vert) 	<ul style="list-style-type: none"> ○ L'harmonisation des espaces publics. ○ éviter l'effet d'écrasement et créer un micro climat ○ Améliorer le cadre de vie social des citoyens

Chapitre II :
Le projet
urbain

1. Introduction :

Après avoir effectué un diagnostic pour identifier les atouts et les lacunes de notre périmètre, nous avons défini des objectifs à atteindre et hiérarchisé un ensemble d'enjeux. Cela nous permettra d'intervenir ultérieurement sur le périmètre d'étude à travers diverses actions. Le renouvellement urbain, qui consiste à reconstruire la ville sur elle-même, constitue le fondement de notre approche. Nous nous sommes appuyés sur deux exemples de référence qui serviront de base de données pour élaborer un ensemble d'opérations à réaliser dans notre périmètre.

2. Analyse d'exemples de références :

Exemple 01 : Quartier Aotea :

Fiche technique :

Nom de l'opération : Quartier Aotea

Pays ville : Auckland- Nouvelle Zelande

Situation : se trouve dans un bassin naturel au sommet de la vallée de la rue Queen et se concentre place sur la Aotea et le groupe des installations artistiques, culturels, de divertissement et civiques qui entourent l'espace public clé de la ville.

Année : 2015

Echelle : Quartier

Présentation : le quartier d'Aotea est depuis longtemps une partie spéciale d'Auckland jusqu'à son évolution en tant que cœur civique de la ville, jusqu'à la croissance de la scène artistique et culturelle, et plus récemment en tant que siège d'un conseil au service de la région plus large.

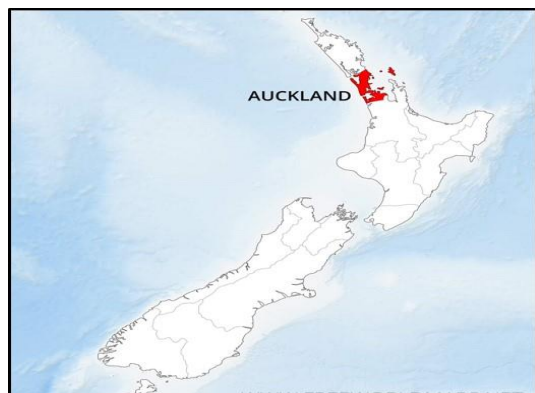


Figure 67: CARTE DE LA SITUATION DE LA VILLE D'AUCKLAND DANS LE PAYS SOURCE : Google



Figure 68: VUE AERIENNE SUR LA SITUATION DU QUARTIER D'AOTEA DANS LA VILLE SOURCE : Google earth

- Problématiques :

- Les transports en commun ne sont pas très efficaces.
- Rue Mayoral Drive bloque l'accès aux zones environnantes.
- Le lien vers le parc voisin Myers se fait par un parking et un passage souterrain désagréable.
- Aotea Square lui-même n'a pas le niveau d'activité autour de ses bords qui est vital pour son rôle souhaité en tant que l'un des principaux espaces urbains d'Auckland.

- Objectifs :

Quatre objectifs pour concrétiser la vision du quartier central, envisager le quartier comme une destination, adapter aux piétons et aux jeunes les connexions vers et à travers le quartier :

• **Un cœur civique et culturel**

Positionner le quartier-noyau comme un centre dynamique et durable pour les arts, la culture, le divertissement et la vie civique, en faisant de lui une destination distinctive

• **Développement facilité par les transports**

Un nœud de transport public qui améliore l'accessibilité, associé à la station Aotea qui est proposée pour le cœur du quartier.

Relier les quartiers les mieux connectés d'Auckland avec un réseau de bus plus efficace et un réseau cyclable qui s'améliore rapidement dans tout le quartier et la ville

• **Habitabilité des quartiers**

Des quartiers du centre-ville vivables, dynamiques et diversifiés engageant et soutenant le quartier-noyau.

• **Vitrine durable et culturelle**

Espaces et bâtiments qui mènent et mettent en valeur la volonté d'Auckland pour la durabilité, et célèbrent son identité culturelle unique

- Nouvelles limites :

- Ils ont déterminé des nouvelles limites au quartier donc il s'est agrandi, l'extension vise à stimuler les interdépendances ou relations entre le « cœur », c'est-à-dire la place Aotea et les bâtiments civiques et culturels environnants, et les quartiers adjacents du centre-ville.
- Ainsi le besoin d'une plus grande masse critique dans le quartier afin qu'il puisse équilibrer le centre-ville.
- La zone donc s'étend au-delà du noyau d'Aotea c'est à dire le Square ou la place , pour inclure une bonne partie du quartier d'apprentissage à l'est, la majeure partie de Myers Park au sud, le long de la ligne de crête de Hobson Street au nord et entre Wellesley et Victoria Street à l'ouest.

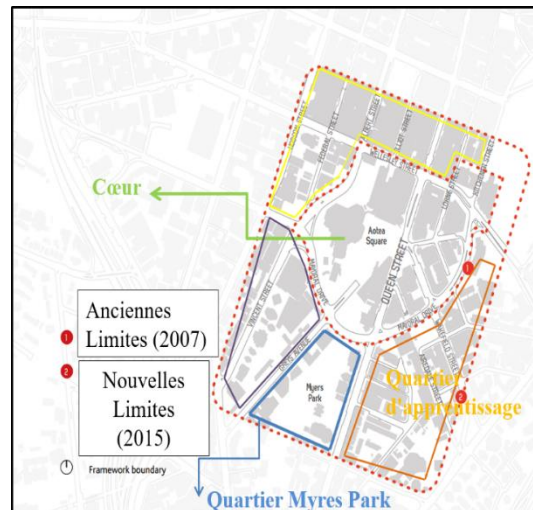


Figure 69: carte des nouvelles limites du quartier Aotea, source : google

- Le système viaire :

- En comparant la carte de l'ancien système à la nouvelle, on remarque que la centralité existait déjà mais elle n'a pas été mise en valeur c'était un nœud routier accueillant un bâtiment historique sans grande importance.
- Donc le but était de recréer cette centralité du quartier Aotea qui va être considéré comme quartier noyau par rapport au quartiers environnants qui vont le soutenir.
- La construction de cet artère appelé **Mayrol drive** pour soulager la pression des mouvements est-ouest à travers le centre-ville , ne va plus bloquer l'accès aux zones environnantes.
- Sa dérivation va donc définir les limites du centre , est lié aux autres artères secondaires, des autres quartier. Toutes ces ruelles , plus élargies et améliorées convergentes vers la place.

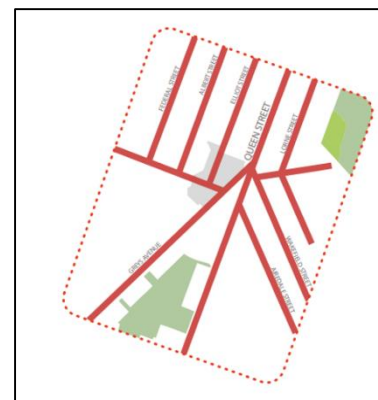
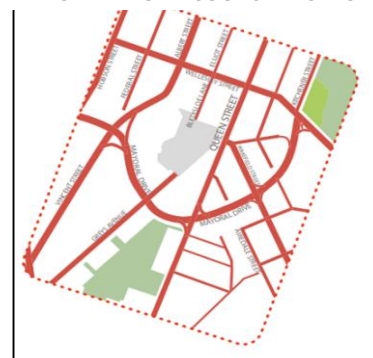


Figure 70: SCHEMA ET RESEAU DES RUES AVANT L'OPERATION SOURCE : AUTEURS



- La partie nord du quartier au-delà de la rue Wellesley se caractérise par le modèle de grille avec rues qui sont parallèles

Figure 71: SCHEMA ET RESEAU DES RUES ACTUELLES SOURCE : AUTEURS

- Systeme bâti et fonctions :

L'occupation du sol est aussi variée, ainsi que son architecture et son caractère urbain.

L'interface avec les quartiers adjacents crée un certain nombre de sous-zones distinctes dans le quartier d'Aotea lui-même.

- **Le quartier du noyau** est presque entièrement consacré aux usages civiques, culturels, artistiques et de divertissement
- **Les sous-zones** contribuent à l'identité diversifiée :

1 Est (interface du quartier d'apprentissage) – éducation et résidence associée.

2 Sud-est (rue Queen est) – usage mixte : commerce, résidence.

3 Sud (quartier Myers Park) - résidentiel et commercial le long de l'avenue verdoyante Grays et de la rue Vincent.

4 Ouest (ligne de crête de la rue Hobson) – usage mixte : communauté, vente au détail, commercial, résidentiel

5 Nord pour une fonction commerciale

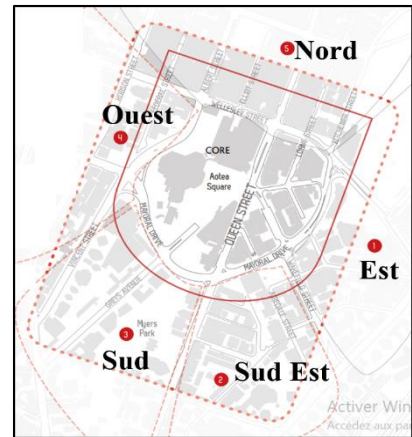


Figure 72: carte des zones du quartier, source : auteurs

- Transport et mobilité :

- Un grand développement était permis par le transport, Les investissements dans les transports dans la zone entraîneront une augmentation considérable des flux de piétons à travers un réseau étendu d'espaces publics et de ruelles convergeant vers la place Aotea.
- La transformation était en termes d'accès : concrétisé à travers c'est Projets

CITY RAIL LINK (CRL)

La CRL est la ligne ferroviaire souterraine proposée de 3,4 km donc Une nouvelle gare ferroviaire est prévue dans le quartier d'Aotea,



Figure 74: photo de "City Rail Link"
source : google image

PARKING

Le quartier d'Aotea est doté de l'un des plus grands parkings souterrains d'Auckland : le Civic Car Park. Situé sous la place Aotea, ce grand complexe offre 939 places de stationnement.



Figure 73: photo du parking d'Aotea
source : google image

CYCLISME : fournir un réseau adapté au cyclistes :

- . Les pistes cyclables forme un arc autour du centre-ville vers une gamme de destinations.
- Amélioration de la connectivité à travers et vers le quartier pour les piétons et les cyclistes.
- soutenant les modes de déplacement actifs
- **MAYORAL DRIVE** La création de Mayoral Drive a été un événement majeur dans l'histoire urbaine d'Auckland, conçu comme un contournement de la circulation.



Figure 75: photo sur le Mayoral Drive SOURCE : google

- Résultat en 3D :



Figure 76 : carte du résultat en 3D de l'intervention sur le quartier , source : Google

- Places publiques :

- **Aotea Square** : renouveler pour être un espace d'événements, accueille des attractions et des événements de visite, notamment des festivals d'art, des concerts, une patinoire et des rassemblements publics, notamment le jour de la remise des diplômes, des manifestations et des célébrations culturelles.



Figure 77: photo Aotea Square , source Google image

-**Myes Park** : Directement au sud, les 2,4 hectares ont été transformés en un modèle de «parc de réforme». Il offre une expérience contrastée avec la place Aotea, étant presque entièrement verte, plus fermé et utilisé pour des activités plus passives et des jeux récréatifs, y compris l'aire de jeux pour enfants.



Figure 78 : Myes Park , source : Google image

Les rues du quartier offrent également des espaces publics confortables et attractifs.

L'opportunité existe de redéfinir Mayoral Drive comme une avenue luxuriante.

Le Aotea square est le plus important, il est fortement lié et accessible à travers les 2 autres espaces publics existants

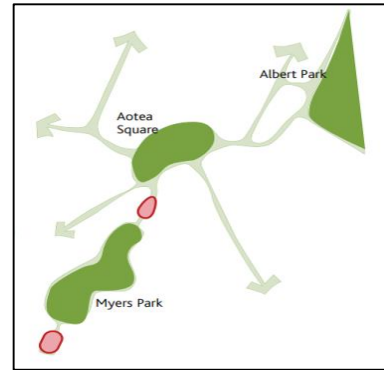


Figure 79: schéma des espaces publics dans le quartier, source : auteurs

- Résultat en 2D :

Plan global montrant le développement futur et la forme bâtie renforçant le cœur civique et culturel et améliorant l'habitabilité des quartiers urbains qui l'entourent.

- Zone d'opération
- Centre civique et culturel /Quartier Aotea
- Quartiers de soutien habitables
- Équipements civiques et culturels existants
- Opportunités de développement futures
- Future Rail station sous-terrain
- Liaisons piétonnières existantes et futures entre les quartiers centraux et les quartiers annexes

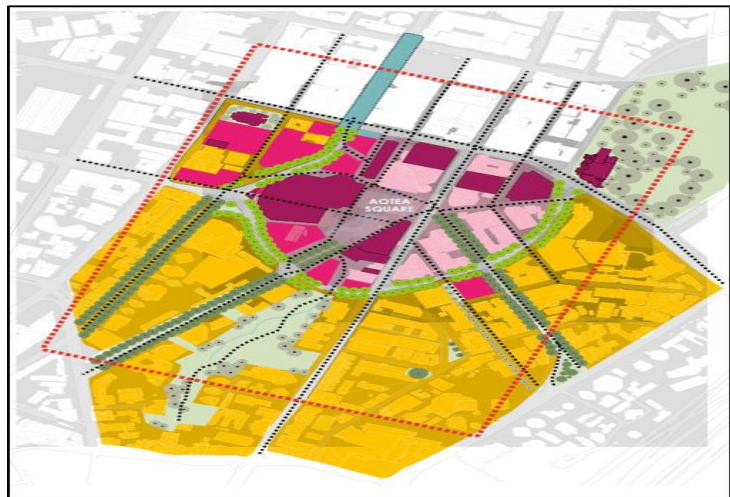


Figure 80: plan global de l'intervention sur le quartier, source : Google

- Résultat en 3D :



Figure 81: 3D du plan global de l'intervention sur le quartier, source : Google

- Aménagement des sites :

- Augmenter les activités qui renforcent la qualité citoyenne et la vie publique du quartier, ainsi que l'épanouissement de la scène artistique.
- Améliorer l'espace public avec les séquences et les espaces qui offrent plaisir et découverte pour soutenir les scènes artistiques, civiques, culturelles et de divertissement.

- CENTRE AOTEA :

- Rénovation extérieure complète qui cherchera à respecter l'intégrité de la conception d'origine du bâtiment.
- La proposition comprend l'exploitation de sa forme et des possibilités de toits verts/vivants accessibles sur les différents niveaux de terrasses.
- Les possibilités de conception suivantes s'appliquent au site :
 - La forme bâtie du centre Aotea pour servir d'extension des espaces publics de la place Aotea.
 - Créer des liens piétonniers améliorés jusqu'à la place.
 - Chercher à réaliser une nouvelle passerelle publique entre Cook Street et Aotea Square.

APPROCHE THÉMATIQUE



Figure 82: photo du centre Aotea , source : Google image

- Bâtiment de l'administration civique et environs :

Le CAB est un exemple fort de la 1ère architecture moderniste d'Auckland. Conçu par Tibor Donner, architecte en chef du conseil municipal d'Auckland entre 1947 et 1967, avec sa construction parasismique progressive (pas de murs à pic, les planchers soudés étant l'élément structurel) et ses colonnes structurelles en acier innovantes.

CAB est prévu comme bâtiment patrimonial, cela garantira que les sites de développement adjacents soutiennent ses qualités particulières, y compris sa relation avec Aotea Square.

Il ont Créé une nouvelle façade de bâtiment sur la promenade Mayoral et l'avenue Grays avec une façade occupée au rez-de-chaussée (niveau de la rue)



Figure 83: le bâtiment civique du quartier Aotea , source : Google

- Projet de la promenade Mayoral :

Établir une façade de bâtiment continue vers Mayoral Drive activant le bord de la rue et formant une nouvelle d'entrée le quartier

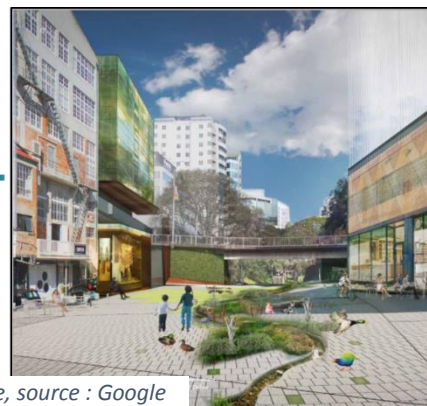
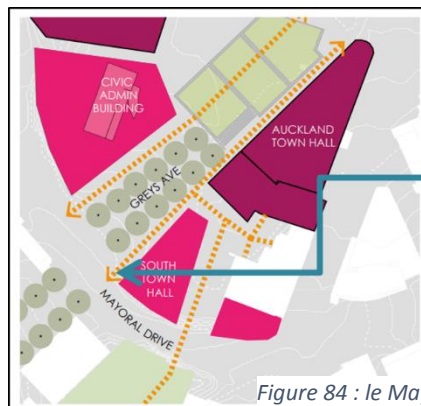


Figure 84 : le Mayoral Drive, source : Google

Exemple 02 : Quartier de la Confluence , Lyon

- Situation :

- Par sa situation géographique, Lyon est le point de convergence de nombreuses infrastructures routières, et le point de passage obligé des lignes ferroviaires vers le sud de l'Europe
- Le quartier est délimité par :
 - Au nord : Quartier Sainte-Blandine.
 - A l'Est : Autoroute A7 sur le quai du Rhône.
 - A l'Ouest : Saône.
 - Au sud : Confluent entre les deux fleuves.
- Le site de Lyon Confluence se situe à l'extrême sud du centre-ville de Lyon, sur la presqu'île entre Saône et Rhône

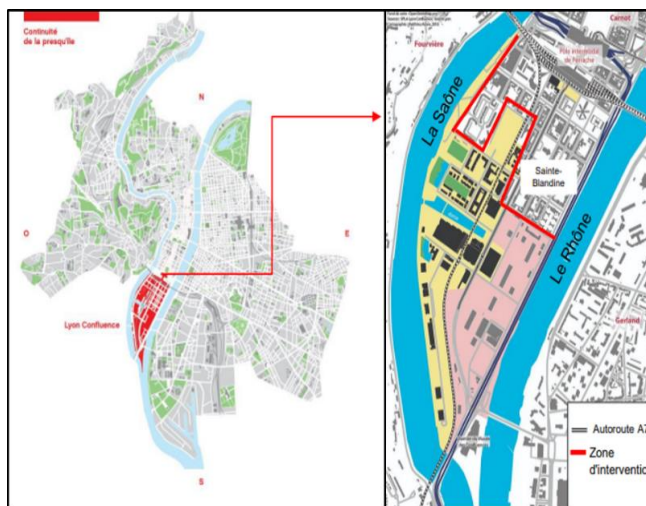


Figure 85: situation du quartier de la Confluence , source : Google

- Contexte :

Un projet de réhabilitation est lancé en 2003.

Première partie 2003 : Partie ouest de la presqu'île.

Deuxième partie 2009 : Partie Est de la presqu'île.

- Projet :

Un nouveau cœur de ville : la Confluence

Le quartier longtemps consacré à l'industrie et aux transports fait l'objet d'un projet de renouvellement urbain sans précédent sur plus de 150 hectares

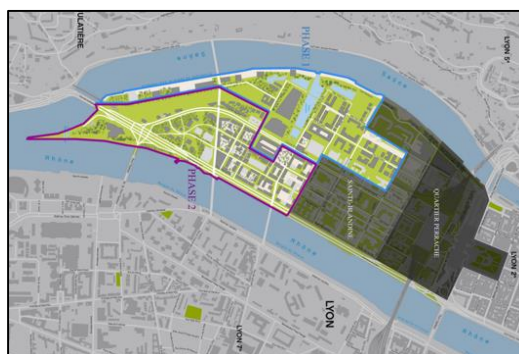


Figure 86 : carte du contexte du quartier, source : Google

- Le système viaire :

- Voie ferrée
- Tramway
- Autoroute A7
- Voie principale
- Piste cyclable



Figure 87: la trame viaire du quartier, source : Google earth traitée par auteurs

- Objectifs :

- Créer un nouveau quartier en centre-ville en renforçant le rayonnement de l'agglomération lyonnaise.
- Développer une offre innovante et attractive des loisirs urbains.
- Reconquérir les friches industrielles et logistiques.
- Amener des classes moyennes pour générer une ville mixte et dense.
- Donner une lisibilité et une attractivité au quartier.
- Désenclaver le sud de la presqu'île, notamment pour les transports en commun.



Figure 88: perspective du quartier de la Confluence, source : google

▪ Phase 01 :

A partir de 2003 : réalisation de la ZAC, première phase.

- Créer progressivement un pôle diversifié et densifié afin d'obtenir une continuité urbaine avec la ville, des parcs puis des espaces publics d'envergure.
- Mise en service du tramway.
- Démarrage du chantier de la Place nautique.
- Ouverture de la Maison de la Confluence.
- Livraison des premiers bureaux.

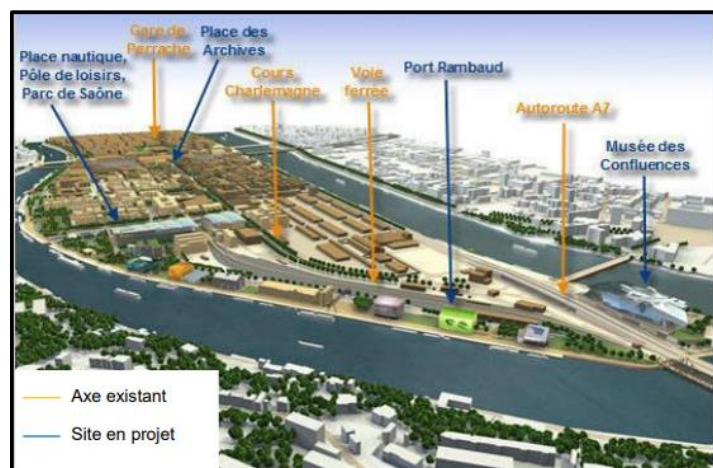







Figure 89: perspective de la première phase d'intervention source : Google

APPROCHE THÉMATIQUE

(ZAC) zone d'aménagement concerté

C'est une opération d'urbanisme publique ayant pour but de réaliser l'aménagement et l'équipement de terrain à bâtir en vue de les céder ou de les concéder ultérieurement à des utilisateurs publics ou privés

-  Voies et espaces publics réaménagés.
-  Ilots et emprise constructibles.
-  Docks maintenus
-  Bâtiment réaffecté provisoirement.
-  Voies et espaces publics nouveaux.

- Forme urbaine :

- Projet qui reprend le tissu urbain existant en le prolongeant.

- Le cours Charlemagne, artère centrale orienté nord-sud est traversé par des rues ouvertes qui créent des percées visuelles.

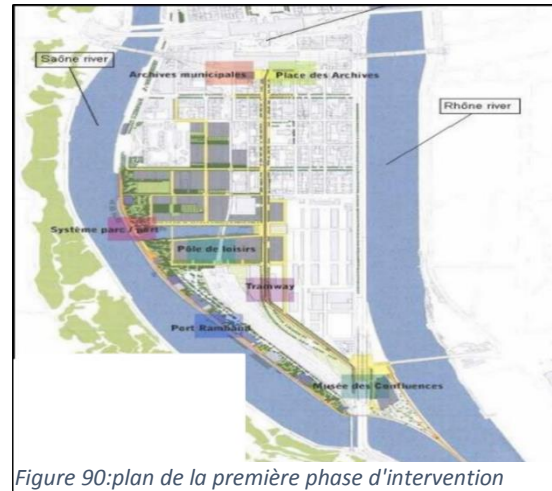


Figure 90: plan de la première phase d'intervention
source : Google

- Accès :

Quelques points de connexion et d'accès importants caractérisent et articulent la phase 1 :

- La porte d'entrée ou l'accès principal s'articule aux alentours des archives municipales, et de la gare.
- La place nautique joue un rôle de connexion avec ses 900m de quai reliant la presqu'île à la Saône.
- Docks du quai Rimbaud permettent un accès à la rive pour les piétons et cyclistes.

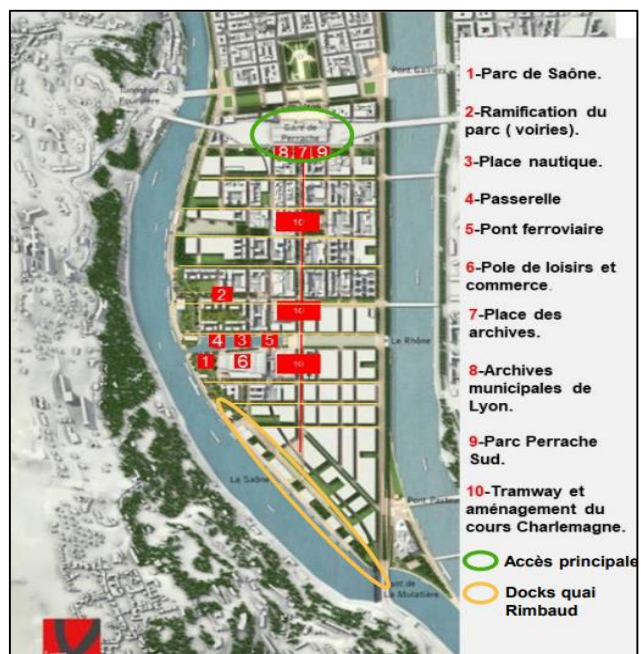


Figure 91: carte des points de connexion et d'accès dans le quartier, source : Google

- Mobilité :

Mise principalement sur les transports en commun, la marche et la bicyclette.

- Piste cyclable Sud-Nord.
- Parcours de tramway.
- Train, bus et métro.

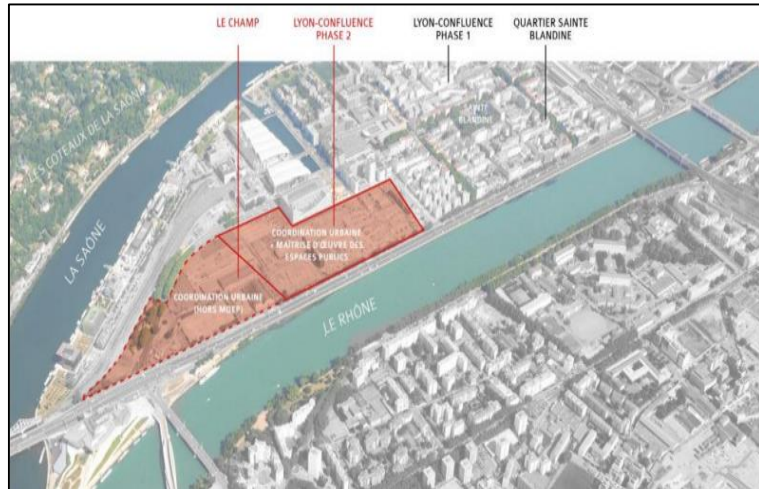


Figure 92: carte de la mobilité dans le quartier , source : Google

- Mixité et densité :

• Mixité sous toute ses formes : sociale , économique architecturale , habitationnelle.

• Mixité fonctionnelle qui se manifeste par un pôle de loisirs , des logements , des bureaux , des commerces , des espaces verts et des équipements publics.




-  Parc de Saône
-  3 îlots essentiellement dédiés au logement
-  Pôle de loisirs



Figure 93: carte des entités essentielles dans le quartier , source : Google

▪ Phase 02 :

A partir de 2009 réalisation de la ZAC , deuxième phase

Les 35 hectares aménagés dans cette phase s'inscrivent au sud-est de la presqu'île

De nouvelles perspectives sont ainsi ouvertes pour créer un deuxième développement en continuité avec le premier et avec la ville

Le plan d'ensemble se décline en deux zones distinctes et complémentaires :



Figure 94: carte de la deuxième phase de la ZAC , source : Google

- Le Quartier du marché se veut comme une zone dense à usage mixte.
- Le Champ, tant qu'à lui, se veut comme une zone vaste d'espaces ouverts à prédominance végétale dans lequel quelques bâtiments de faible hauteur viennent se glisser.

- Forme urbaine :

CONSERVATION & MÉMOIRE DU LIEU :

- le Quartier, s'inscrit sur l'ancienne structure linéaire du marché de « gros », la nouvelle trame de rue et de cours de bâti découle directement de celle-ci.
- 30% des anciennes halles du marché ont été préservées et récupérées pour accueillir petites entreprises, artisans, commerces ou restaurants afin de renforcer la vie de quartier.
- Quant à l'extrême pointe de la presqu'île, le Champ, celle-ci est marquée par sa prédominance végétale.

- Accès :

La continuité avec la première phase de La Confluence, ainsi qu'avec la ville de Lyon, est essentielle au projet, les liaisons sont assurées par :

- Prolongement des tracés de rues de la ville historique située de l'autre côté du Rhône.
- Système viaire du quartier Sainte-Blandine.
- Réalisation des liens importants entre le confluent et les rives opposées.

- Mobilité :

- Passage souterrain pour les véhicules.
- Réduction du nombre de voies ferrées.
- L'intégration des mobilités douces :
 - grand axe reliant La Confluence et les rives opposées du Rhône et de la Saône.
 - En continuité avec le Champ, la marche et les vélos prédomineront sur cet axe de liaison.
 - Le transport en commun, quant à lui, s'intègre au réseau déjà implanté sur le site.

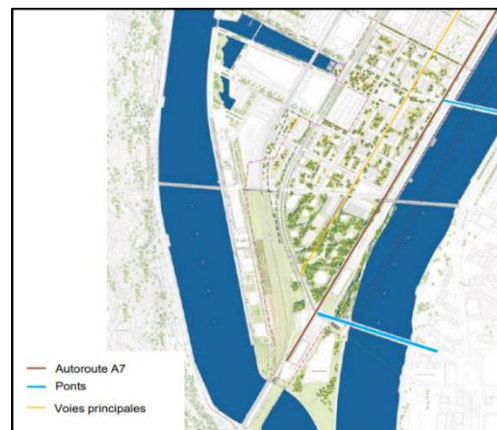


Figure 95: carte des accès dans le quartier, source : Google



Figure 96: photo du grand axe routier de la confluence, source: Google

- Mixité et densité :

La phase 2 vise un développement mixte accueillant bureaux, commerces, équipements publics et logements :

- Rue principale
- Places / jardins
- Ancien bâtiment réhabilité

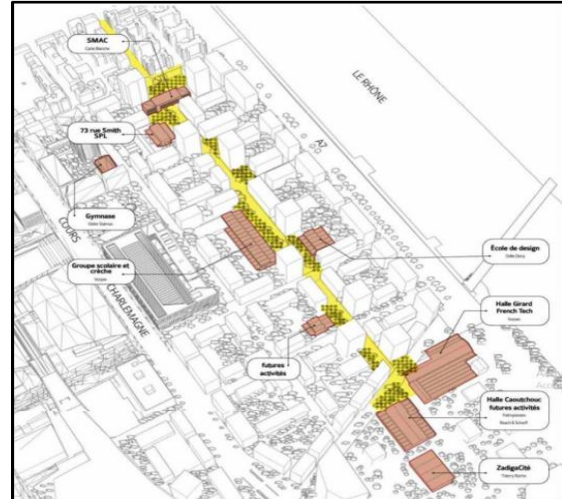


Figure 97: carte des entités essentielle dans le quartier pendant la 2eme phase , source : Google

- Plan d'ensemble du quartier après l'intervention urbaine :

- | | |
|--|---|
| Tissu urbain préexistant | Surface végétalisées |
| Bâti | Terrains de sport |
| L'autoroute | Zac 1 (2003-2014) |
| Voies ferrées | Zac 2 (a partir de 2010) |
| Ligne de métro, station | Friches |
| Ligne de tramway, station | Bâti concerné par l'opération Confluence |
| Ligne de vaporetto, station | Bâti construit entre 2013 et 2020 |



Figure 98 : plan d'ensemble du quartier après intervention, source : Google

3. Intervention urbaine sur le quartier de l'entrée Ouest de Tizi Ouzou

Introduction :

Le quartier de l'entrée ouest de la ville de Tizi-Ouzou présente un ensemble de défis significatifs malgré sa position stratégique en tant que point d'entrée majeur pour les habitants et les visiteurs.

Les analyses préalables ont révélé des lacunes et des besoins à combler. C'est pourquoi ce quartier se profile comme un candidat idéal pour bénéficier d'une intervention de rénovation urbaine.

En investissant dans cette démarche, nous pouvons non seulement remédier aux problèmes existants, mais également exploiter pleinement le potentiel inexploité de cette zone.

Les objectifs principaux de l'intervention urbaine :

1

Améliorer l'urbanité de l'avenue de transit et la transformer l'avenue de transit en une artère urbaine agréable et conviviale.

2

Améliorer la qualité de vie des habitants grâce à une diversification des services et des espaces publics.

3

Promouvoir une nouvelle image de l'entrée de la ville en favorisant l'émergence d'une dynamique positive dans le périmètre, en tant que lieu accueillant, dynamique et attractif pour les résidents et les visiteurs.

4

Renforcer l'attractivité du quartier en créant des liens plus forts avec la ville environnante, afin de renforcer son attrait en tant que pôle urbain dynamique et accueillant

Les actions majeures proposées :

Sur le système viaire :

- Restructuration de l'avenue Larbi Ben M'hidi.
- Améliorer la mobilité et la projection de nouveaux modes de transport.
- requalification des intersections.

Sur les espaces publics extérieurs :

- Aménagement de la place de l'olivier.
- Projection d'un équipement à la place de la JSK.

Sur le cadre bâti :

- Réhabilitation de la cité EPLF.
- Démolition de la maison de l'environnement et reconquérir sa place.

Sur la place de l'ancienne gare :

- Projection d'un centre commercial et loisir, un projet structurant pour le quartier, capable de lui apporter plus de dynamisme et d'attractivité.

Schéma de principe de l'intervention urbaine :

Les grandes lignes de notre intervention se résument dans le schéma ci-dessous :

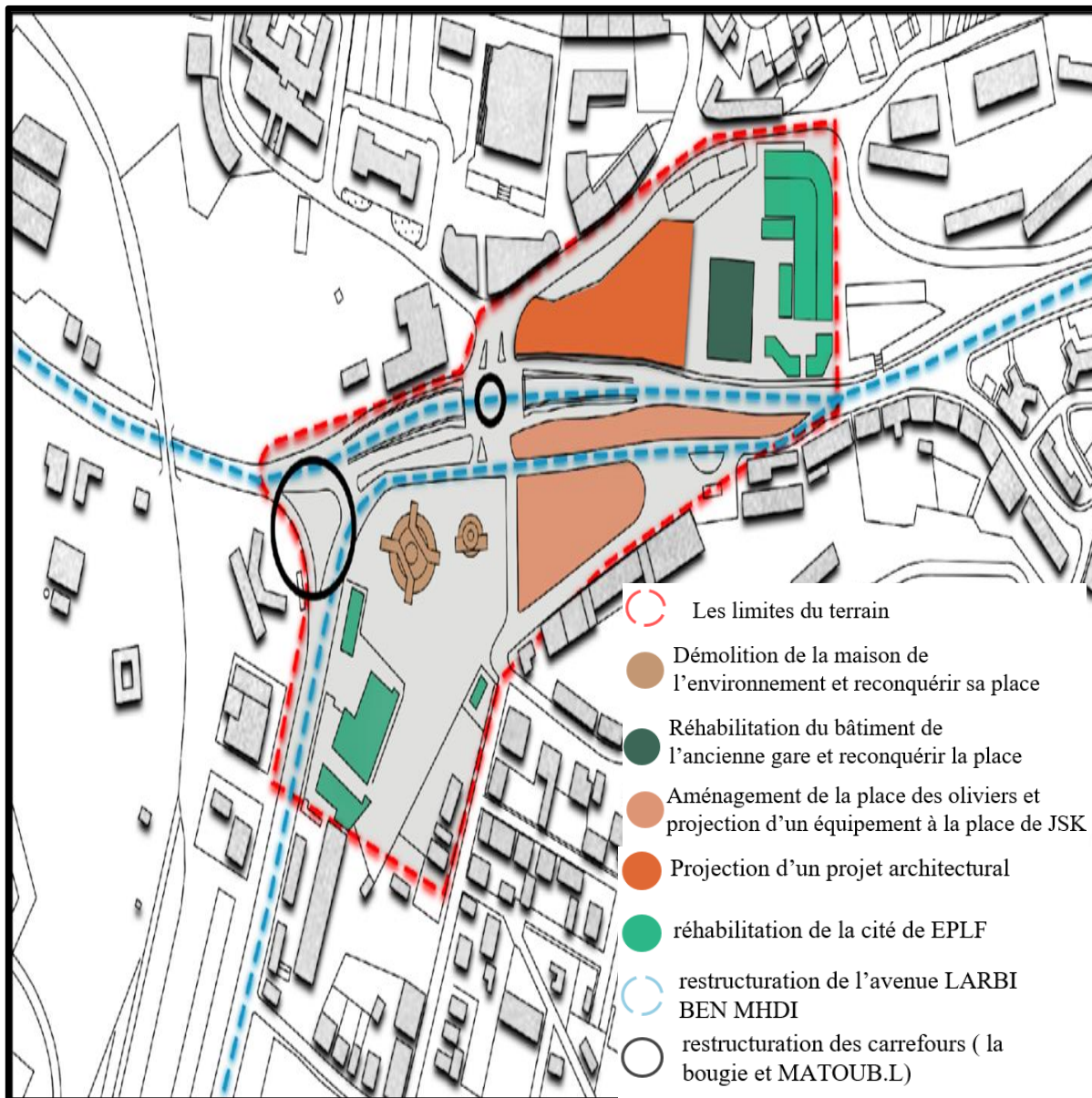


Figure 99: schéma de principe de l'intervention urbaine sur le quartier de l'entrée Ouest de Tizi Ouzou , source : auteurs

Actions sur le système viaire :

Action sur l'avenue Larbi Ben M'hidi :

La restructuration et la réanimation de cette voie ne se limitent pas à la réorganisation spatiale, mais visent à améliorer la qualité de vie urbaine dans son ensemble.

Son objectif est de créer un quartier plus accueillant, accessible et offrant ainsi une opportunité de redéfinir les espaces urbains pour mieux répondre aux besoins et aux aspirations de la population.

✚ Requalification de l'axe structurant Larbi Ben M'hidi :



Figure 101: photo de L'avenue Larbi Ben M'hidi avant l'intervention, source : auteurs

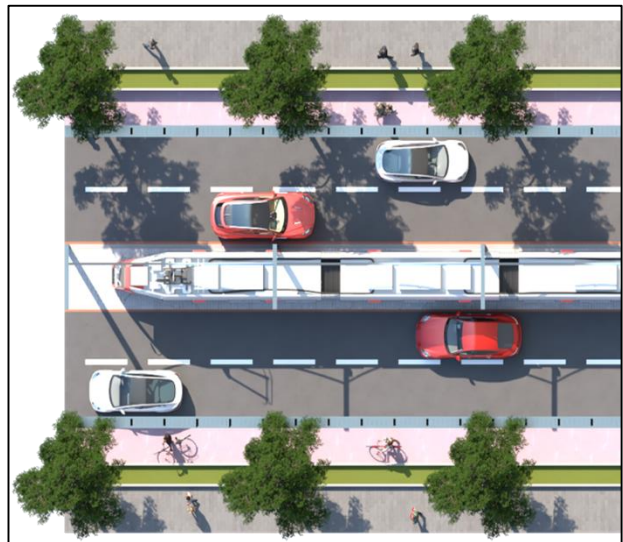


Figure 100 : L'avenue Larbi Ben M'hidi après l'intervention, source : auteurs

Aménagement de voies distinctes pour chaque mode de transport, avec une séparation claire entre les bandes de circulation pour les véhicules, les pistes cyclables et PMR et les trottoirs pour les piétons.

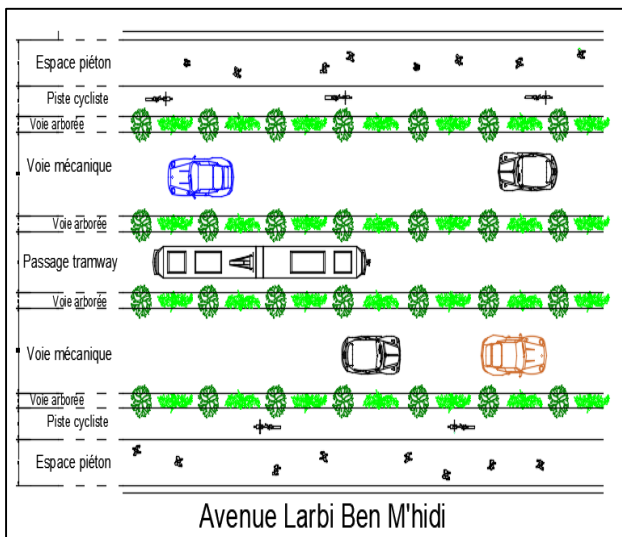


Figure 102: vue en plan de L'avenue Larbi Ben M'hidi après l'intervention, source : auteurs

APPROCHE THÉMATIQUE

Installation de mobilier urbain tel que des bancs, des lampadaires, et des abris pour offrir des espaces de repos et d'interaction sociale agréables. Un éclairage adéquat assurera la sécurité des usagers.

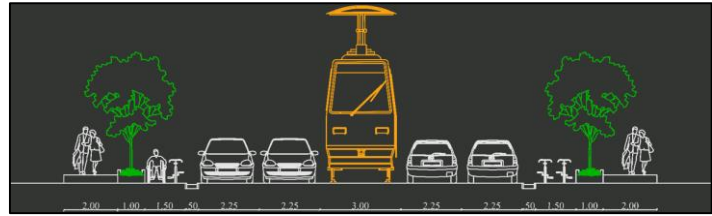


Figure 103: coupe schématique sur L'avenue Larbi Ben M'hidi après l'intervention, source : auteurs



Figure 104: coupe sur L'avenue Larbi Ben M'hidi après l'intervention, source : auteurs

Améliorer son rapport au paysage par la projection du végétal le long des voies (voies arborées) afin de créer une perspective végétale



Figure 105: perspective de L'avenue Larbi Ben M'hidi après l'intervention, source : auteurs

Création d'un parking urbain : Optimisation de l'Espace et Fluidité de la Circulation dans le Quartier

La création d'un parking urbain au sein du quartier vise à mettre un terme au stationnement illégal et aux

des

Ce parking permettra

les voies assurant plus services



à répondre aux besoins de stationnement des équipements environnants. Ce parking permettra de désengorger les voies publiques, ainsi un accès plus fluide aux services locaux.

Figure 106: 3d du parking urbain créé sur la voie Larbi Ben M'hidi, source : auteurs

Actions sur la mobilité et le transport :

L'action sur la mobilité et le transport cherche à améliorer les déplacements urbains en proposant une gamme plus diversifiée de modes de transport respectueux de l'environnement. En facilitant l'accès aux transports en commun, en mettant en place des pistes cyclables sécurisées et en améliorant les infrastructures pour les piétons, l'objectif est de rendre les déplacements plus fluides, sûrs, durables, moins polluants et plus inclusifs pour tous les résidents.

- Projection de nouveaux modes de transport respectueux de l'environnement, tels que le tramway, pour améliorer la qualité de la mobilité.
- Implantation stratégique des nouveaux arrêts de transport à proximité des services publics pour faciliter l'accès et encourager une interaction améliorée avec l'espace urbain.
- Aménagement de voies piétonnes multifonctionnelles assurant une circulation sécurisée, comprenant des trottoirs élargis, des passages piétons.



Figure 107: coupe sur l'avenue Larbi Ben M'hidi après l'intervention, source : auteurs



Figure 108: perspective de L'avenue Larbi Ben M'hidi après l'intervention, source : auteurs

Action sur les intersections :

L'objectif était d'améliorer la mobilité urbaine dans la région et garantir une fluidité accrue des véhicules et des piétons en intégrant des solutions telles que l'optimisation des feux de circulation, la création de voies dédiées et la réorganisation des flux de circulation.

Transformation Commémorative : Rénovation de l'Intersection de la Bougie :



Figure 110: photo de L'intersection de la bougie avant l'intervention, source : auteurs



Figure 109: Le nœud de la bougie après l'intervention, source : auteurs

La Bougie est désormais un repère essentiel dans notre quartier. Notre proposition vise à moderniser sa structure tout en préservant son thème caractéristique pour le rendre plus dynamique afin de répondre aux besoins actuels de la communauté.



Figure 112: Le nœud de la bougie après l'intervention, source : auteurs



Figure 111: perspective du nœud de la bougie après l'intervention, source : auteurs

✚ Réaménagement du Carrefour Matoub Lounes :

L'action consistait à réaménager le carrefour de Matoub Lounes, qui avait cessé de fonctionner efficacement en raison de la fermeture du sens menant directement vers la route d'Alger.



Figure 114: Le Carrefour Matoub Lounes avant l'intervention, source : auteurs

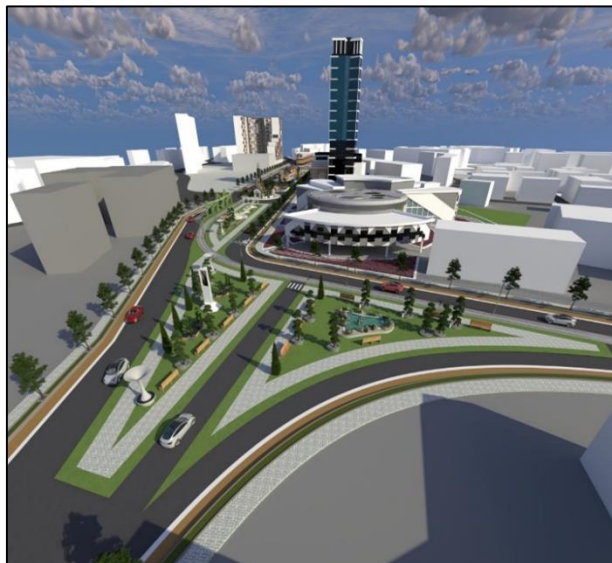


Figure 113: Le Carrefour Matoub Lounes après l'intervention, source : auteurs

Actions sur les espaces publics extérieurs : les places, jardins...



L'action sur les espaces publics vise à enrichir la vie des citoyens en élargissant l'offre de services et d'espaces accessibles à tous dans le périmètre d'étude. En diversifiant ces espaces, l'objectif est de créer des environnements urbains inclusifs, dynamiques et agréables à vivre, favorisant les rencontres sociales et le bien-être communautaire.

Refuge convivial : Transformation de la place de l'olivier en espace de détente :

La transformation de la place de l'olivier en un espace convivial et propice à la détente pour les habitants de différentes catégories d'âge. Cette initiative s'inscrit dans notre volonté de favoriser les rencontres et les échanges au sein de la communauté, en offrant un lieu accueillant et adapté aux besoins de chacun.



Figure 115: photo de la place de l'olivier avant l'intervention, source : auteurs



Figure 116: la place de l'olivier après l'intervention, source : auteurs

Pôle d'accueil : Métamorphose du terrain de la JSK en un Hôtel d'Envergure :

Notre projet consiste à transformer le terrain vacant de la JSK en un hôtel moderne, tenant compte de son emplacement stratégique (qui donne sur le Boulevard Larbi Ben M'hidi et sur l'intersection de la bougie). Notre objectif est de créer un lieu convivial et attractif qui contribuera à revaloriser l'image du seuil et à renforcer son caractère accueillant et vivant.



Figure 118: photo du terrain de la JSK avant l'intervention, source : auteurs



Figure 117: terrain de la JSK après l'intervention, source : auteurs

Actions sur le cadre bâti :

L'action sur le cadre bâti vise à revitaliser l'environnement urbain en rénovant les bâtiments dégradés, en intégrant des normes architecturales modernes et en favorisant une utilisation efficace de l'espace. L'objectif est de créer un quartier plus attrayant, durable et fonctionnel, tout en améliorant la qualité architecturale et la valeur esthétique du cadre bâti de la région pour améliorer la qualité de vie des résidents.

Réveil Esthétique : réhabilitation de la Cité EPLF :

Cette cité présente actuellement des signes de dégradation au niveau des façades et l'aspect esthétique. Pour y remédier, nous proposons une intervention globale visant à la réhabilitation de cette cité résidentielle.



Figure 119: photo de La Cité EPLF avant l'intervention, source : auteurs



Figure 120: la Cité EPLF après l'intervention, source : auteurs

Renouveau culturel : Le relais de la maison de l'environnement vers un Pôle Culturel Vibrant :

La démolition de la maison de l'environnement, qui malgré sa situation stratégique, a un impact limité dans la communauté. Ainsi, sa démolition est envisagée afin de libérer l'espace pour la construction d'un nouveau pôle culturel. Ce projet vise à favoriser une meilleure interaction avec la communauté et à créer un lieu dynamique qui répondra aux besoins culturels et sociaux de la région.



Figure 121: photo de la maison de l'environnement et le musée avant l'intervention, source : auteurs

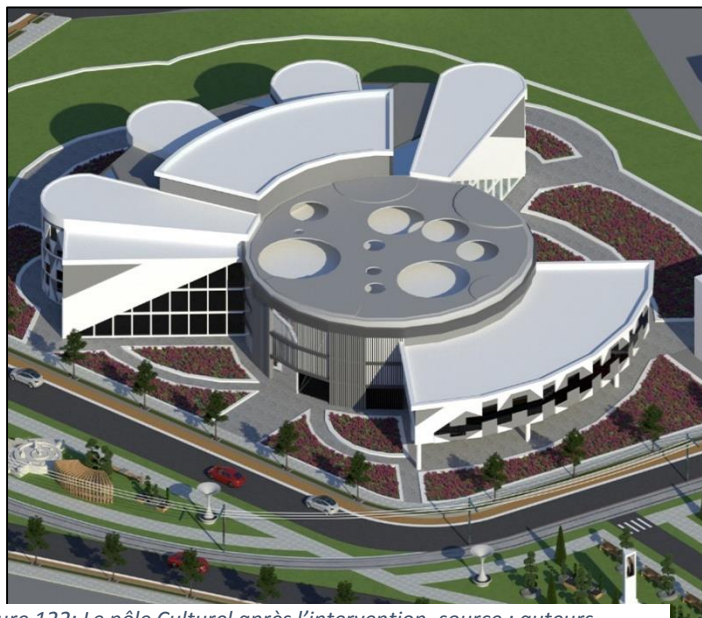


Figure 122: Le pôle Culturel après l'intervention, source : auteurs

Action sur le site de l'ancienne gare :

Un Nouveau Souffle pour le terrain de l'Ancienne Gare :

Notre action comprend la projection d'un projet architectural sur le terrain de l'ancienne gare, en intégrant le bâtiment existant dans le terrain, visant à revitaliser cet espace en lui donnant une nouvelle fonction. Nous cherchons à créer un lieu dynamique et polyvalent qui répondra aux besoins de la communauté et contribuera à au renouvellement urbain de notre quartier.

Plan d'aménagement de l'ensemble du quartier :



Figure 123: plan d'aménagement de l'ensemble du quartier de l'entrée Ouest de Tizi Ouzou après l'intervention

Chapitre III : Approche thématique

« Inventer et définir un thème, telles sont les conditions essentielles de l'architecture. Une fois qu'on tient thème il est toujours possible de le modifier et de faire varier autant qu'on veut mais l'essentiel est qu'il toujours un thème à la base de tout projet »

(Oswald Mathis)

Introduction :

« L'architecture est la prise de possession du site, c'est la manière avec laquelle l'architecte touche un terrain et transforme une situation ».

L'ensemble des actions menées au cours de l'opération urbaine, suivent une stratégie d'ensemble, véhiculant des projets capables de participer activement aux nouvelles dynamiques du quartier.

Toute architecture se situe dans une vision théorique nous amène à réfléchir sur la manière d'aborder le projet architectural. Car il est à la fois une expression artistique, une technique et une science. De ce fait, notre démarche consistera à mettre en confrontation les données du site, du thème, du programme et des innovations technologiques, avec nos références stylistiques, afin de concevoir un projet significatif, cohérent et capable d'engendrer une dynamique urbaine.

1. Problématique thématique :

Quel projet architectural pourrait remédier au manque de cohésion sociale et améliorer l'image d'un lieu, en tenant compte de sa situation stratégique et de son histoire en tant que commerce informel ?

2. Le choix du thème :

Le choix de la thématique du projet, un centre commercial et de loisirs, vise à pallier le manque d'équipements commerciaux dans la ville de Tizi-Ouzou, soulignant l'importance de ce type de structure. Notre objectif est de rendre le quartier attractif en y intégrant des activités commerciales et de loisirs, créant ainsi un espace de vie, d'échange et de détente répondant aux besoins des habitants. Pour répondre aux problématiques identifiées, nous interviendrons de manière à assurer le divertissement, la convivialité, le confort, l'animation, le dynamisme et l'attractivité.

▪ Définitions liées au thème :

○ Activité commerciale :

En économie c'est l'activité qui consiste à échanger, ou à vendre et acheter, des marchandises, produits... entre deux personnes ou plus dans un lieu-dit ou dans un espace le contenant. De type individuel comme une boutique ou une échoppe ou de type groupé dans un ensemble comme une foire, un marché, un hyper marché, un super marché ou un centre commercial et de loisirs etc...

○ Commerce :

Le commerce est l'activité principale d'échange des biens et des services entre les êtres humains. Selon le dictionnaire usuel de la langue française « Opération, activité d'achat et de revente en l'état ou après transformation d'un produit, d'une valeur ».

○ Loisirs :

Le loisir est un ensemble d'occupations auxquelles l'individuel peut s'adonner de son plein gré ; une fois dégagé de ses obligations professionnelles, familiales ou sociales. Soit pour se reposer, pour se divertir ou pour se développer.

○ Centre commercial et de loisirs :

Un groupe d'établissements commerciaux conçus, construits, possédés et exploités comme une entité disposant de parking propre hors rues. C'est un ensemble d'au moins 20 magasins et services, d'une surface commerciale utile minimale de 5 000 m². Un centre commercial et de loisir est un bâtiment qui comprend sous un même toit un ensemble de commerces, de services et d'espaces de divertissements, logés dans des galeries couvertes qui abritent les clients.

○ Mall :

Un espace de consommation multifonctionnel, combinant commerce et loisirs, où l'on trouve de grands magasins, divers commerces, ainsi qu'une gamme complète de services publics et privés. Cet espace est également conçu pour favoriser la vie sociale, avec un large éventail d'activités et d'animations. Cette nouvelle tendance, appelée « Mall », se distingue par la fusion des activités commerciales et récréatives, avec pour objectif de dynamiser l'espace grâce à des séquences de consommation, d'exposition et de détente.

Typologies centre commercial :

La classification des centres commerciaux est faite selon :

▪ La localisation :

a. Les centres commerciaux urbains :

Ils se trouvent au cœur des cités, dont la superficie varie de 5 000 à 20 000 m², et réunissent une vingtaine de magasins et de services : ils prennent parfois la forme de galerie dans les quelle les boutiques se rangent le long d'une rue couverte ; leur parking souterrain

b. Les centres commerciaux périphériques :

Ils se trouvent en dehors des centres villes, généralement près des grands axes routiers, ils s'étendent sur des superficies de 800 à 4000 m², ils abritent une variété de magasins, de restaurants, de cinémas et autres services de loisirs

▪ Organisation et fonctionnement :

L'organisation de l'ensemble des fonctions se fait souvent en utilisant un ou plusieurs éléments distributeur (galerie marchande, hall.) :

- Soit à partir d'un axe de distribution qui répond à une exigence fonctionnelle.

- Soit à partir d'un centre dynamique (hall, mezzanine...)

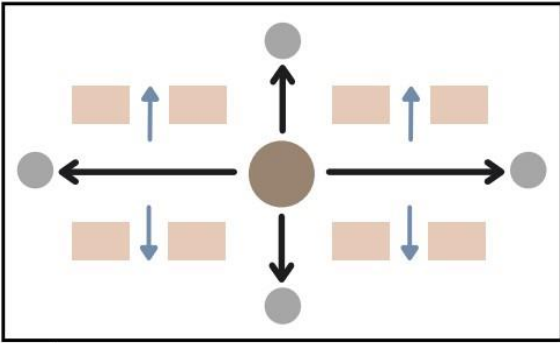


Figure 124: schéma de principe ; organisation selon un axe

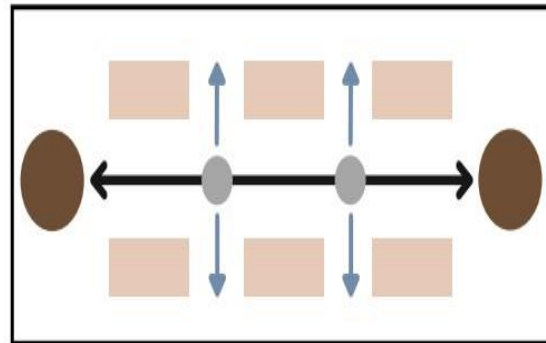
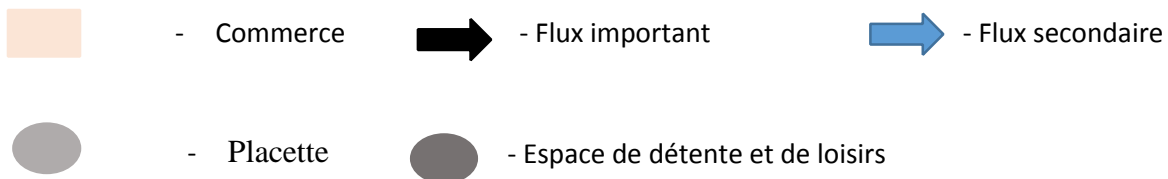


Figure 125: schéma de principe ; organisation selon un centre



3. Analyse des exemples :

3.1. Exemple 01 : Morocco Mall, Casablanca Maroc

Nous avons choisi le Morocco Mall comme exemple en raison de la diversité de ses programmes et de son architecture moderne. Situé à Casablanca, au Maroc, il est réputé pour son design impressionnant et ses matériaux de haute qualité. Ses façades en verre transparent permettent à la lumière naturelle de pénétrer, créant une ambiance lumineuse et accueillante. En plus du shopping, le Morocco Mall offre une vaste gamme d'activités, incluant des restaurants, un aquarium géant, un parc d'attractions et un cinéma IMAX.

1. Fiche technique :

Situation : Maroc Casa Blanca

Maitre d'ouvrage : Groupe Aksal

Nom : Morocco Mall

Architecte : David Padoa

Surface : 250 000 m²

Gabarit : R+2 Nombre de locaux : 950



Figure 126: Morocco Mall, Casablanca Maroc

3.1.1 Situation :

Notre exemple d'analyse est Situé au Maroc à L'ouest de la ville de Casa Blanca Au bord de la mer.



Figure 127: Situation du projet

3.1.2 Accessibilité :

Le projet est accessible par 3 cotés là ou en trouve deux accès qui donnent directement sur le parking, et un accès spécial pour la logistique - L'accès principal est choisi à côté du nœud pour une meilleure lisibilité et attractivité (Concept de lisibilité).

L'accès est marqué par une grande placette, parvis d'équipement

Les multiples accès facilitent l'utilisation du Morocco Mall et s'harmonisent bien avec son environnement.

Les concepts :

- La notion de seuil, concept de perméabilité, et intégration à l'environnement immédiat.

3.1.3 Analyse formelle :

Dans ce projet, l'architecte s'est inspiré de la forme d'un coquillage pour concevoir le bâtiment.

La rue commerciale intérieure a été imaginée en référence au rapport entre la mer et la terre, symbolisant l'infini.

Cette approche démontre que le projet puise son inspiration dans la nature, en particulier la mer et ses formes. Cela se manifeste par l'utilisation de courbes organiques et d'éléments évoquant la fluidité de l'eau.

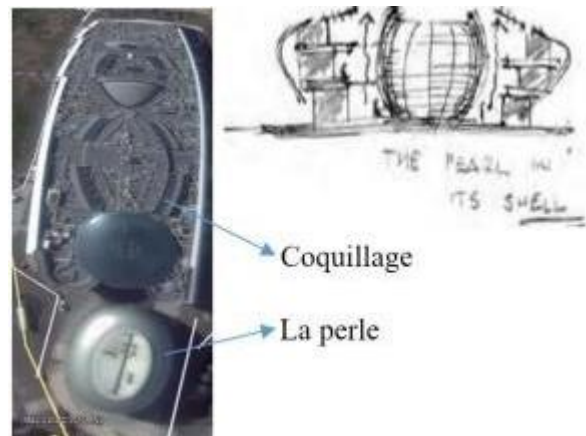


Figure 128: Croquis d'esquisse du projet

3.1.4 Analyse fonctionnelle :

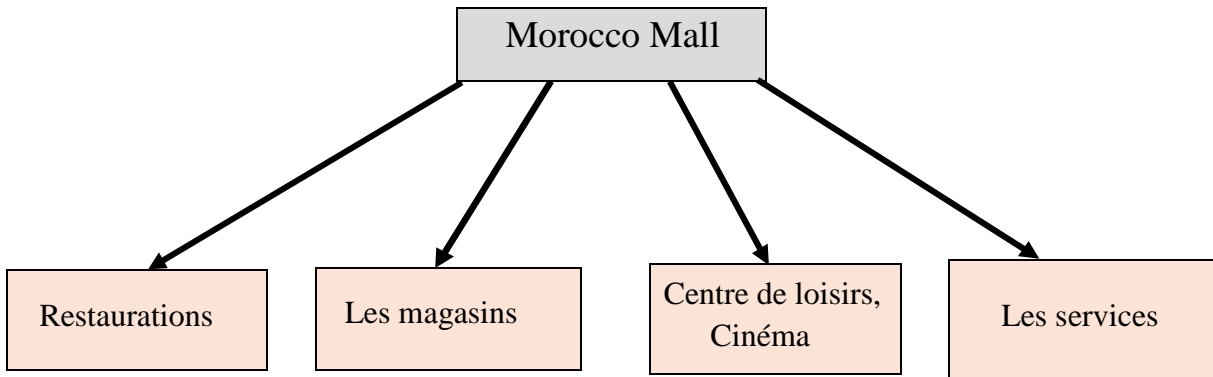


Figure 129: les fonctions du morocco mall

3.1.5 Hierarchisation des espaces :

- **RDC** : Cinéma 3D, Espace culture, services (agence téléphonique, banque, pharmacie, kiosque) boutiques de mode, galerie Lafayette, hyper marché.
- **1^{er} étage** : Loisirs (parc d'attraction), vip Mall (boutique de luxe), boutique de mode, culture (Fnac).
- **2^{em} étage** : Restaurants, vente du meuble, accessoires pour maisons.
- **3^{em} étage** : Dédié aux espaces de loisir et de détente ainsi qu'à l'administration du centre commercial.

Les organigrammes suivants présentent la répartition d'espaces selon les étages

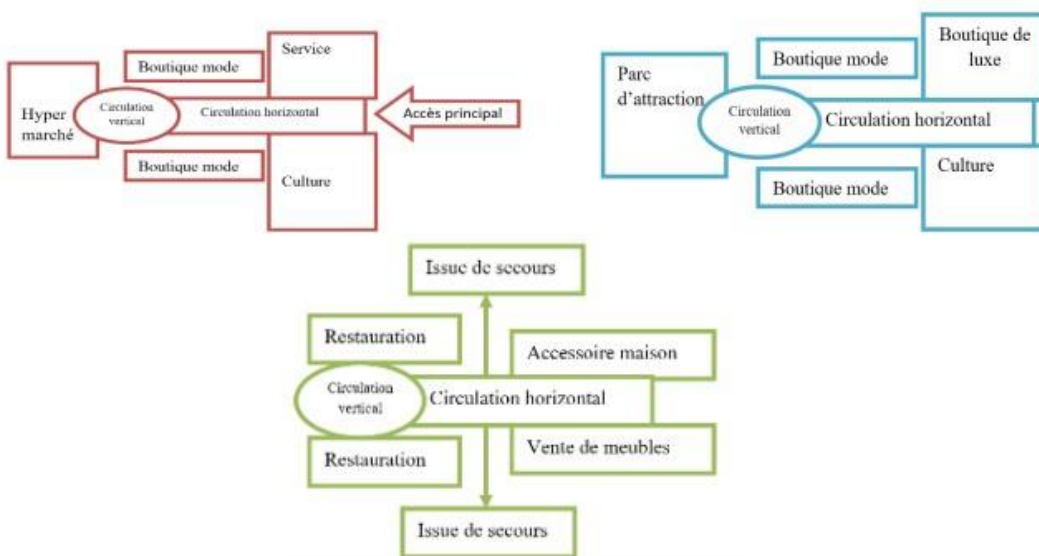


Figure 130: la representation des espaces selon les étages

3.1.5 La circulation intérieure :

Intègre divers éléments dans ses espaces spacieux : des escaliers mécaniques, des points d'entrée et de sortie, ainsi qu'une connexion directe avec les zones commerciales et l'espace central.

Constat :

La circulation à travers les espaces intérieurs est facilitée par de nombreux points d'entrée et de sortie, favorisant un flux fluide et optimisant les connexions, qu'elles soient fortes ou faibles, entre les différents espaces.

- **Espace central :** L'aquarium assume la fonction d'un espace central qui offre à la fois un confort visuel et esthétique, avec un aménagement d'un ascenseur panoramique.

Constat :

L'inspiration du contexte (l'aquarium symbolisant la mer). L'espace central agit comme un élément articulé et organisateur, facilitant les différentes connexions fonctionnelles et spatiales.



Figure 131: l'espace central de Morocco Mall

3.2 Exemple 02 : Centre commercial et de loisir à Brest (Espace Jaurès)

1. Fiche technique :

Nom : centre commercial et des loisirs, Espace Jaurès

Lieu : Brest, France

Maitre d'ouvrage : Altaria

Maitre d'œuvre : cabinet d'architecture parisien AUG4

Fonction : commerce et activité

Construction : 2000_2001

Surface : 17027 m²

Niveaux : R+6



Figure 132: centre commercial de Jaurès

3.2.1 Situation :

Le site est desservi par les voies principales de la ville.

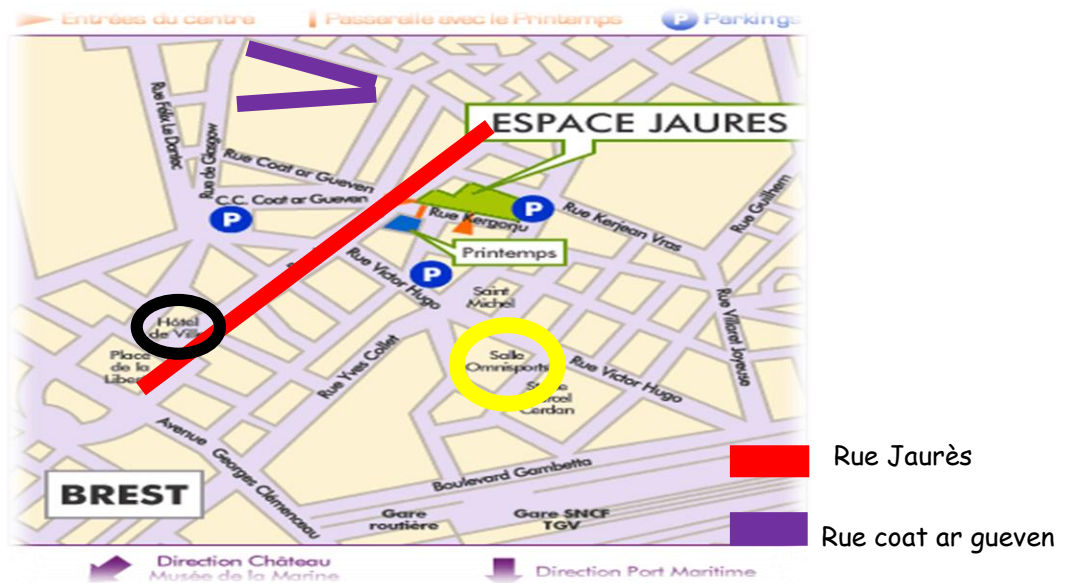


Figure 133: carte d'Espace Jaurès

3.2.2 Problématique :

- Comment peut-on donner une certaine dominance à l'espace Jaurès dans un contexte commercial déjà existant ?

Circonstance de création :

En termes de commerce, le centre-ville de Brest est entouré des hypermarchés situés à la périphérie qui nuisent au développement du commerce de détail urbain : la conséquence est que les principales marques françaises et internationales sont absentes du centre-ville.

Objectif/rôle du projet :

Un nouvel élan pour le centre-ville afin de donner au commerce de détail un nouveau dynamisme, il a été créé sur un emplacement unique. C'est un défi à relever, au moment où la périphérie est également très courtisée, facteur de rééquilibrage entre le centre et la périphérie.

3.2.3 L'accessibilité :

a. Vers la ville :

A partir de la route principal (route de Jean Jaurès), c'est une route d'un flux important (route de métro).




Figure 134 : la carte de la ville de Brest



Figure 135: route Jean Jaurès

b. Vers le quartier :

-  Rue André Berger
-  Rue Kergorju
-  Rue Jean Jaurès
-  Rue Yes Collet

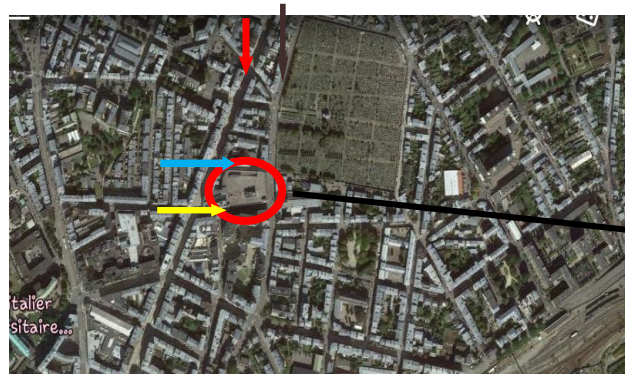


Figure 136: carte représente l'accessibilité vers l'espace Jaurès

c. Vers le projet :

c.1. Les voies :

Le centre est desservi par 4 voies : 2 principales à flux important et 2 secondaires à un moyen flux.

APPROCHE THÉMATIQUE

- █ Route mécanique uniquement pour la marchandise
- █ Route mécanique à flux important d'accès vers le parking
- █ Route mécanique uniquement pour vélo et PMR
- █ Route mécanique à flux important de métro



Rue Jean Jaurès



Rue Korgerju

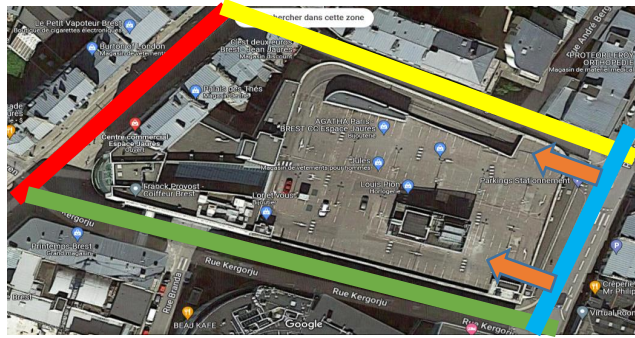
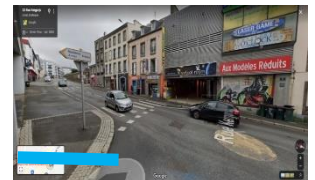


Figure 137: vue sur les voies entourées du projet



Rue André berger



Rue YVER collet

c.2 les accès :

Accès personnel



Figure 138: vue sur les accès vers le projet

3.2.4 Idée du projet :

Intégrer un bâti dense du centre-ville, et permettre au grand magasin voisin (le printemps) de revivre (délaissé depuis plus de 10 ans) en le reliant au centre avec une passerelle.
La requalification urbaine d'un quartier déstructuré.

3.2.5 Concepts liés au contexte :

✓ Intégration au site :

-La forme du centre suit parfaitement la forme du terrain.

✓ La continuité urbaine :

-La typologie constructive du centre s'intègre parfaitement avec le tissu urbain déjà existant.

✓ L'articulation avec le contexte :

-L'intégration de l'ancien magasin (le Printemps) en le reliant au centre avec une passerelle.

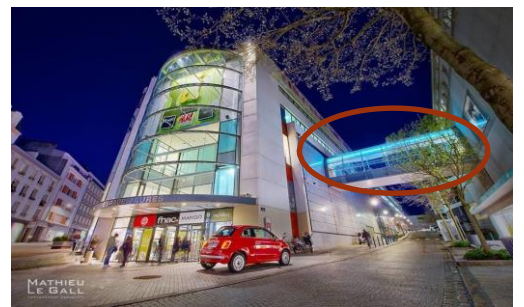


Figure 139: concepts liés au contexte

3.2.6 Fonctionnement :

- Des commerces installés sur 3 niveaux.

- Un parking de 400 places situé sur le toit

Le parking est à l'intérieur de centre commercial aux niveaux des étages

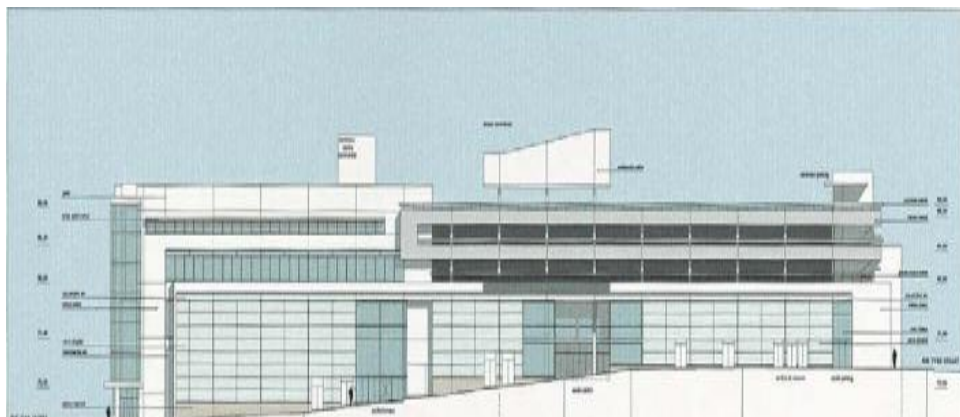


Figure 140: coupe du projet

Analyse des fonctions de base :

- Répartition sur plan :

Niveau 1 :

- Échange
- Détente et loisir
- Logistique
- Accueil et circulation

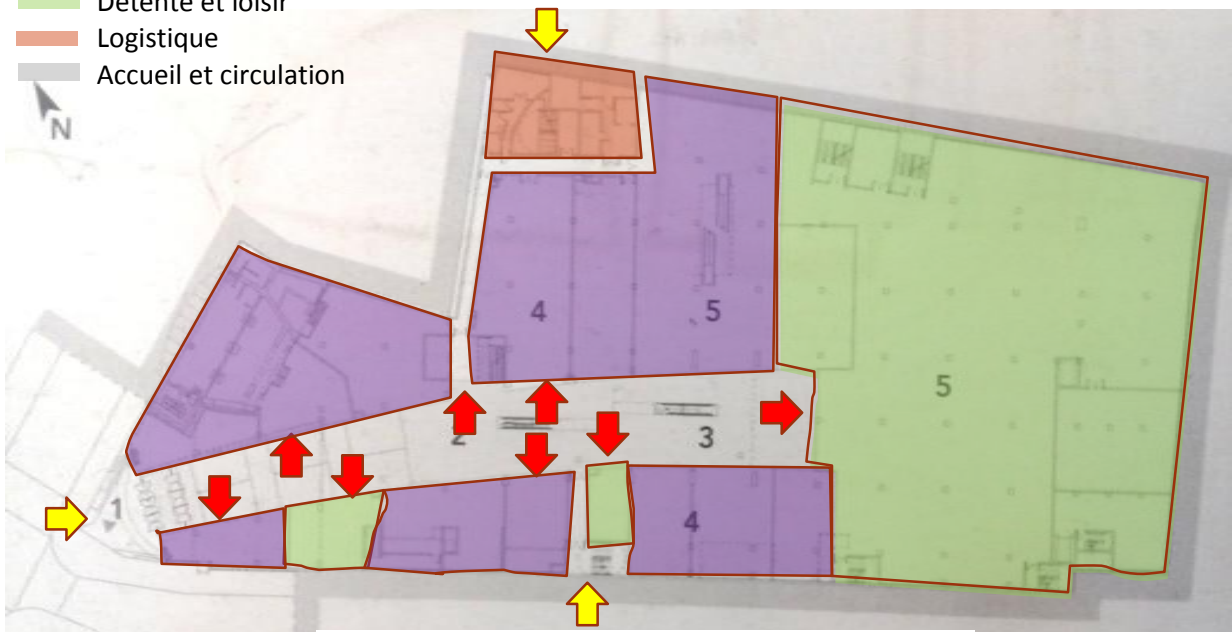


Figure 141: Vue en plan de 1 niveau du projets

Niveau 2 :

- Échange
- Détente et loisir
- Logistique
- Accueil et circulation

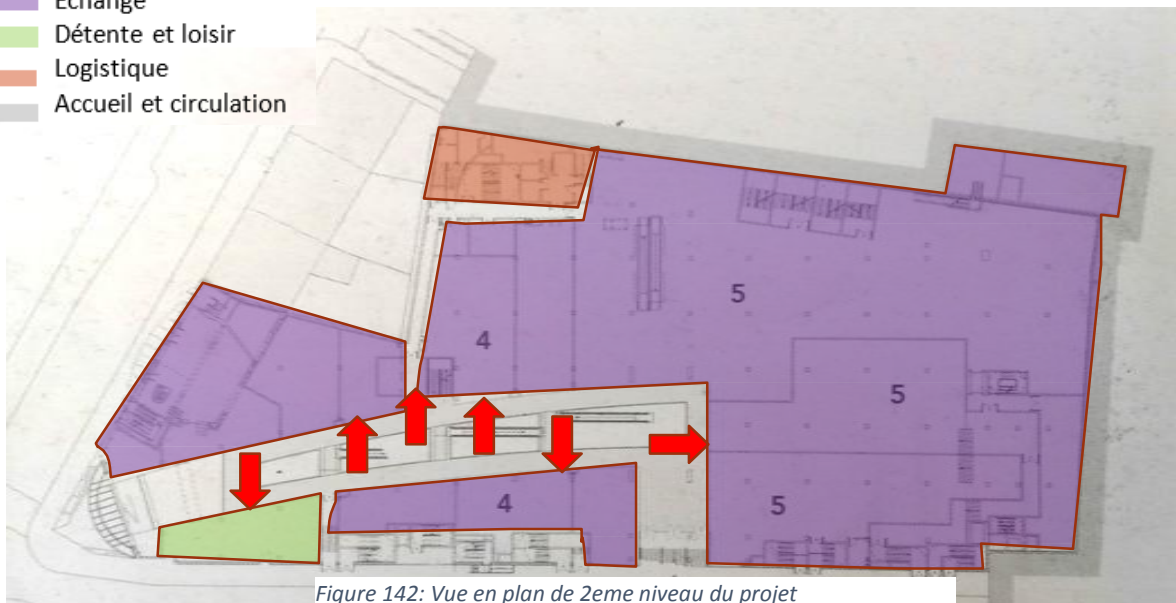


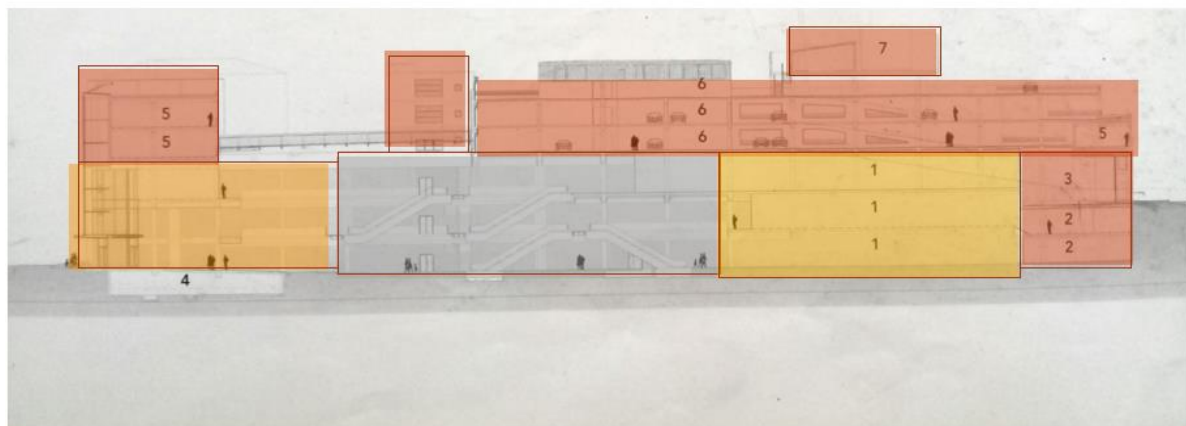
Figure 142: Vue en plan de 2eme niveau du projet

Niveau 3 :



Figure 143: Vue en plan de 3eme niveau du projet

3.2.7 Répartition sur coupe :



- 1 _moyenne surface
- 2 _reserves
- 3 _aire de livraison
- 4 _bassin de rétention

Logistique

- 5 _bureaux
- 6 _parking
- 7 _locaux techniques
- échange ; détente et loisir
- circulation verticale

- **Les différents types de circuits :**

8.1. Horizontal :

La circulation horizontale est assurée par les Halls et les mails.



Figure 144: La circulation horizontale

8.2. Vertical :

Elle est assurée par l'escalier, ascenseurs, et escalator.



Figure 145: escalator du centre Jaurès

✓ Circulation horizontale de parking :

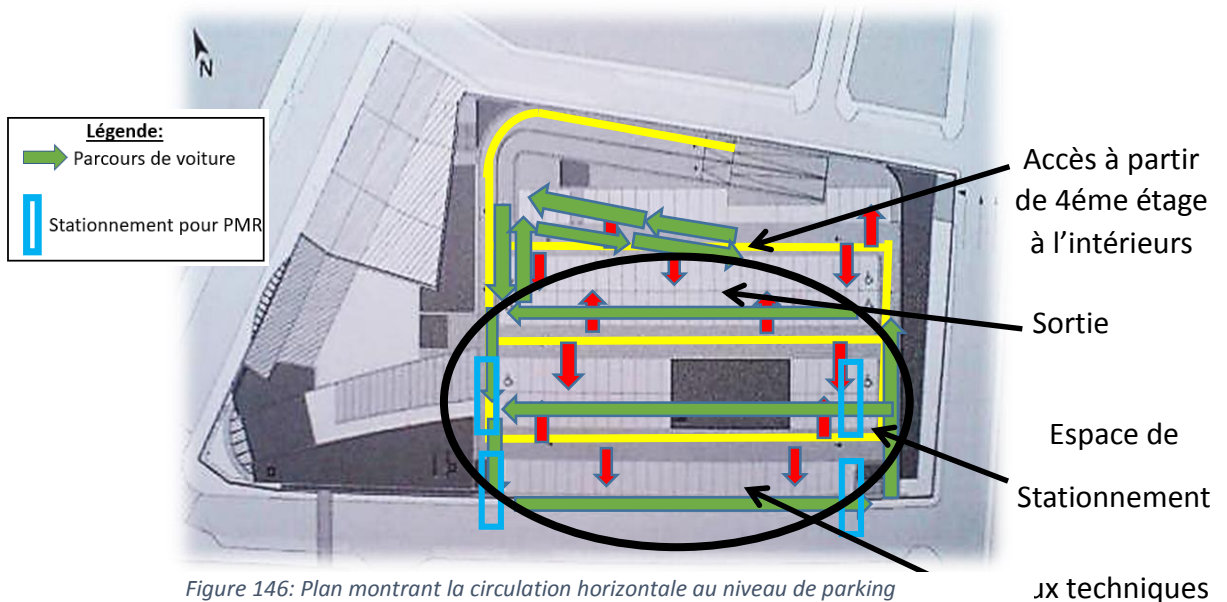


Figure 146: Plan montrant la circulation horizontale au niveau de parking

3.2.7 Analyse qualitative :

✓ Confort visuel :

- Un bon éclairage des boutiques (éclairage artificiel).
- Éclairage des espaces de circulation (éclairage naturel).



Figure 147: espace intérieur du centre Jaurès

✓ Fluidité :

- Des grands espaces de circulation verticaux et horizontaux.



Figure 148: la circulation verticale du centre Jaurès

✓ L'accueil :

- Il représente le premier espace que le visiteur doit franchir avant d'accéder aux autres fonctions (Information et orientation).

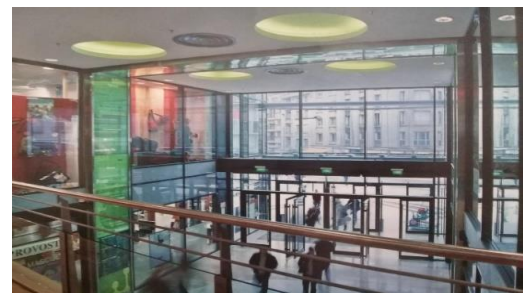


Figure 149: l'accueil du centre Jaurès

3.2.8 Analyses des façades :

- La façade donne sur la rue Jean Jaurès s'intègre au tissu existant, le gabarit et la trame sur la façade.
- Façades riches et homogènes, vitrées pour profiter de la lumière naturelle.



Figure 150: coupe du centre Jaurès

Façade principal :

- Façade de l'Habitation existantes d'architecture classique.
- L'architecte a voulu garder la continuité urbaine entre le bâti existant d'une architecture classique et l'architecture de centre commercial (moderne) en travaillant avec les mêmes lignes directrices et même module de base des ouvertures au niveau de la façade principale qui donne vers la rue de Jaurès.
- Un élément vertical séparatif entre l'habitation et espace Jaurès.
- Plaques préfabriquées en béton blanc pour les murs.
- Baies vitrés verticaux.

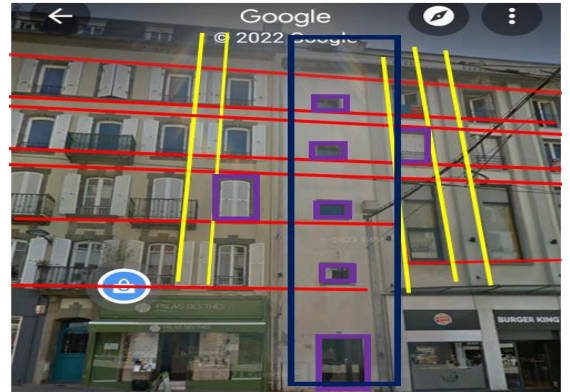


Figure 151: vue sur la façade principale du centre Jaurès

Façade droite :

La façade qui donne vers la Rue Kergorju est une façade faites avec des panneaux en verre émaille gris claire colle et de verre translucide qui permet à la lumière de se pénétrer en évitant le problème de vis-à-vis car elle donne sur un côté où on trouve des boutiques (printemps) avec le même gabarit, au même temps c'est un traitement moderne qui est homogène avec les autres équipements qui donne vers cette façade (La Cabane Couettes + Résidence Universitaire II)

Dans ce côté on a intégré la passerelle en verre pour donner une touche moderne à ce côté et même pour assurer une bonne liaison entre boutique le printemps et le centre Jaures.

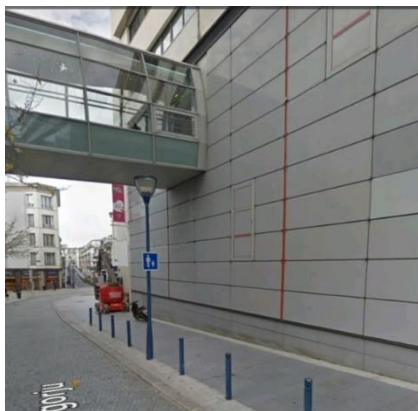


Figure 153 : Passerelle en vitrage



Figure 152: Panneaux de façade en verre émaille gris clair

Synthèse :

Après une l'analyse des deux exemples de cinémas contemporains, nous avons pu observer plusieurs concepts clés qui émergent de leur conception architecturale :

- Les deux exemples étudiés mettent en avant le concept de la transparence, favorisant ainsi une interaction visuelle entre l'intérieur et l'extérieur. Cette transparence crée une sensation de fluidité dans le parcours intérieur des bâtiments, permettant aux visiteurs de se sentir connectés à leur environnement urbain.

Conclusion :

À la lumière de notre analyse approfondie des exemples précédents, plusieurs concepts clés émergent, chacun jouant un rôle crucial dans la conception de notre projet architectural de centre commercial et loisir :

➤ Concepts liés à l'urbain :

- **Centralité** : Créer un espace central d'accueil, de détente et de rencontre.
- **Fragmentation** : Diviser le centre commercial et loisir en entités distinctes reliées par un espace central.
- **Transparence** : Continuité visuelle entre l'intérieur et l'extérieur (utilisation de grandes verrières)
- **Transparence** : Permettre la liaison visuelle entre le centre commercial et son environnement, exploitant la lumière naturelle.

➤ Concepts liés au thème :

- **Légereté** : Formes géométriques et volumes simples.
- **Fluidité** : Distribution des boutiques et des parcours d'une façon fluide et attractive.
- **Alignement** : Alignement du projet par rapport aux voiries.
- **Articulation** : L'articulation qu'il a entre le centre commercial et le grand magasin le printemps (passerelle).
- **Emergence** : Utilisation d'un élément vertical à l'entrée principale qui affirme une notion de repère.

En intégrant ces concepts dans notre conception architecturale, nous visons à créer un projet, accueillant et fonctionnel, qui contribuera à enrichir l'environnement urbain et l'expérience culturelle de ses utilisateurs.

A présent, nous pouvons passer à l'élaboration d'un programme détaillé, qui comprendra la répartition des espaces, la disposition des accès, ainsi que les surfaces approximatives des différentes zones intégrées dans notre projet.

Le programme surfacique :

Fonction	Activité	Espace	Surface
Accueil et information	Réception et information	<ul style="list-style-type: none"> - Hall d'entrée - Réception - Salle d'accueil - Personnel - Secrétariat - Bureaux 	<p>50<S<100m²</p> <p>40<S<80 m²</p> <p>40<S<60 m²</p> <p>50m²<S</p>
Echange et commerce	Commerce, vente et exposition	<ul style="list-style-type: none"> - Hypermarché - Galerie d'art et artisanat - Agence de voyage - Agence pour opérateur - Bureau de poste - Fleuriste - Pharmacie Univers du mode : <ul style="list-style-type: none"> - Boutique femme - Boutique hommes - Boutique enfants - Boutique chaussures - Boutique de sport Univers de la beauté : <ul style="list-style-type: none"> - Coiffeurs femmes - Coiffeurs hommes - Parfumerie - Cosmétique - Garnitures mariage Univers de l'électronique : <ul style="list-style-type: none"> - Boutiques d'électroménager - Boutiques de matériel informatique Restauration : <ul style="list-style-type: none"> - Restaurants - Caféteries - Fast-food - Salon de thé - Glacerie 	<p>500m²<S</p> <p>100m²<S</p> <p>60m²<S</p> <p>60m²<S</p> <p>40m²<S</p> <p>60m²<S</p> <p>60m²<S</p> <p>80m²<S</p> <p>80m²<S</p> <p>100m²<S</p>

APPROCHE THÉMATIQUE

		- Pâtisserie	
Loisir et détente		Loisirs culturels : - Salle de conférence - Cinéma - Espace d'exposition - Terrasse	80m ² <S
		Loisirs ludiques : - Sale de jeux - Salle de lecture	80m ² <S
		Loisirs sportifs : - Musculation - Fitness - Pait Ball	
		Loisirs actifs et bien être : - Bowling - Massage - Hammam - SPA	80m ² <S
			80m ² <S
Gestion et logistique		- Stockage - Parking - Locaux technique	

CHAPITRE IV : APPROCHE ARCHITECTURALE

« Tout projet doit être pensé dans son contexte, organisé par rapport à des exigences et s'inscrit dans une théorie »

Mathias Ungers et Guinex

Introduction :

L'approche architecturale est le résultat d'une série d'opérations, c'est l'interaction des données du **site**, du **thème**, du **programme**. Cette approche apportera un bout de réponse à notre problématique de départ. Nous tenterons de concevoir un projet significatif, cohérent et susceptible d'apporter un plus à la dynamique urbaine au centre-ville.

1. Choix du site d'intervention :

Dans le cadre du renouvellement urbain du quartier de l'entrée ouest de la ville de Tizi Ouzou, qui vise à restructurer et réaménager son tissu urbain, notre choix s'est porté sur la parcelle de l'ancienne gare.

Notre choix du site s'est fait pour les nombreux atouts de ce dernier, nous citons :

- Il s'agit d'un site très animé, et fréquenté vu qu'il constitue une place publique aujourd'hui.
- Il possède une surface importante.

a. Situation, Délimitation et Morphologie :

La parcelle d'intervention se situe à l'entrée ouest de la ville de Tizi-Ouzou, elle est délimitée par :

- La ERHTO du côté nord.
- La cité EPLF du côté est.
- Le boulevard Larbi Ben Mhidi du côté sud.
- Le carrefour de la Bougie du côté ouest.




- Notre parcelle d'étude s'étend sur une superficie de 11000 m², elle est d'une forme trapézoïdale et relativement plat.



Figure 154: la forme du terrain de la parcelle de l'ancienne gare, source : auteurs

b. Accessibilité :

Notre assiette d'intervention offre plusieurs possibilités d'accès :

-  Accès principale
-  Accès secondaire
-  Accès tertiaire

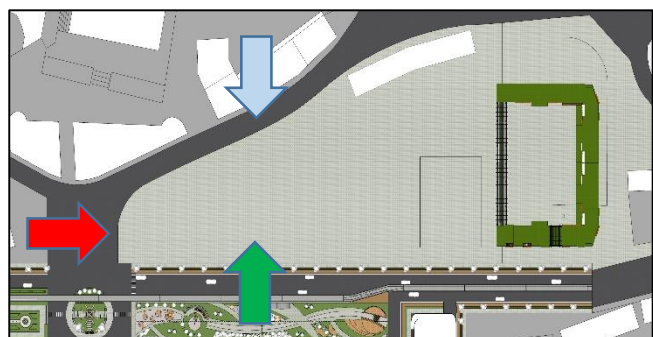


Figure 155: carte d'accessibilité du terrain d'intervention traitée par auteurs

2 La démarche du projet :

La conception de notre projet est caractérisée par la succession de trois phases complémentaires qui sont nécessaires dans le processus de sa conception. A savoir l'idéation, la conceptualisation, et la formalisation.

2.1. Idéation

Vu la centralité et l'importance de notre site d'intervention au niveau de la ville de Tizi Ouzou, nous avons envisagé de concevoir un centre commercial qui va contribuer à mettre en valeur le cœur de la ville.

L'idée de base de notre conception architecturale est née d'une volonté de créer un projet...

2.2. Conceptualisation

Après notre lecture contextuelle liée aux différentes échelles (la ville, le quartier et le site), et la lecture thématique à travers l'analyse des exemples de référence qui nous a permis d'enrichir nos informations sur la forme, la fonction et la structure, nous avons dégagé des concepts qui seront l'assises de notre conception qui sont à la fois liés au contexte et au thème.

2.2.1 Principes et concepts liés au contexte

L'environnement immédiat est souvent source de génération de principes, nous y avons puisé :

- **Intégration au site** : La forme du centre suit parfaitement la forme du terrain.
- **Alignement/Recul** : Le projet s'inscrit dans un alignement par rapport aux voies qui l'entourent afin d'assurer un ordonnancement, une continuité urbaine et une exploitation rationnelle de l'occupation du sol.
- **La Perméabilité** : Elle est traduite par la notion de continuité visuelle et spatiale à travers la transparence et une relation facilitée entre l'extérieur et l'intérieur par de multiples possibilités d'accès.
- **La fusion dans l'urbain** : le projet s'enracine dans l'urbain et il assure une continuité d'espace urbain et du paysage.
- **L'articulation avec le contexte** : l'intégration du bâtiment de l'ancienne gare.

2.2.2 Principes et concepts liés au thème :

La thématique aussi nous impose un certain nombre de concepts et de principes propre à elle. Nous citons :

- **La transparence** : pour assurer une continuité visuelle entre l'intérieur qui abrite des espaces à connotation urbaine avec la rue, espace urbain par excellence.
- **La simplicité** : Dans un projet architectural, la simplicité est le fruit d'une recherche patiente, qui tend à unir les thèmes confus du réel dans le concept d'une géométrie reconnaissable. La simplicité en architecture ne s'atteint que par une solution élégante ; celle qui porte la complexité des phénomènes à une seule image succincte.

- **L'animation** : Elle est assurée par la capacité d'attirer les visiteurs et les clients en offrant de diverses activités et fonctions.
- **Le parcours** : Création des parcours et des circuits fluides pour une meilleure circulation dans le projet et pour répondre aux concepts de fluidité et de dynamique du public.
- **La centralité** : La création du moment de vie et un cœur du projet qui se dessine à travers l'évidement de ce dernier.

2.3 Formalisation :

- Notre projet dans son évolution est passé par plusieurs étapes :

Etape 01 : Alignement + occupation totale de la parcelle d'intervention

- Nous avons parti sur une occupation totale de site d'intervention et un alignement par rapport à l'Avenue Larbi Ben M'hidi afin d'assurer une meilleure intégration à l'ordre de tissu urbain et assurer la continuité Du Projet avec Son contexte.
- Marquer l'accueil par un **parvis** qui fera office à la fois d'un élément d'appel et d'orientation vers l'entrée principale mais aussi un lieu de rencontre.

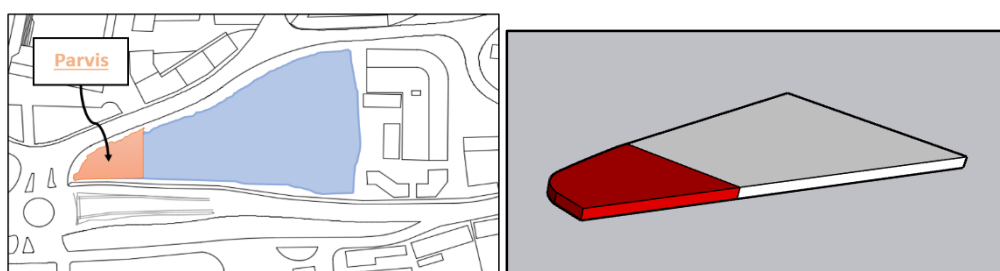


Figure 156: étape 01 de la genèse du projet , traitée par auteurs

Etape 02 : Projeter les axes majeurs structurant notre projet :

- C'est l'étape ou on matérialise deux axes qui vont structurer notre projet.

Axe 01 (jaune) : assure l'alignement par rapport à la voie principale.

Axe 02 (bleu) : axe visuel du point de la bougie.

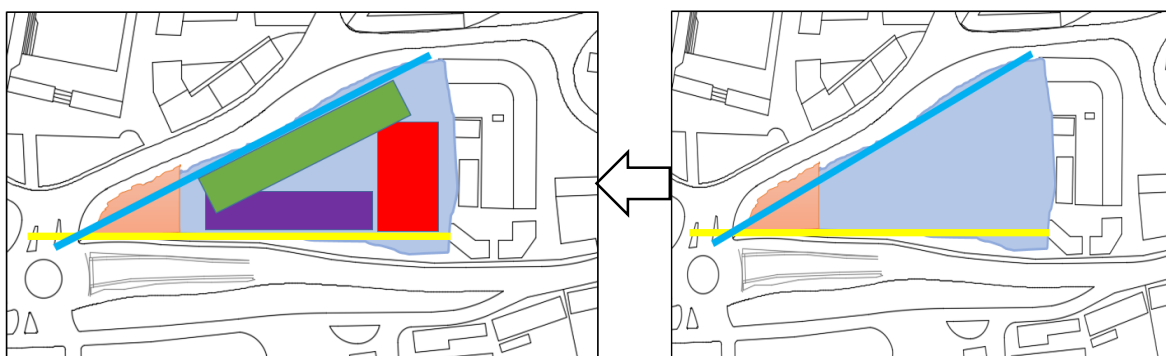


Figure 157: étape 02 de la genèse du projet , traitée par auteurs

- Les différentes entités du projet sont stratégiquement réparties le long des axes majeurs, assurant une accessibilité optimale, fluide et une entrée aisée vers chaque zone clé du projet.

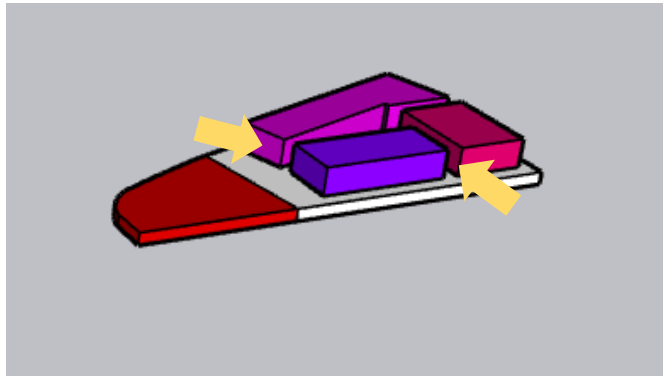


Figure 158: résultat 3D de l'étape 02, traitée par auteurs

Etape 03 : créer une centralité dans notre projet :

Le patio, constituera le cœur vibrant de notre projet dynamique, offrant un espace de rencontre et de détente, cet espace ouvert et convivial sera le point focal, favorisant une expérience enrichissante et communautaire pour tous.

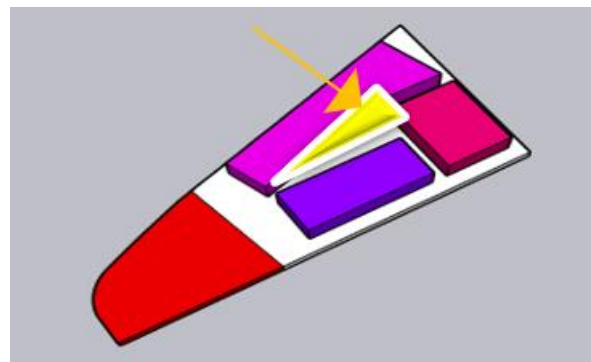


Figure 159: étape 03 de la genèse du projet, traitée par auteurs

Etape 04 : créer une galerie commerciale :

La galerie assurera la fluidité du projet en facilitant la circulation entre les différentes entités. Cette galerie servira de lien central, articulant harmonieusement des divers espaces et améliorant l'expérience globale des visiteurs.

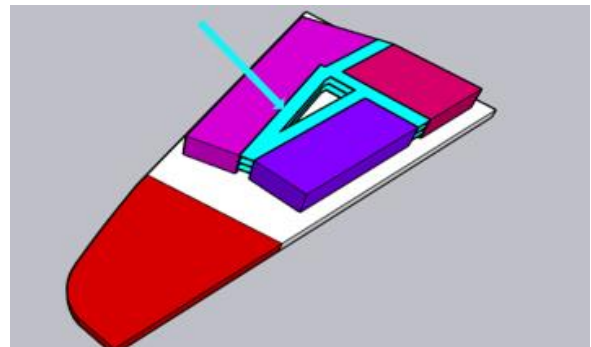


Figure 160: étape 04 de la genèse du projet, traitée par auteurs

Étape 05 : la réalisation des soustractions

Afin d'alléger le volume, ce qui permettra de créer des terrasses, offrant des espaces de consommation et de détente de qualité. Ces terrasses enrichiront l'expérience des visiteurs en ajoutant des zones agréables et fonctionnelles.

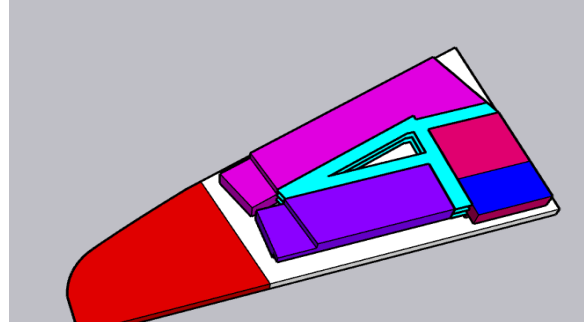


Figure 161: étape 05 de la genèse du projet , traitée par auteurs

Étape 06 : le développement de la volumétrie en hauteur

Nous envisageons d'intégrer deux nouveaux volumes au troisième et quatrième étages, en laissant une partie de la surface libre, cela permettra d'alléger le projet et d'apporter du dynamisme à la façade. En montant en hauteur, nous évitons l'effet d'un projet écraser.

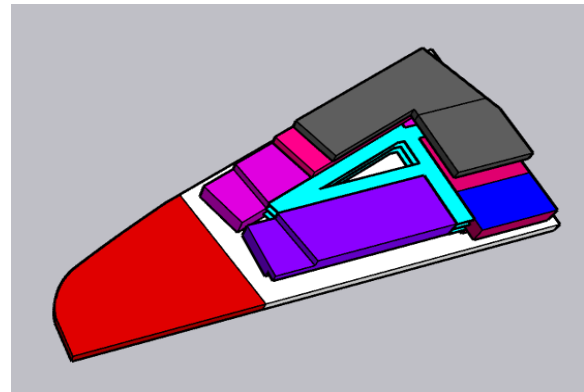


Figure 162: étape 06 de la genèse du projet , traitée par auteurs

Résultat de la Genèse en 3D :

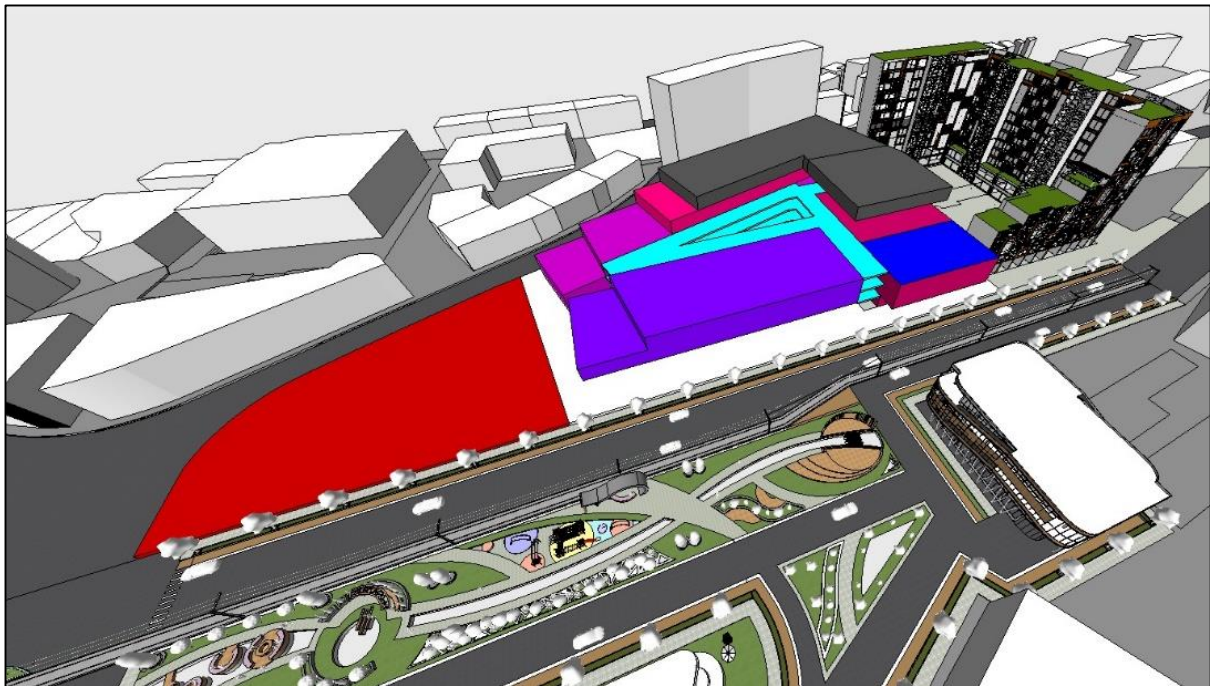


Figure 163: Résultat 3D, traitée par auteurs

3. Description du projet :

Notre projet vise à répondre aux besoins des habitants tout en dynamisant le quartier et en l'ouvrant sur la ville. Il s'agit de la création d'un centre commercial et de loisirs qui s'érigera sur le site de l'ancienne gare, s'intégrant harmonieusement au paysage environnant.

Notre projet s'étend sur quatre niveaux, offrant des terrasses accessibles, et couvre une surface de ... m² au sol. L'aménagement des niveaux suit une organisation linéaire, permettant des déplacements fluides et une découverte aisée des différents espaces. À l'intérieur, les diverses entités sont agencées autour d'un patio central, qui constitue le cœur vibrant du projet. Ce patio centralise la circulation et crée un point de convergence naturel, facilitant l'orientation et l'interaction entre les visiteurs. Les terrasses, quant à elles, offrent des espaces extérieurs supplémentaires pour la détente et les loisirs, enrichissant l'expérience globale des usagers.

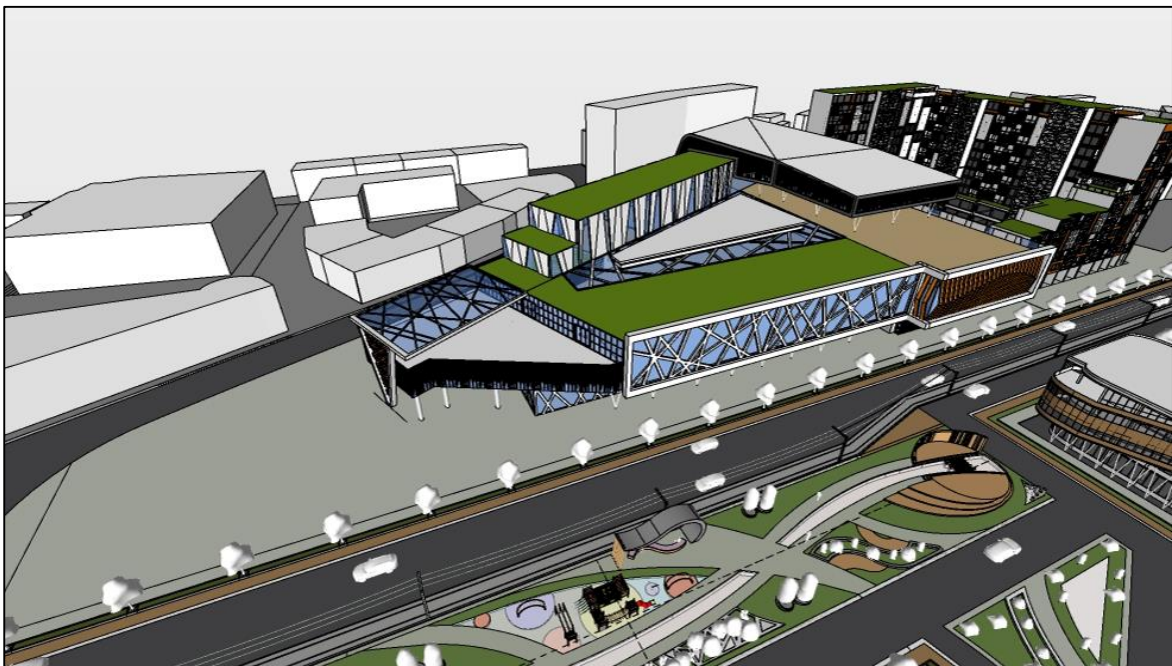


Figure 164: 3D sketch up de projet, traité par l'auteur

3.1 Accessibilité :

Notre projet est conçu selon le principe d'ouverture à l'urbanité, étant perméable aux flux de public. Il dispose d'un accès mécanique sur le côté nord, relié au parking souterrain. Trois accès piétons sont également prévus

un accès principal depuis l'intersection de la Bougie, passant par le parvis ouest, un accès secondaire du côté de la voie Larbi Ben Mhidi, et un accès tertiaire du côté de la cité EPLF.

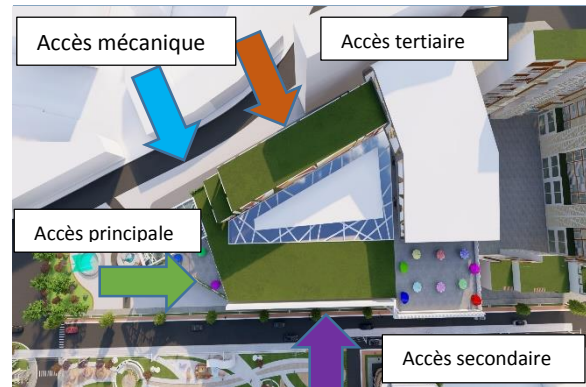


Figure 165 : accessibilité au projet Source : auteurs

3.2 Les entités du projet

Les entités du projet se déclinent de la manière suivante :

a. Échange et commerce : Cette entité comprend principalement des galeries commerciales, des espaces de consommation, ainsi que des zones dédiées au bien-être et à la remise en forme :

- Un hypermarché.
- Univers de la beauté.
- Univers de la mode.
- Univers de l'électronique.
- Restauration.
- Divers services.

b. Détente et loisirs : il s'agit de divers espaces de détente tels que cafétéria, salles de jeux et des terrasses.



Figure 166 : vue sur l'espace de consommation
Source : auteurs



Figure 167 : vue sur l'espace de consommation
Source : auteurs



Figure 169: vue sur le hall d'accueil
Source : auteurs



Figure 168 : vue sur le hall d'accueil
Source : auteurs



Figure 170 : Vue sur l'hypermarché
source : auteurs



Figure 171 : vue sur la boutique d'habillement
Source : auteurs

3.3 Lecture des plans

➤ Dans cette rubrique, nous allons développer le détail des espaces intérieurs contenus dans chaque niveau fonctionnel.

- a) **Plan du "sous-sol"** C'est un niveau dédié exclusivement pour l'entité logistique. Il comprend deux parties : **un parking**, ainsi que des **locaux techniques, stockage**.



Figure 172: Plan sous-sol, traité par auteur

b) Plan du "RDC"

Le RDC Comporte un accueil, un espace fluide qui fait office d'espace ouvert avec différents aménagements (poufs, fauteuils) dans un esprit cocooning.

Nous avons aussi à ce niveau un espace de consommation spacieux comprenant une cafétéria avec terrasse, un hyper marché et divers commerces (pharmacie, tabac, etc) tous agencés autour d'un patio central. Ce dernier constitue le cœur du centre, un lieu dynamique dédié aux expositions.

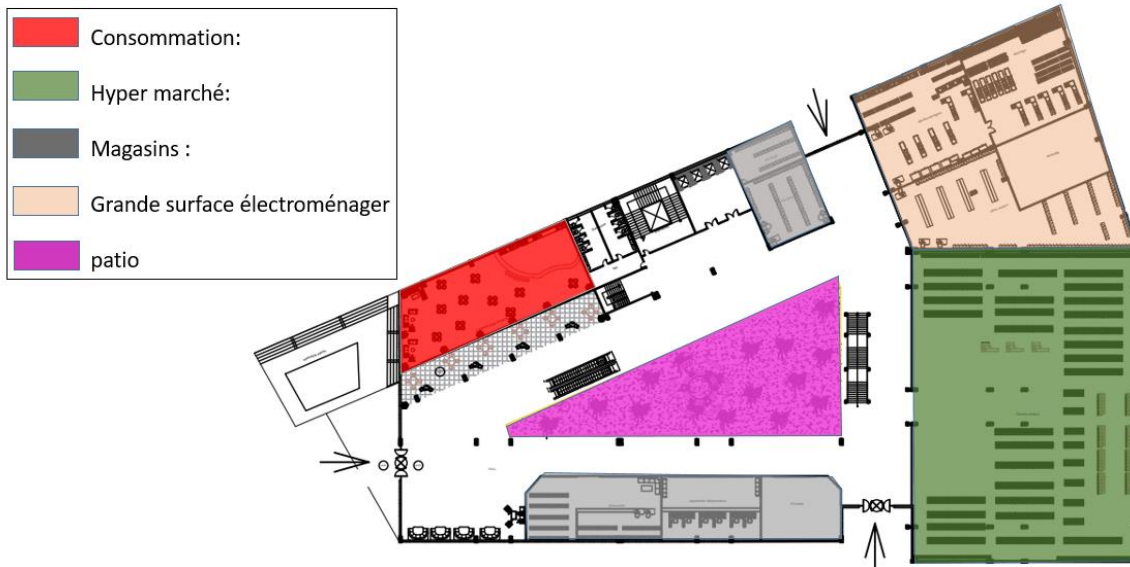


Figure 173: Plan RDC, traité par auteur

c) Plan du "1^{er} étage"

A ce niveau, on découvre une succession de boutiques de mode prestigieuses s'étendant sur tout le premier étage, avec une galerie élégante surplombant le patio.



Figure 174: plan 1^{er} étage, traité par auteur

d) Plan du "2^{ème} étage"

Sur ce niveau règne une certaine dynamique car nous y trouvons un univers de beauté, un univers de mode avec une variété de boutiques, un espace de réalité virtuelle ainsi qu'un salon de thé. A partir de ce dernier, nous pouvons accéder sur une terrasse orientée côté bougie afin de joindre la consommation à la détente et surtout varier la qualité des espaces proposés aux usagers.

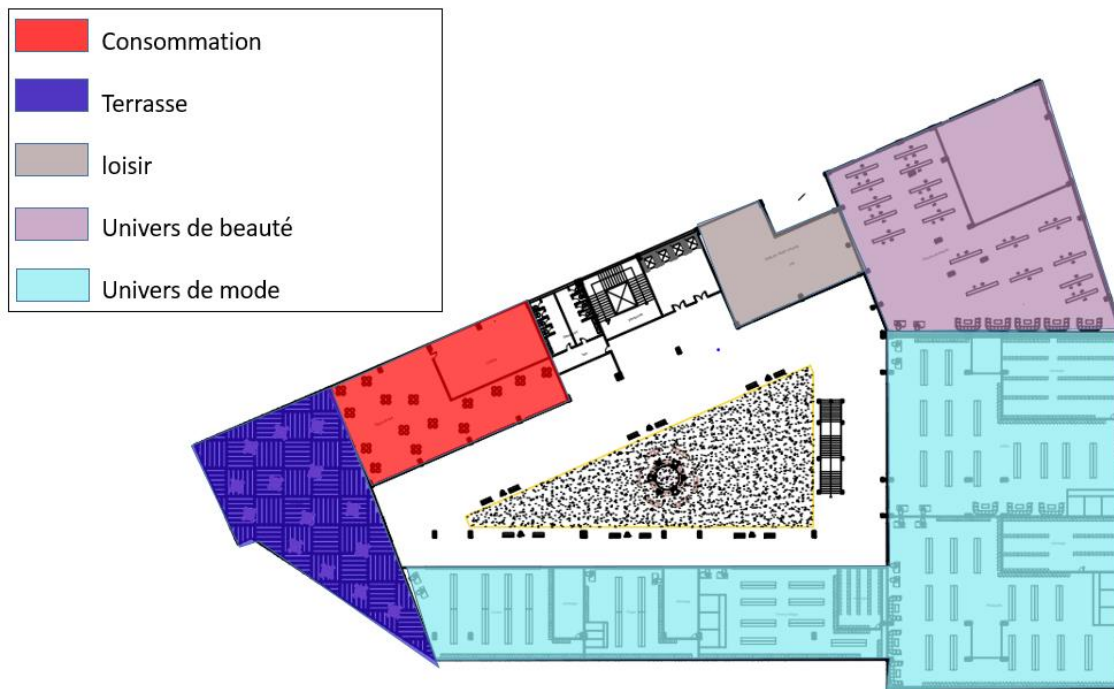


Figure 175: Plan 2^{ème} étage, traité par auteur

d) Plan du "3^{ème} étage"

Ce niveau est réservé pour l'entité loisir et consommation avec un coin de jeu et un espace de repos (terrasse) et une crémèrie. Les espaces sont agencés d'une manière à assurer une ambiance conviviale et propice.

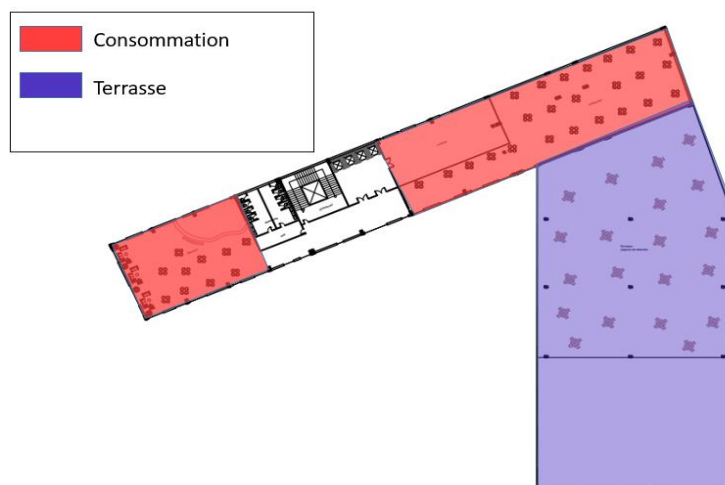


Figure 176: plan 3^{ème} étage, traité par auteur

e) Plan du "4^{ème} étage"

Ce niveau abrite l'administration de ce centre commercial

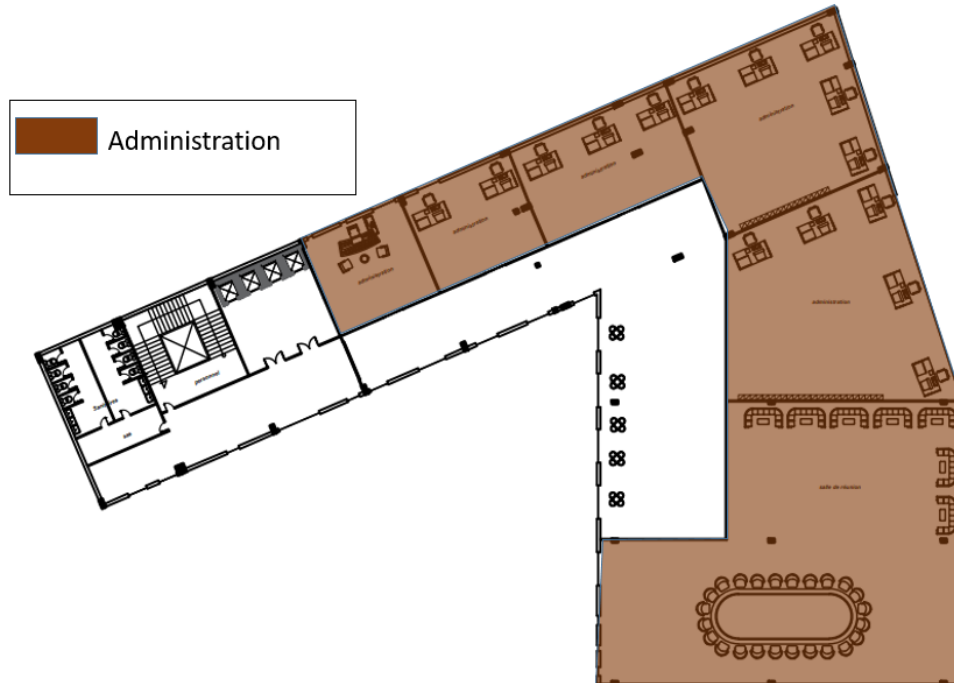


Figure 177: plan 4^{ème} étage, traité par auteur

Lecture des façades

Sur l'ensemble des façades du projet, nous avons voulu traduire un langage contemporain d'inspiration tantôt moderne, tantôt post moderne. Ce choix se justifie par la volonté de donner une image à la fois jeune et actuelle.

Traitées de sorte à atteindre un équilibre parfait entre le travail du plein et du vide, concept clé de notre projet. Elle se matérialise grâce aux murs rideaux et au béton translucide, créant pour les visiteurs une impression de continuité logique des espaces. Cette conception offre aux occupants des ambiances variées, en fonction de l'intensité de la lumière qui varie selon le positionnement des modules triangulaires choisis. Ainsi, nous incitons les visiteurs à fréquenter et à faire leurs achats dans notre centre.

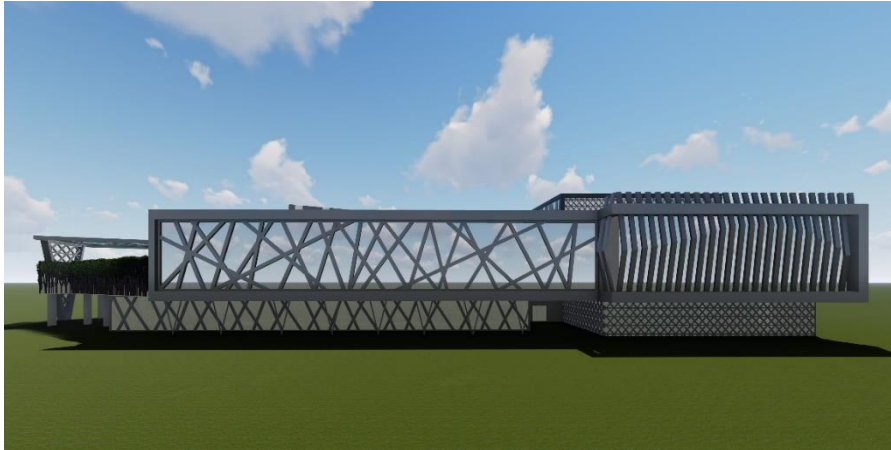


Figure 178: Façade principale du centre commercial, traité par auteur

Un projet contemporain par sa forme, ses façades et ses matériaux, qui assure une lisibilité claire et permet l'identification aisée de ses différentes parties, tout en s'intégrant harmonieusement à son environnement urbain. C'est un lieu privilégié d'échange et de convivialité au cœur de la ville, visant à en faire un pôle attractif et dynamique, et à valoriser sa position stratégique, conformément à notre concept de centralité.

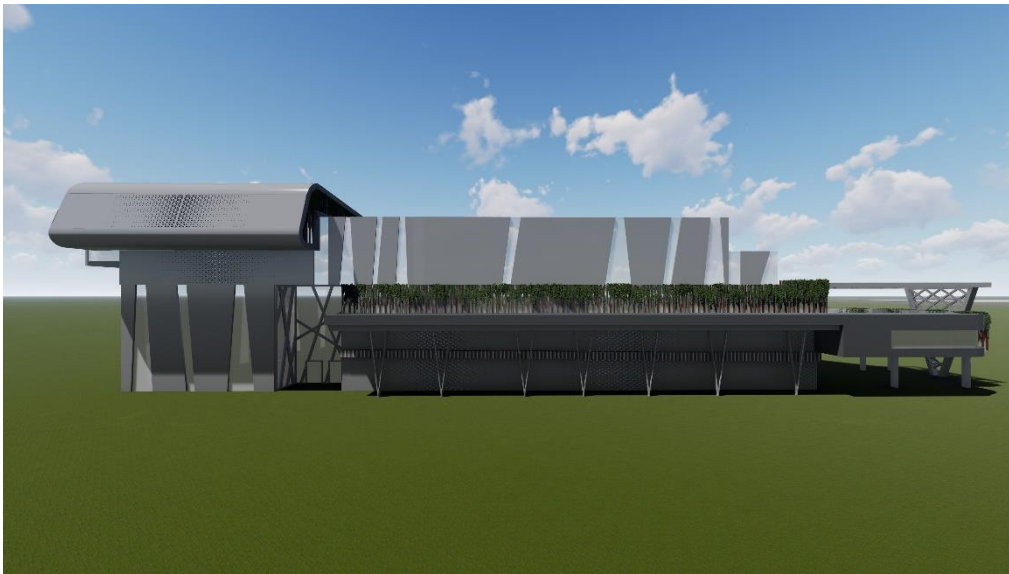


Figure 179: Façade postérieur du centre commercial, traité par auteur

Conclusion :

L'approche architecturale représente l'aboutissement et la concrétisation de toutes démarches antérieures, nous ayant permis d'extraire les concepts intégrés au projet avant de passer à l'approche constructive.

V Approche constructive :

Introduction :

Il est certain que le choix du système constructif est une phase importante dans l'élaboration du projet architectural. C'est à cette phase que l'architecture fait appel aux autres sciences intervenant dans la construction.

« L'architecture n'est pas uniquement une œuvre d'Art mais c'est le fruit du fusionnement entre le côté artistique et le côté technique »

Dans cette partie nous allons développer les techniques constructives dans notre projet, afin d'assurer les exigences fonctionnelles, spatiales et formelles spécifiques à notre projet qui va nous permettre d'avoir un ensemble d'atouts qui se résume en :

- Stabilité de l'ouvrage
- Durabilité
- Confort
- Esthétique

Et de la, notre choix s'est porté sur deux types de structure à savoir : une Structure métallique et une Structure en béton armé

Les gros œuvres

- Infrastructure :

Elle représente l'ensemble des fondations et tous les éléments au-dessous de la base, elle doit constituer un ensemble rigide capable de remplir ses fonctions. Elles sont en générale définies par un tableau d'études spécialisé, après réalisation d'une étude géotechnique. Vue la nature du sol dans la zone de TIZI-OUZOU, son classement dans la zone sismique N°II, ainsi l'importance des charges permanentes et les surcharges d'exploitation de notre projet Nous optons pour : Des fondations avec semelles filante sous les voiles et des fondations avec des semelles isolées pour le reste de projet

- Les voiles :

Nous avons prévu des voiles en béton armé dans les parties enterrées (sous-sol) afin de retenir les poussées des terres, et de l'eau, et assurer au même temps un contreventement de la structure. Les murs de soutènement seront accompagnés d'un drainage périphérique



Figure 180: les voiles du projet, traiter par auteur

- **Les joints :**

La structure adaptée dans le projet présente un joint de dilatation qui a pour but de :

Séparer les parties de charge et de géométries différentes.

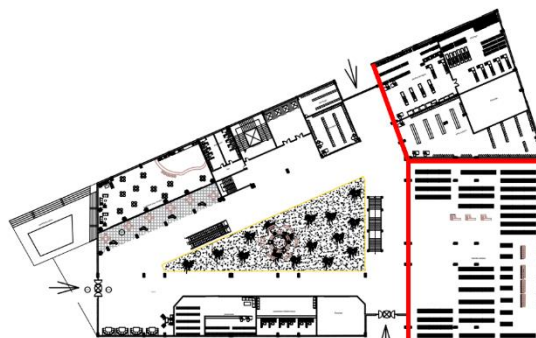


Figure 181: le joint du projet, traiter par auteur

- **La superstructure**

Les poteaux

Leurs fonctions c'est d'assurer la descente des charges verticales vers les fondations et le sol. Dans notre projet on a utilisé trois types :

- **Poteaux en Béton armée :** Nous avons opté pour des poteaux en béton armé de section (x) pour : La maîtrise de sa mise en œuvre ; son coût de réalisation faible ; et sa bonne résistance au flambement.
- **Les poteaux métalliques inclinés :** ce type de poteaux a été choisi essentiellement pour ses bonnes performances au flambement. Ce dernier est celui qui répond le mieux aux exigences esthétiques. Dans notre projet, on a opté pour des poteaux inclinés au niveau du parvis.

- **Le plancher**

Le plancher collaborant

Il est constitué d'une dalle en béton coulée sur un profilé métallique large collaborant. La tôle constitue l'armature basse du plancher.

Ce type de plancher à plusieurs avantages :

- Diminution de la flèche.
- La facilité et la rapidité de sa mise en œuvre.
- Sa capacité à s'étendre à des grandes portées.
- Sa légèreté.

- **Les matériaux :**

Les murs rideaux

Les murs rideaux constituent un excellent choix pour maximiser l'apport de lumière naturelle dans un bâtiment. C'est pourquoi nous avons opté pour ce type en particulier.

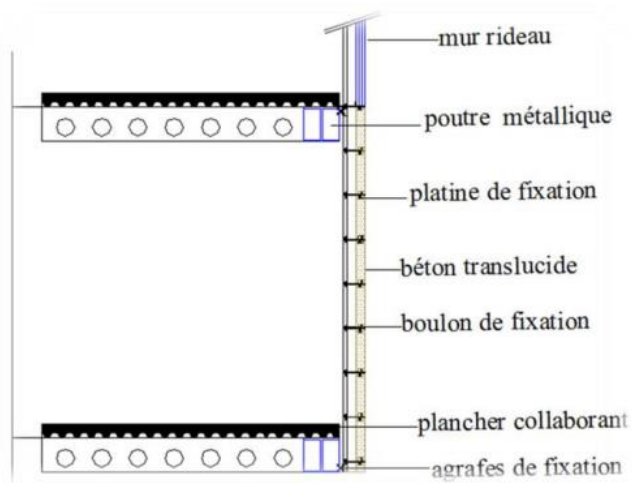


Figure 182 détail de fixation de mur rideau, www.bacacier.com

- **Les cloisons intérieures**

Cloisons en maçonnerie

Au niveau des murs intérieurs et des locaux techniques qui constituent une source de bruit et des espaces humides (sanitaires), nous retiendrons des en brique de 10 cm d'épaisseur.

Les cloisons vitrées

Pour les boutiques et espaces commerciaux.

Conclusion générale

Dans l'élaboration de ce travail, notre préoccupation principale a été de contribuer au renouvellement urbain du périmètre de l'entrée Ouest de Tizi-Ouzou. Pour concrétiser notre ambition, nous avons été animés par une volonté de réussir l'opération urbaine, en programmant plusieurs interventions ponctuelles ainsi qu'un projet structurant dans une stratégie globale.

Nous avons également cherché à cerner au mieux les besoins des usagers avant de formuler notre problématique. Notre objectif était d'ouvrir le quartier sur la ville, de créer un quartier durable conciliant mixité fonctionnelle et sociale, et de revaloriser l'identité locale dans une démarche participative de renouvellement urbain.

Notre souhait était de réaliser un « projet urbain intégré ». Nous avons visé à coudre les différentes entités afin de constituer un ensemble cohérent, fonctionnel et indissociable : un lieu de vie, d'échange et d'intercommunication.

Nous espérons avoir réussi à donner à la ville de Tizi-Ouzou une nouvelle image accueillante, conviviale, moderne, dynamique et contemporaine.

Bibliographie :

Ouvrages :

- Dictionnaire De L'Urbanisme de Françoise Choay
- Dictionnaire Larousse
- Dictionnaire Le Robert
- Philippe Panerai Jean Charles ; Analyse Urbaine ; Depaule Marcelle Demorgon 1999.

Mémoires :

- Ben cheikh Sabrina, Bouaziz Mohammed Amine ; Pour un cœur de la ville de Tizi Ouzou ; 2015.

Documents :

Direction de l'urbanisme de Tizi Ouzou ; PDAU ; version 2008

Sites internet

- [Google Maps](#)
- www.archdaily.com
- <https://halshs.archives-ouvertes.fr/hal-01075776/document>
- www.toupie.org/Dictionnaire/Culture.htm
- <https://www.m-culture.gov.dz/images/Normalisation-des-infrastructures-et-equipements.pdf>
- <https://es.wikiarquitectura.com/>
- <https://www.archdaily.com/>
- <https://www.pinterest.fr/>

Annexes :

Interprétation de l'enquête

La participation des habitants :

Après une analyse et une enquête sociale sur le quartier de l'ancienne gare, nous avons constaté les points suivants :

1. Aménagement et création des espaces :

- Les habitants, et plus précisément les personnes interviewées, considèrent que le quartier manque d'espaces de détente et de loisirs, à l'exception de la place Mbarek Ait Menguellat, qui est mal entretenue. Selon une architecte résidante dans le quartier : « C'est vrai que notre quartier possède une place, mais elle ne satisfait pas nos besoins. »

- L'enquête a également révélé que la place n'est pas sécurisée, même si elle est proche de la DGSN : « Notre place nécessite un réaménagement en raison du manque d'aménagement et de l'insécurité ressentie par les usagers. »

2. Loisirs et détente :

- D'après certains avis des habitants du quartier, il existe un besoin de prendre en charge les espaces de détente : « C'est dommage que nous ne soyons pas dans un pays où l'on donne de la valeur à ce genre d'endroit de détente et de convivialité. »

3. Mobilité urbaine :

- Le quartier est exposé à des problèmes d'embouteillages en raison du flux mécanique permanent et du manque d'espaces de stationnement : « Pour une meilleure organisation dans une ville, des aires de stationnement et des parkings sont nécessaires. »

4. Pollution et gestion des déchets :

- Il y a un taux élevé de pollution et un besoin de sensibiliser les habitants à la gestion de leurs déchets, ainsi que les collectivités locales à l'exploitation foncière abusive : « Toute cette situation est du

Questionnaire

1. Quel lieu du quartier appréciez-vous le plus ?

- 4 personnes : Le parc (ancienne gare).
- 2 personne : La placette adjacente au parc de l'ancienne gare.

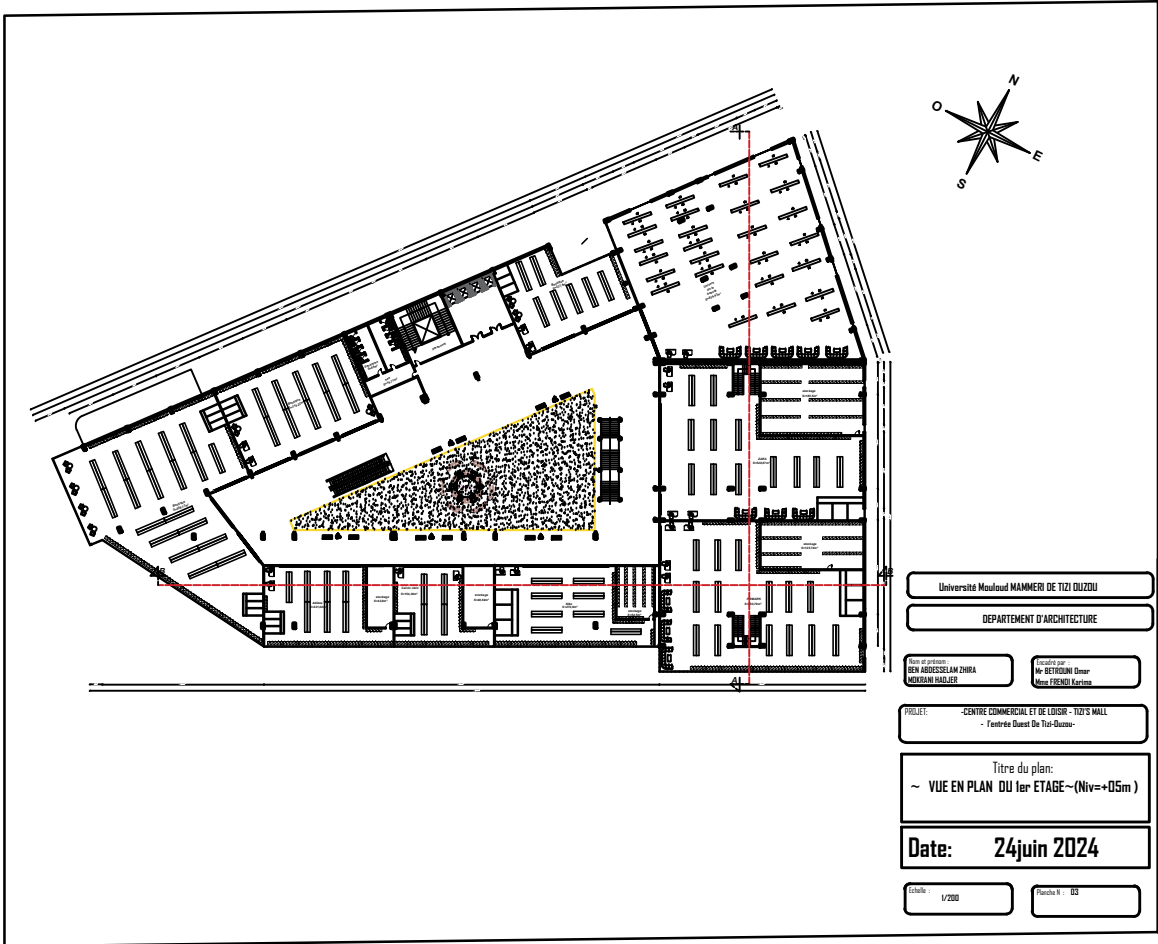
2. Quelle activité souhaitez-vous développer ou promouvoir ?

- 2 personnes : Un équipement culturel.
- 2 personnes : Un équipement touristique.
- 3 personne : Un équipement commercial (centre commercial).

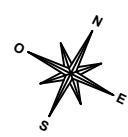
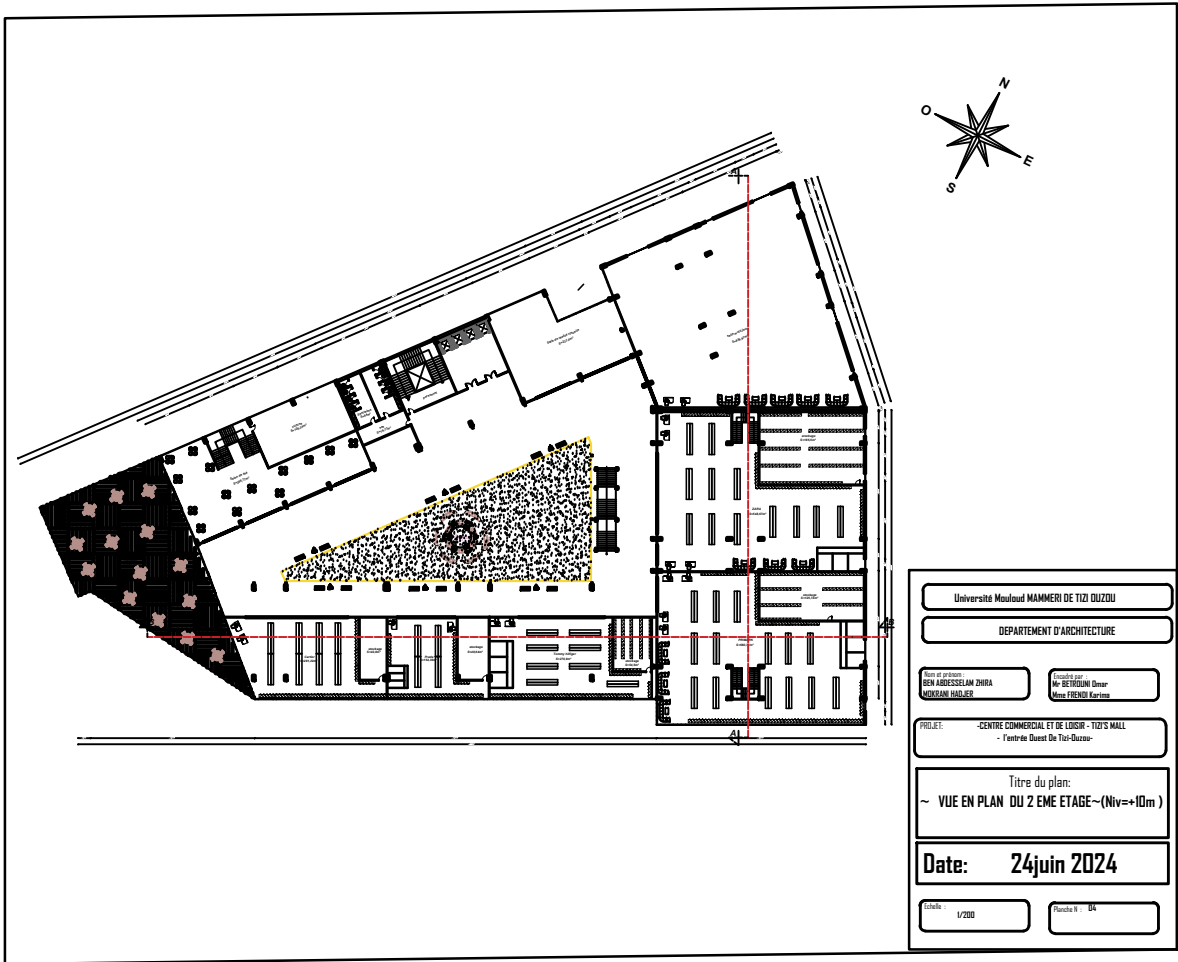
3. Quel endroit aimeriez-vous valoriser ou améliorer ?

- 2 personnes : La Bougie (améliorer son attractivité).
- 2 personnes : Le carrefour de Matoub Lounes (relocaliser vers un espace public).

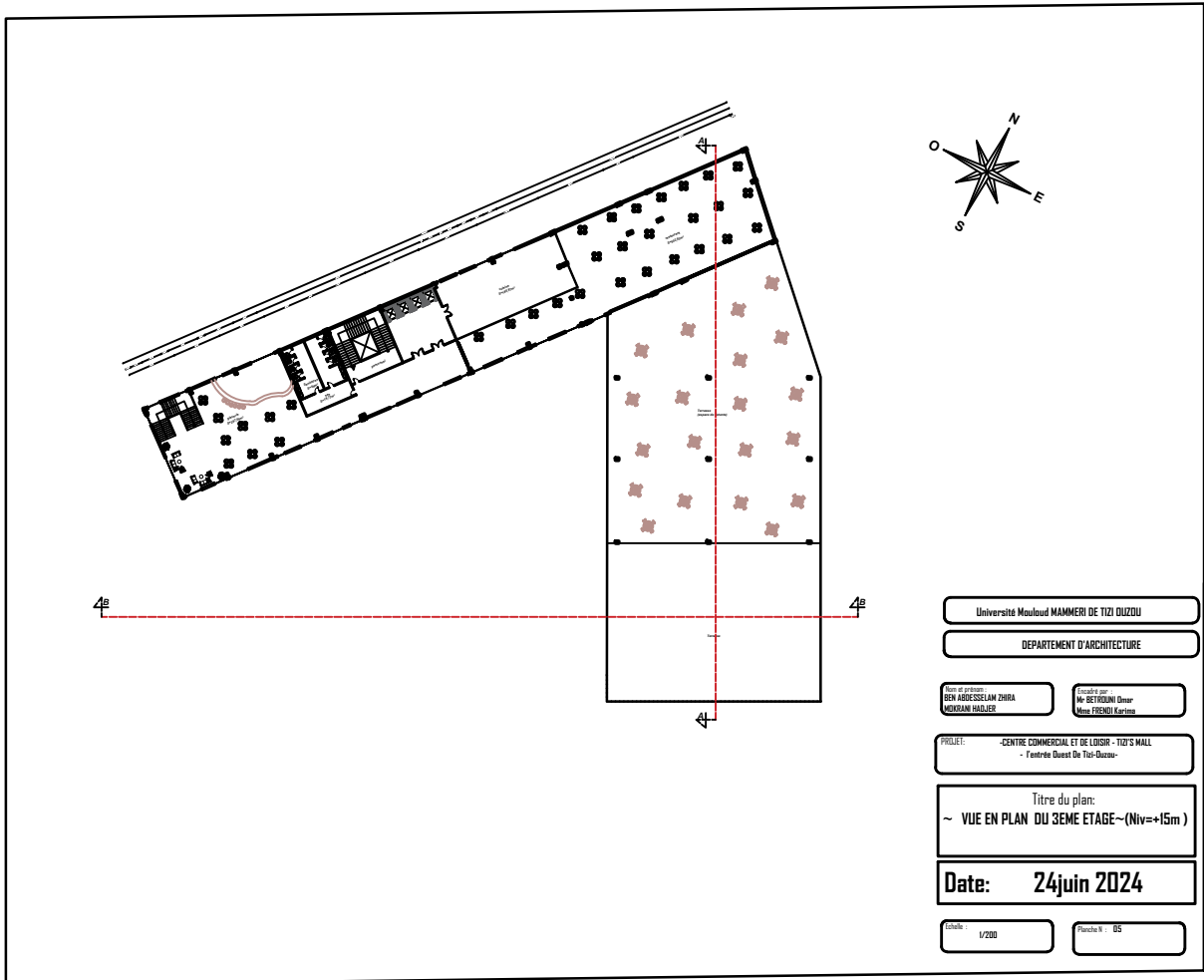
DOSSIER GRAPHIQUE



Université Mouloud MAMMERI DE TIZI OUZOU	
DEPARTEMENT D'ARCHITECTURE	
<small>Élu et professeur</small> BEN ABDESSELAM ZERKA MICHELAN HADJER	<small>Étudiant par</small> Mr. BETROUHI Omar Mlle. FIKRI Elvina
PROJET: -CENTRE COMMERCIAL ET DE LOISIR- TED'S MALL - l'entrée Ouest De Tizi-Ouzou-	
Titre du plan: ~ VUE EN PLAN DU 1er ETAGE ~ (Niv=+05m)	
Date: 24 juin 2024	
Échelle: 1/200	Feuille n° 03



Université Mouloud MAMMERI DE TIZI OUZOU	
DEPARTEMENT D'ARCHITECTURE	
Nom et prénom: BEN ABDESSELAM ZHENA MOKRAM HADJER	Créé(e) par: Mr BERROUKI Oussar Mme FRENKI Karima
PROJET: -CENTRE COMMERCIAL ET DE LOISIR - TIZI'S MALL - Entrée Ouest De Tizi-Ouzou-	
Titre du plan: ~ VUE EN PLAN DU 2 EME ETAGE~(Niv=+10m)	
Date: 24juin 2024	
Echelle : 1/200	Planche N° 04



Université Mouloud MAMMERI DE TIZI OUZOU

DEPARTEMENT D'ARCHITECTURE

Don et projet:
BEN ABDESSELAM THRA
MEROUANI HADJER

Encadré par:
M. ESTROUMI Omer
Mme FRENEL Karima

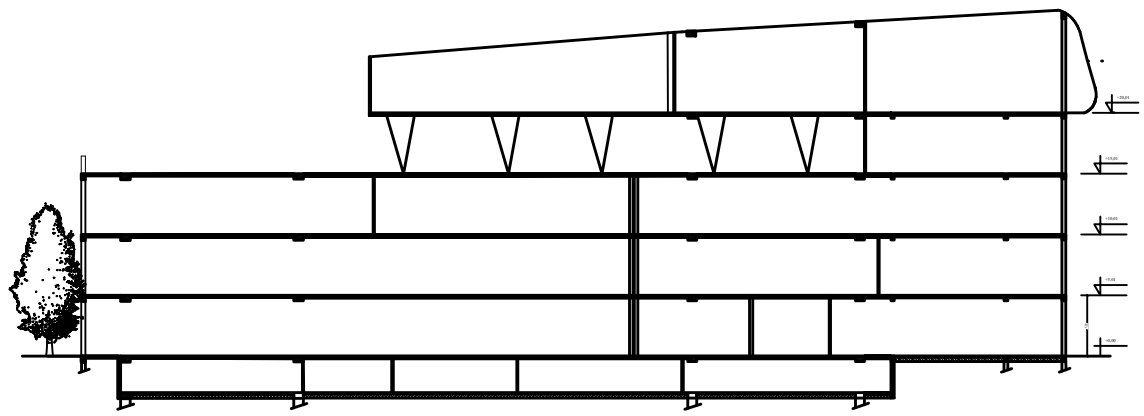
PROJET: -CENTRE COMMERCIAL ET DE LOISIR - TIZI'S MALL
- l'entrée Ouest De Tizi-Ouzou-

Titre du plan:
~ VUE EN PLAN DU 3EME ETAGE~(Niv=+15m)

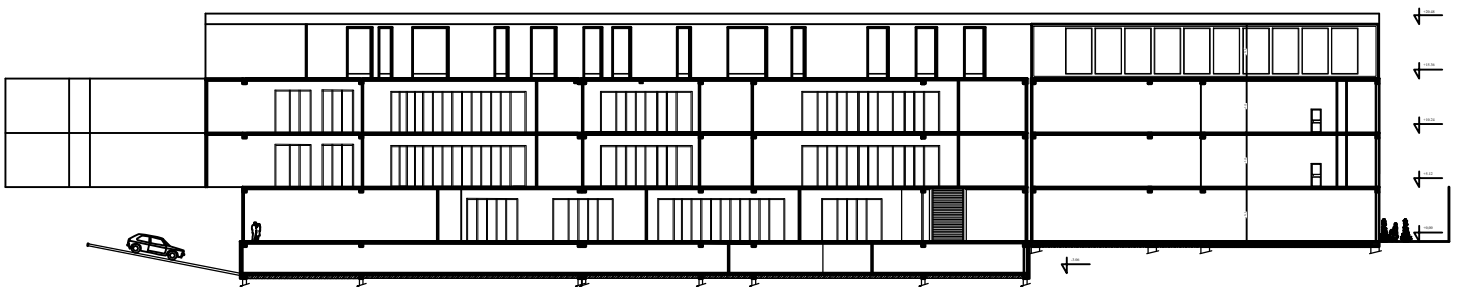
Date: 24juin 2024

Echelle: 1/200

Planche: 05



COUPE AA



COUPE BB