



République Algérienne Démocratique et Populaire  
Ministère de l'Enseignement Supérieur  
Et de la Recherche Scientifique

UNIVERSITE ABDELHAMID IBN BADIS MOSTAGANEM  
FACULTE DES SCIENCES ET DE LA TECHNOLOGIE  
DEPARTEMENT DE GENIE CIVIL & ARCHITECTURE

SPECIALITE: ARCHITECTURE  
Thème

**REANIMATION D'UN AXE QUI A PERDU SA VOCATION  
COMMERCIALE  
CAS D'ETUDE: AVENUE 'BENYAHAY BELKACEM'**

**PRESENTE PAR :**

-CHACHOUA IBTISSEM

**ENCADREUR :**

-MONSIEUR Beldjilali Saïd

**CO-ENCADREUR:**

-Madame Ben Mohammed

## **Année Universitaire 2020/2021**

### **DEDICASE**

Je dédie ce modeste travail à mes chers parents en premier lieu pour leurs soutient et leurs sacrifices, leurs privation pour nous aider à avancer dans la vie

J'espère qu'un jour, je pourrais leurs rendre un peu de ce qu'ils ont fait pour moi, que dieu leur prête bonheur et longue vie.

A mes chères sœurs pour leur aide, leur patience, et leurs écoutes.

A toutes MA famille CHACHOUA.

À mes très chers amis et collègues.

### **REMERCIEMENT**

Je tiens à remercier vivement All

Le tout puissant et miséricordieux pour la volonté et la patience qu'il nous a donné durant cette période et toute notre vie.

Mes remerciements les plus sincères :

A mon encadreur : « MONSIEU SAID BENJILALI » pour leur suivi, leur encouragement, leur soutien, et leur conseil et leur attention auront été d'une aide précieuse dans l'élaboration de ce travail de recherche. Veuillez trouver ici le témoignage de mon respect le plus profond.

Je voudrais également remercier et exprimer mon profond respect à tous les membres du jury, qui ont bien voulu me faire l'honneur d'assister à ma soutenance afin de juré la qualité de ce travail et de formuler leurs remarques constructives.

Et à tout qui m'a aidée, assisté de près ou de loin à l'élaboration de ce travail.

## SYNTHESE

La rue est la rivière de la vie de la ville; le lieu où nous nous Rencontrons; la voie qui mène au centre. Et l'avenue BENYAHYA BELKACEM est la rivière de Mostaganem , cette avenue peut présenter l'extension de l'activité commerciale de la ville et même el peut être la main droite de notre willaya ; cette ancienne avenue avec sa base commerciale , ces façades qui présente un élément essentiel du notre paysage urbain , elle est entre le récent et l'ancien , BENYAHAY BELKACEM a u emplacement très stratégique et avec l'arrivée de la nouvelle moyenne de mobilité le tramway dernièrement , il devient beaucoup plus un endroit peut attirer les grand commerces et présente une architecture homogène sur la façades urbaine .

Dans le cas de boulevard BENYAHYA BELKACEM on a conclu a partir notre étude les point qui manque ce boulevard, commençant par les besoins de la population locale et la clientèle en transit, donc on a posé la question sur les types de commerces qu'on peut intégrer dans ce boulevard pour qu'il peut présenter une ville commerciale à l'échelle d'un boulevard !

Faire une considération à l'arrivée du tramway qui a changé et posséder une nouvelle réalité urbaine et le traitement de la façade urbaine, on proposant des nouveaux fonctionnements au but d'enrichir et renforcer le facteur commerciale.

## الملخص

الشارع هو نهر حياة المدينة. المكان الذي نلتقي فيه الطريق الى المركز. وشارع بن يحيى بلقاسم هو نهر مستغانم ، ويمكن أن يمثل هذا الشارع امتدادًا للنشاط التجاري للمدينة وحتى يمكن أن يكون اليد اليمنى لولايتنا ؛ هذا الشارع القديم بقاعدته التجارية ، هذه الواجهات التي تمثل عنصرًا أساسيًا في المشهد الحضري الخاص بنا ، فهي بين الحديث والقديم ، لبن يحيى بلقاسم موقع استراتيجي للغاية ومع وصول وسيلة التنقل الجديدة الترام مؤخرًا ، يصبح أكثر من مكان يمكن أن يجذب الشركات الكبيرة ويقدم هندسة معمارية متجانسة على الواجهات الحضرية .

في حالة شارع بن يحيى بلقاسم، خلصنا من دراستنا إلى النقاط المفقودة من هذا الشارع، بدءًا من احتياجات السكان المحليين والعلماء العابرين، لذلك طرحنا السؤال عن أنواع الأعمال التي يمكننا دمجها في هذا الشارع حتى تتمكن من تقديم مدينة تجارية على نطاق شارع

النظر في وصول الترام الذي تغير ولديه واقع حضري جديد ومعالجة الواجهة الحضرية، واقتراح وظائف جديدة من أجل  
إثراء وتقوية العامل التجاري

## ABSTRACT

The street is the river of city life; the place where we meet; the way to the center. And avenue BENYAHYA BELKACEM is the river of Mostaganem, this avenue can present the extension of the commercial activity of the city and even it can be the right hand of our willaya; this old avenue with its commercial base, these facades which present an essential element of our urban landscape, it is between the recent and the old, BENYAHAY BELKACEM in a very strategic location and with the arrival of the new medium of mobility the tram recently , it becomes much more a place can attract large businesses and presents a homogeneous architecture on the urban facades.

In the case of BENYAHYA BELKACEM boulevard, we concluded from our study the points missing from this boulevard, starting with the needs of the local population and customers in transit, so we asked the question on the types of businesses that we can integrate into this boulevard so that it can present a commercial city on the scale of a boulevard!

Consideration of the arrival of the tram which has changed and possess a new urban reality and the treatment of the urban facade, proposing new functions in order to enrich and strengthen the commercial factor.

Table des matières	
Dédicace	
Remerciements	
Résumé .....	I
ملخص .....	III
Abstract .....	IV
Table des matières .....	VI
Table des figures .....	X
La partie introductive	
Introduction Générale .....	1
Problématique .....	2
Choix de site .....	3
Objectif de la recherche .....	3
Méthodologie de recherche .....	4
a)-La partie théorique.....	4
b)-La partie d'analyse.....	4
La partie d'analytique	
➤ Analyse du contexte général .....	6
➤ Analyse urbaine .....	
➤ Façade urbaine .....	
➤ Etudes de fonctionnement .....	
➤ Etude de la typologie architecturale .....	6
➤ Analyse séquentielle .....	6
Les cas similaires	
➤ BOULEVARD PIE –IX.....	6

## La partie d'intervention

➤ Les actions d'intervention .....	8
➤ Les nouveaux bâtiments.....	8
➤ L'aération de la façade urbaine .....	8
➤ Synthèse d'intervention .....	8
➤ Les documents graphiques .....	8

## Tables des figures

Figure 1 : Trame moderne (droite de la ville de Dublin et à gauche à la ville de Lyon) .....	8
Figure2 : Trame traditionnel à la ville de PORTO. ....	10
Figure 3 : Une carte conceptuelle de formulation de la problématique .....	12
Figure 4 : Les objectifs de choix de site .....	13
Figure 5 : Démarche d'analyse .....	13
Figure 6 : les limites de l'avenue .....	15
Figure 7 : La typologie / fonctionnement .....	16
Figure 8 : Rapport parcelle / voirie, bâti .....	16
Figure 9 : le style architectural .....	17
Figure 10 : les fonctionnements .....	30
Figure 11: la banque.....	31
Figure 12: l'hôtel.....	32
Figure 13: l'hôtel .....	32
Figure 14 : des habitats individuels non intégrés .....	33
Figure 15 : des habitats individuels intégrés .....	33
Figure 16 les habitats collectifs .....	34
Figure 17: les pourcentages de fonctionnement .....	35
Figure 18 : synthèse .....	35
Figure 19: les types de commerces .....	36
Figure 20: analyse séquentielle .....	37
Figure 21 : séquence01, Vers le haut, source d'auteur source .....	39
Figure 22 : séquence02, Vers le haut, source auteur.....	40
Figure 23 : séquence01, Vers le bas, source auteur.....	40
Figure 24 : séquence02, Vers le bas, source auteur.....	40

Figure 25 : séquence 03, vers le bas, source auteur.....	
Figure 26 : séquence04, Vers le bas, source auteur .....	41
Figure 27: le boulevard OIE- IX .....	41
Figure 28 : les limites de boulevard.....	42
Figure 29 : les problématiques.....	43
Figure 30 : le réaménagement de boulevard .....	43
Figure 31 : la réparation du commerce .....	43
Figure 32 : la répartition des secteurs .....	43
Figure 33 : les actions d'intervention .....	45
Figure 34 : les bâtiments démoulés / réhabilités .....	46
Figure 35 : les bâtiments démoulés / réhabilités .....	
Figure 36 : l'opération de réhabilitation .....	48
Figure 37 : les nouvelles constructions .....	48
Figure 38 : H house Alger .....	49
Figure 39 : le centre commercial .....	50
Figure 40: Cinéma .....	50
Figure 41: la façade commerciale .....	51
Figure 42 : la répartition des commerces .....	52
Figure 43: l'emplacement des ruelles et impasses .....	52
Figure 44 : les ruelles .....	53
Figure 45 : la nouvelle placette .....	5
Figure 46 : synthèse d'intervention.....	



## **1. Introduction :**

*« La rue est la rivière de la vie de la ville; le lieu où nous nous  
Rencontrons; la voie qui mène au centre»*

LE TRAM; c'est avant tout conçue un système de transport collectif très performant avec ses véhicules spécifiques qui; circulant en site propre sur des rails ; assurant une desserte efficace des quartiers traversés grâce a des stations espacées 500m environ ou les voyageurs montent ou descendent de plein pied , mais c'est aussi un projet urbain, voire un projet de société, Dublin et Lyon (**voir la figure .1**) ; Lyon et à Porto (**voir la figure. 2**) ; une intégration du tramway dans ces trois grands villes possède une nouvelle réalité urbaine avec un nouveau type de commerce.

Dans ce cas le tram fait partie du paysage ou il possède une nouvelle réalité urbaine, il est à la fois une réponse efficace et durable à une demande.



**Figure 1:Trame moderne (droite de la ville de Dublin et à gauche à la ville de Lyon).**



**Figure 2: Trame traditionnel à la ville de PORTO.**

### **1.1-A l'échelle de quartier**

La rue est à la fois un espace de voisinage ; d'habitation ; d'échange commercial et socioculturel, elle représente aussi un lieu d'urbanité où les gens se pensent et se découvrent à travers les pratiques sociales, c'est un élément indispensable de l'aménagement urbain qui a vécu des changements à travers le temps du tissu urbain et le mode d'habitat

### **1.2-A l'échelle de la ville**

La rue introduit en ville un type d'espace différent et se réfère à une autre échelle que celle familière des quartiers, elle se compose de :

- **l'Avenue**
- **Boulevard**

UN AVENUE une grande voie urbaine, définition bordé par des arbres 'même s'il peut exister des avenues sans arbres' anciennement utilisé pour le déroulement des chasses royales du fait de sa perspective qui liait un château à l'autre de transport et un outil de requalification et restructuration urbaines.

Mostaganem a connu plusieurs changements au niveau de son tissu urbain et avec le développement des moyens de transports, elle a vu une nouvelle réalité urbaine surtout avec l'arrivée du tramway et qui passe par notre avenue BENYAHAYA BELKACEM.

À partir de ces deux principes la voie et le tramway on a essayé de réaménager cet avenue et surtout récupérer sa vocation commerciale

L'enquête que j'ai fait avec les usagers et les commerçants de cet boulevard j'ai remarqué que la majorité des commerces ont été abandonnés à cause des travaux de tramway

« y'avait des voisins commerçants qui ont abandonné BENYAHYA BELGACEM, imaginez-vous Mm que les travaux sont commencés à partir de 2014 ; les passages était bloqués, on n'a pas pu continuer ! Y 'avait pas des clients » dit le vendeur !

Le projet de tramway non seulement dans la mobilité urbaine ou son composant transport mais aussi dans son composant aménagement urbain et paysager, c'est l'occasion de repenser le réaménagement de l'espace ; de récupérer sa vocation commerciale et traiter les façades urbaines.

## 2. Problématique :

Une enquête avec les utilisateurs (l'image de la cité) de l'avenue et un nombre des visites de la zone d'étude nous permettre à formuler des constats et les résumer à une question fondamentale est la problématique. (Voir la figure .3)

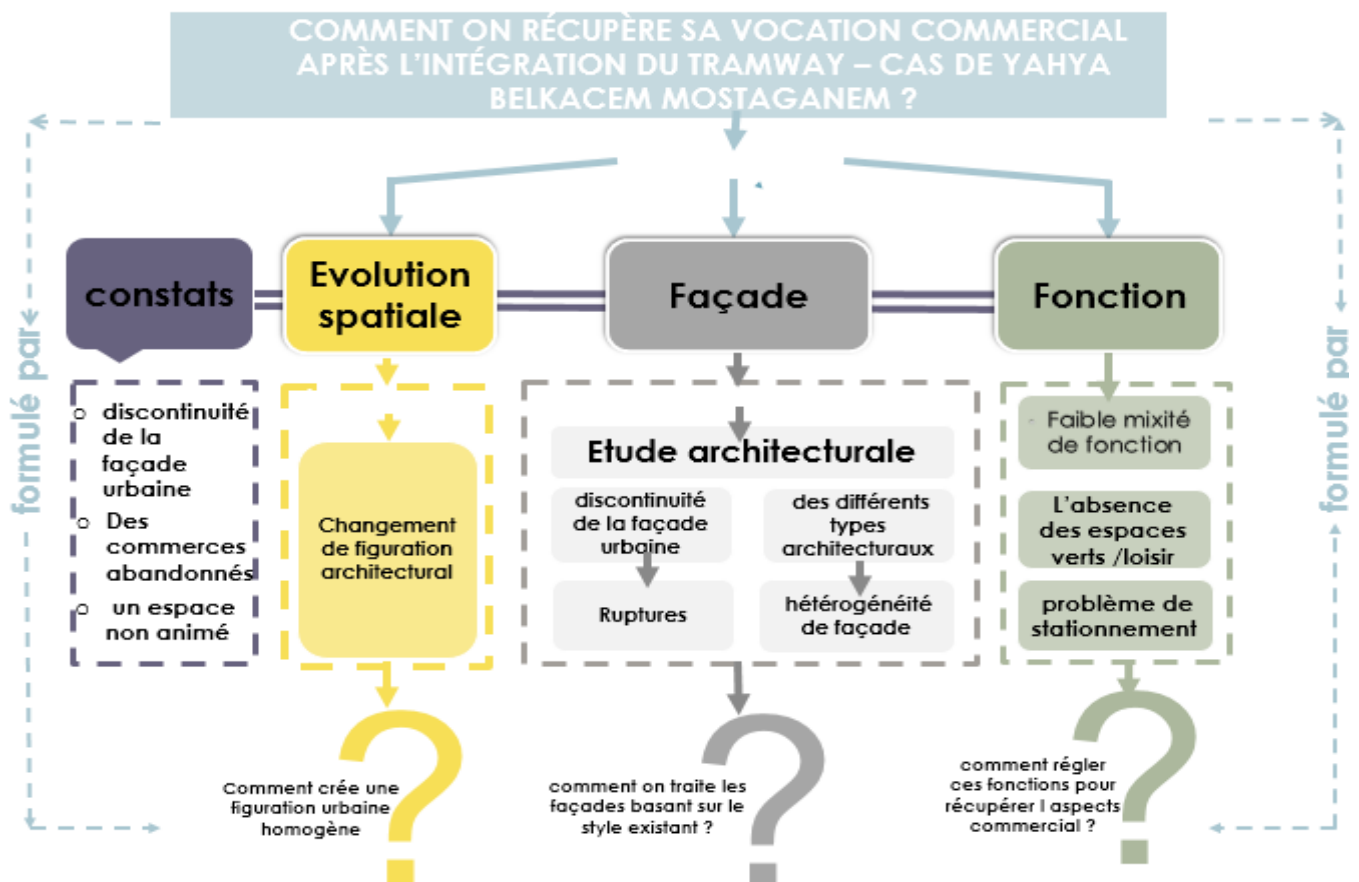


Figure 3: Une carte conceptuelle de formulation de la problématique

## L'avenue BENYAHAYA BELKACEM –Mostaganem

Ex route de Ghilizane ; l'axe de tramway qui avait un aspect historique essentielle et avec le développement de la ville ' changement des éléments qui bougent et les matériels statistiques' et surtout avec l'implantation du tram qui a imposé une nouvelle réalité urbaine et son aspect paysagère la zone se change complètement alors; comment on peut revivre cet axe !

Le tramway a imposé une nouvelle réalité urbaine faut adapter les Aménagements pour introduire une cohérence concernant la forme urbaine et son aspect paysagère. Plus la potentialité commerciale.

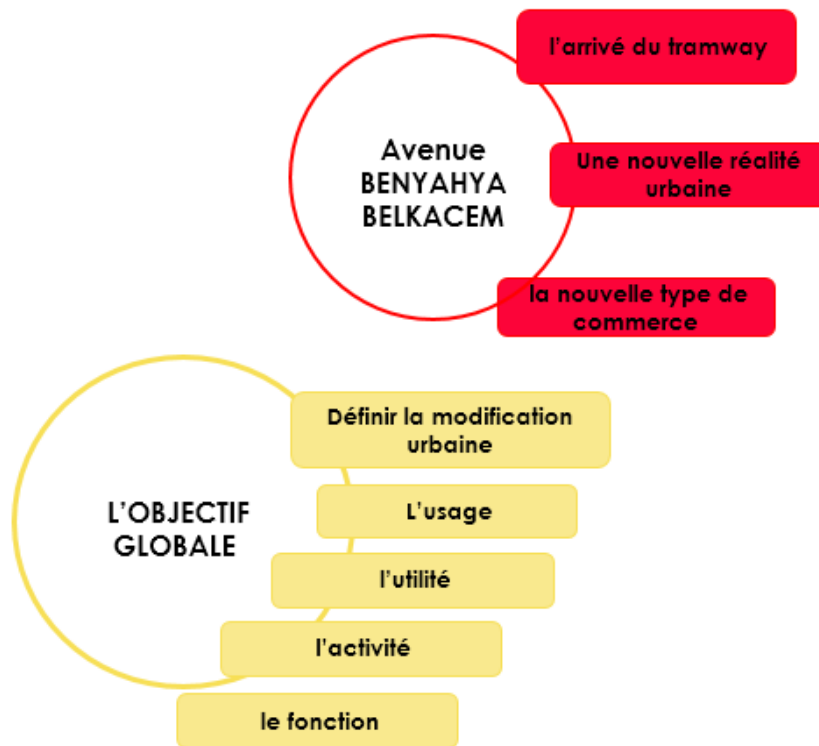
Dans cet axe on a réfléchi la possibilité de rafraichir cet axe on travaillant sur le facteur du commerce, façades urbaines et l'aménagement extérieur. Lors notre problématique principale est :

- ❖ **Quelle type d'intervention pour la réanimation de l'avenue BENYAHAY BELKACEM et la récupération de sa vocation commerciale déjà perdue après l'introduction du tramway ?**

### **3. Choix de site :**

Nous avons choisi l'avenue de BENYAHYA BELKACEM comme une zone d'étude qui débute de l'intersection de Mohammed el Ghali et BENYHAYA BELKACEM jusqu'au l'arrêt de tramway et DAR DIYAFA

Ce choix est fait à travers plusieurs objectifs (**voir la figure .4**)



**Figure 4 : Les objectifs de choix de site**

Cet avenue présente la main droite du centre-ville plus que la seconde ligne de tramway partira de l'ancienne gare SNTF et traversera notre avenue BNEYAHYA- BELKACEM ou y'avait d'un côté un aspect commercial essentielle, et des autres potentialités :

- Sa proximité de centre-ville, il peut présenter la main droite de la ville en commerce et la porte de centre-ville.
- Une avenue présente une ambiance fonctionnelle et surtout commercial.
- Un RDC commercial.
- Un style architectural essentiel.

Et d'un autre coté des problèmes :

- Les rues deviennent plus étroites avec l'arrivée du tram qui se pose un problème de circulation et surtout mécanique
- Les commerces sont abandonnés.
- Des ruptures au niveau de façade.

Notre objectif principale est de revivre cet avenue, une requalification urbaine et paysagère en la relevant sa vocation commerciale.

- L'arrivée du tramway impose un changement de nature du commerce
- Animation de l'axe en offrant multiples activités commerciales pour Renforcer l'aspect commercial et chercher quel type de commerce on peut l'intégrer avec les fonctions existantes répondent les besoins des usagers d'un côté et les visiteurs d'un autre côté, en assurant une composition la plus possible homogène.
- Une organisation spatiale, de fonctionnalité et de circulation au sein de l'avenue.
- Le tramway a possédé une nouvelle réalité urbaine qui nous possède à chercher quels types d'aménagement qui peut revivre l'avenue de BENYAHAYA BELKACEM, tels que les placettes, les impasses et l'aménagement des ruelles.
- Amélioration et traitement des façades de l'avenue
- Une bonne gestion et diversité de l'offre de stationnement

#### **4. Méthodologie de recherche :**

Il est essentiel de bien structurer notre travail ; globalement notre travail est devisé en deux parties

##### **a)-La partie théorique**

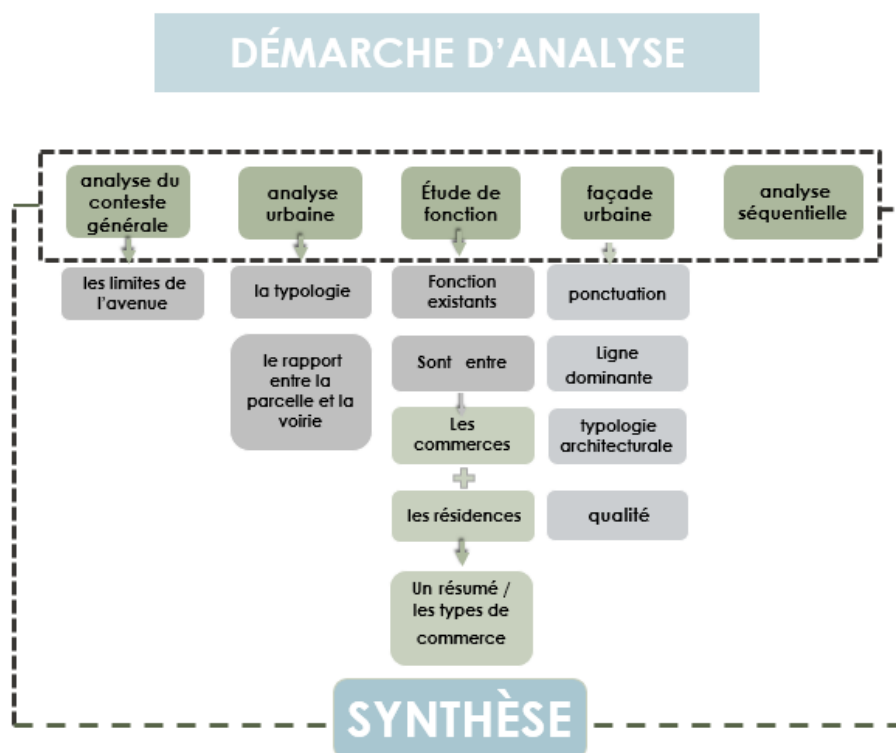
La recherche historique, dans cette étape on a essayé de collecter le maximum des informations concernant notre thème, alors on a choisir des documents, des mémoires de fin d'étude, les articles, les ouvrages, les présentations graphiques de notre zone d'étude.... Et les cas similaires.

##### **b)-La partie d'analyse**

Afin d'atteindre nos objectifs, on a entamé les études suivantes (voir la figure 05 )

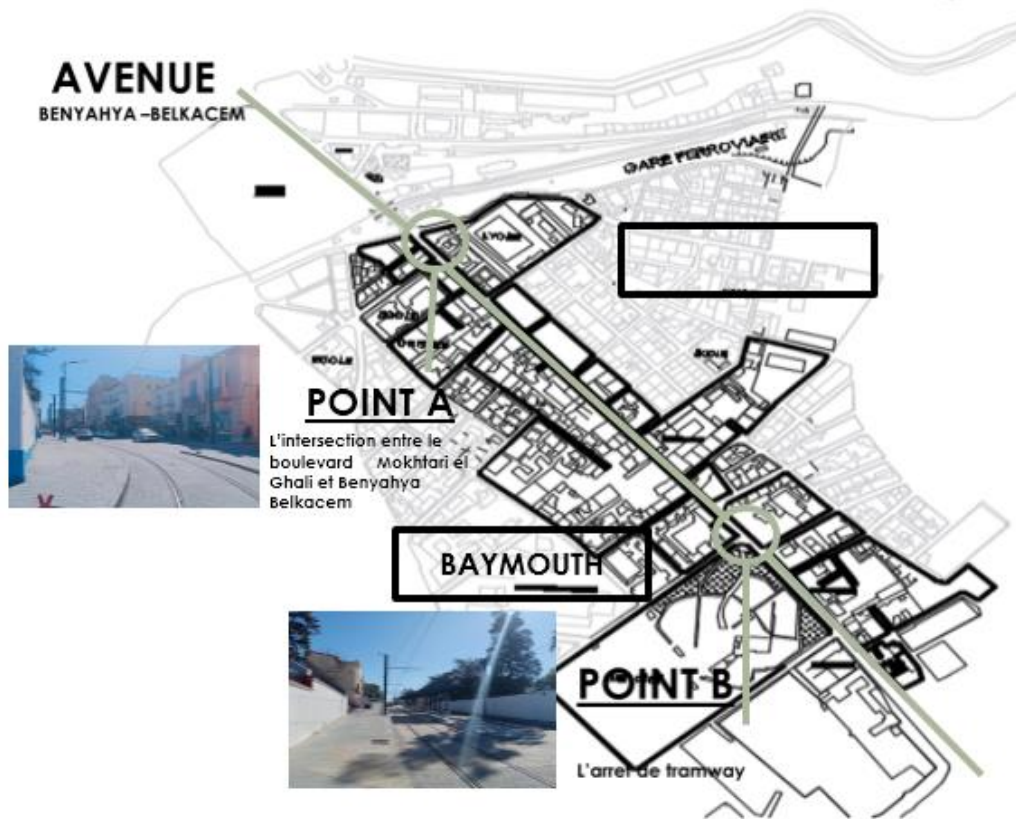
- Analyse du contexte général : afin de faire une délimitation de zone d'étude qu'on a précisé sa situation (point de départ et la fin)

- Analyse urbaine : une étude secondaire ou on a basé seulement sur l'étude de la morphologie urbaine.
- Façade urbaine : ou on a pris des photos sur l'ensembles des immeubles et faire des relevés métriques en parallèle des vérifications avec Google earth et en fin redessiner la façade urbaine, au but de l'analyser au niveau de style et de traitement
- Etudes de fonctionnement au but de savoir le pourcentage de commerces et leurs types utilisés dans cette avenue
- Etude de la typologie architecturale : représente l'analyse fondamentale de notre étude, ou on a analysé le traitement de façade et les typologies architecturales existés sur notre façade.
- Analyse séquentielle : un passage obligatoire car notre intervention sera une série de séquences créés au saint de l'axe, ou il nous permettre à étudier les modifications du champ visuel de notre parcours.



**Figure 5 : Démarche d'analyse**

- Analyse du contexte générale : voir la figure 6



**La figure 6 : les limites de l'avenue**

- Analyse urbaine :

Le tableau suivant présente la typologie (forme / superficie/ nombre de parcelle) des îlots sur notre axe et les différents fonctionnements trouvés dans chaque îlot (voir la figure 7) et le rapport entre la parcelle et la voirie ( voir la figure 8) :



LA TYPOLOGIE






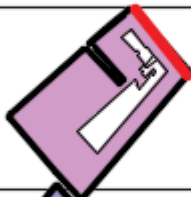
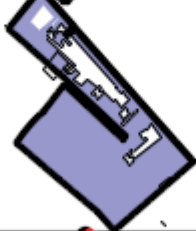





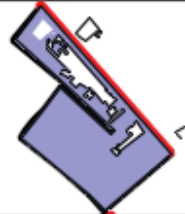

dimension	les îlots	Typologie	les fonctions
17.95 m		la forme irrégulière superficie 431 m <sup>2</sup> nombre de parcelle 02	habitats individuelles , commerce en RDC
16.90		la forme rectangulaire superficie 261 m <sup>2</sup> nombre de parcelle 02	
48.10		la forme rectangulaire superficie 139 m <sup>2</sup> nombre de parcelle 02	Ilot se caractérise par des habitats individuelles et collectifs , commerce en RDC
59.86		la forme irrégulière superficie 798 m <sup>2</sup> nombre de parcelle 03	
318.44		la forme irrégulière superficie 928m <sup>2</sup> nombre de parcelle 16	habitats individuelles ,collectifs , commerce en RDC ,équipements : le centre commercial , la banque , police de la protection de l'environnement
78.96		la forme carre superficie 1560m <sup>2</sup> nombre de parcelle 04	Ilot se caractérise par des habitats individuelles , commerce en RDC

Figure 07 : La typologie / fonctionnement

TYPOLOGIE			
dimension	les îlots	rapport parcelle / voirie	rapport parcelle / bâti
17.95 m		alignement avec la voie de dessert	bâti linéaire qui est implanté a la limite de parcelle en alignement avec la rue
16.90		alignement avec la voie de dessert deux dimmensions de façades sur la rue	bâti linéaire qui est implanté a la limite de parcelle en alignement avec la rue
48.10		alignement avec la voie de dessert deux dimmensions de façades sur la rue	bâti linéaire qui est implanté a la limite de parcelle en alignement avec la rue
59.88		éloignement par rapport a la voie de dessert des différents dimensions de façades parcellaires sur la rue	deux types d'implantation , un bâti ponctuel et bâti linéaire qui est implanté a la limite de parcelle en alignement avec la rue
318.44			deux types d'implantation , un bâti ponctuel et bâti linéaire qui est implanté a la limite de parcelle en alignement avec la rue
78.98			un bâti ponctuel implanté loin de la limite de la rue

La figure 08 : Rapport parcelle / voirie, bâti

➤ Façade urbaine

Le style existant, (voir la figure 09)

Le boulevard présente deux styles architecturaux tel que :

-le style colonial : se trouve surtout dans la partie primaire de l'avenue et mal distribué dans le reste de l'avenue, il présente la majorité de l'avenue. Remarqué par les balcons filants et des balcons isolés en fer forgé et en béton.

-le style récent : il est distribué aux milieux et à la fin de boulevard.



La figure 09: le style architectural

➤ Etudes de fonctionnement (voir la figure 10)

● DES EQUIPEMENTS

● HABITATS COLLECTIF

● HABITATS INDIVIDUELLES NON INTEGRES

● HABITATS INDIVIDUELLES INTEGRES



Figure 10 : les fonctionnements

Notre avenue se présente par quatre types de fonctionnements tel que :

Les équipements tel que : la banque, l'hôtel et le centre de la protection civil, (voir la figure 11 /12/13)



**Figure 11 : la banque**  
**l'hôtel**



**figure 12 : l'hôtel**



**figure 13 :**

Les habitats individuels intégrés et non intégrés qui présente la majorité de constructions (voir la figure 14/15)



**La figure 14 : des habitats individuels non intégrés**



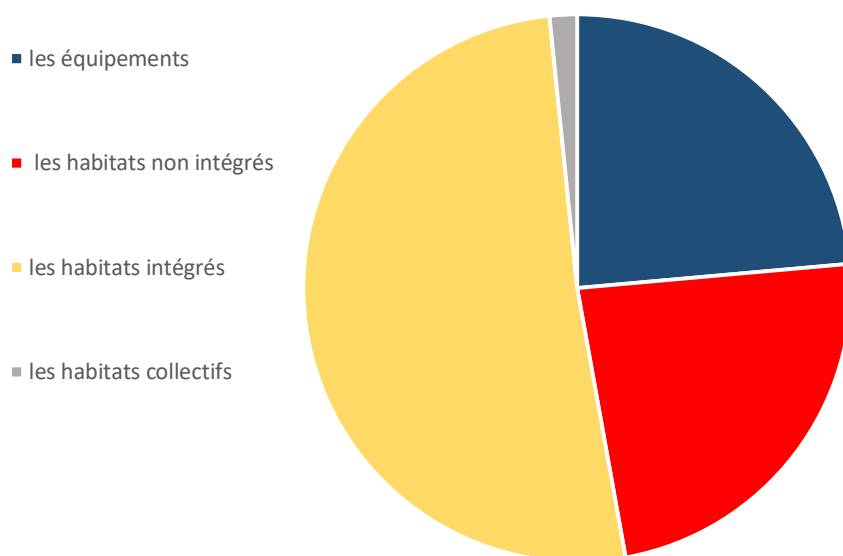
**La figure 15 : des habitats individuels intégrés**

Les habitats collectifs présentes un pourcentage important de fonctionnements ou on le trouve au départ de l'avenue et ponctué à la fin de BENYAHYA BELKACEM (Voir la figure 16)



**Figure 16 les habitats collectifs**

Pour conclure l'analyse de fonctionnement on a calculer le pourcentage des types des équipements afin de voir le pourcentage du commerce ' le RDC commercial' , (voir la figure 17)



**Figure 17: les pourcentages de fonctionnement**

A partir d'analyse précédente on a les rassemblé sur un tableau tant que une synthèse pour conclure le style ; traitement de façade et fonctionnement au but de savoir aussi la force de l'activité commerciale (voir la figure 18).












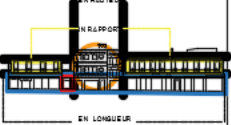
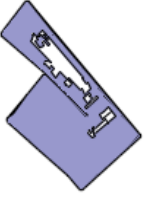













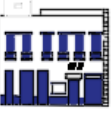
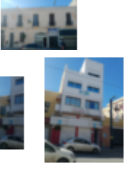
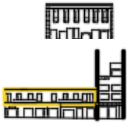






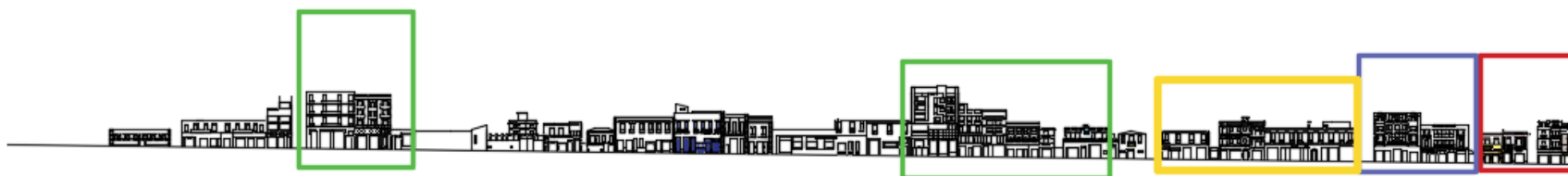
LES ILOTS	LE BATIMENT		LE STYLE	LE FONCTIONNEMENT	
	 ILOT 01			STYLE COLONIAL DES PORTES FENETRES FENETRES ORNEMENTATION	EQUIPEMENT/ HABITAT COLLECTIF INTEGRE
 ILOT 02			STYLE COLONIAL	HABITAT COLLECTIF INTEGRE	RAPPORT ENTRE LES DEUX FACADE DE STYLE COLONIAL TOUS LE RDC COMMERCIAL LA MEME DIMENSION DE FACADE SUR LA RUE
 ILOT 03		 UN SUPPORT	STYLE COLONIAL UNE FACADE SIMPLE ET CAREE AVEC UN AXE DE SYMETRIE DEUX RANGES DES BAIES VERTICAUX EN DEUX SERIES DONNE UNE ORGANISATION AU NIVEAU DE FACADE	HABITAT COLLECTIF INTEGRE	RAPPORT ENTRE LES DEUX FACADE DE STYLE COLONIAL TOUS LE RDC COMMERCIAL LA REPETITION DE LA FORME GEOMETRIQUE DU FACADE
 ILOT 04		 EN HAUTEUR EN RAPPORT EN LONGUEUR	STYLE COLONIAL  DIFFERENTS TYPES FORMELLES DE BAIES SE CHANGE PAR RAPPORT LE FONCTIONNEMENT D'ESPACES INTERIEURS	HABITAT INDIVIDUEL /COLLECTIF INTEGRE	RAPPORT ENTRE LES DEUX FACADE DE STYLE COLONIAL  LE BATI CENTRAL PR2SENTE UNE RUPTURE VISUELLE  TOUS LE RDC COMMERCIAL  UNE RUPTURE VISUELLE
			STYLE COLONIAL	HABITAT INDIVIDUEL NON INTEGRE	HABITAT INDIVIDUEL DE STYLE COLONIAL UNE TOITURE INCLINE
			STYLE COLONIAL/ RECENT	HABITAT INDIVIDUEL NON INTEGRE	
			STYLE RECENT	HABITAT INDIVIDUEL NON INTEGRE	
			STYLE RECENT	EQUIPEMENT	DIFFERENTS TYPES D'OUVERTURES QUI N'ASSURE PAS LE RAPPORT ENTRE LE PLEIN ET LE VIDE TOUS LE RDC COMMERCIAL ET 1ER ETAGE
			STYLE COLONIAL	EQUIPEMENT/ HABITAT INDIVIDUEL	
			STYLE COLONIAL	HABITAT INDIVIDUEL INTEGRE	
			STYLE COLONIAL	EQUIPEMENT	
			STYLE COLONIAL  STYLE RECENT/ COLONIAL	HABITAT INDIVIDUEL  HABITAT INDIVIDUEL INTEGRE	BATI EN LONGUEUR TOUS LE RDC COMMERCIAL ET 1ER ETAGE BATI EN HAUTEUR
 ILOT 06			STYLE COLONIAL	HABITAT COLLECTIF	BATI EN LONGUEUR
 ILOT 07			STYLE COLONIAL	HABITAT COLLECTIF	BATI EN LONGUEUR

Figure 18 : synthèse

Les types de commerces : dans cette étape on a vu tous les commerces existants et leurs utilités, (voir la figure 19)



La figure 19 : les types de commerces

- Gastronomie
- Commerce de la proximité
- Boutiques téléphoniques
- Commerce de style de vie et quelque espace privé comme lavage

A partir de cette analyse on a conclu que y'a plusieurs types de commerce tels que :

Les cafeterias / alimentations / faste Food / pâtisserie



Les boutiques téléphoniques



Les boutiques du tissus





➤ Analyse séquentielle

Elle considère les expériences sensibles visuelles et esthétiques de parcours, de bâtiments et d'espaces (Gordon Cullen 1961), (voir la figure 20)

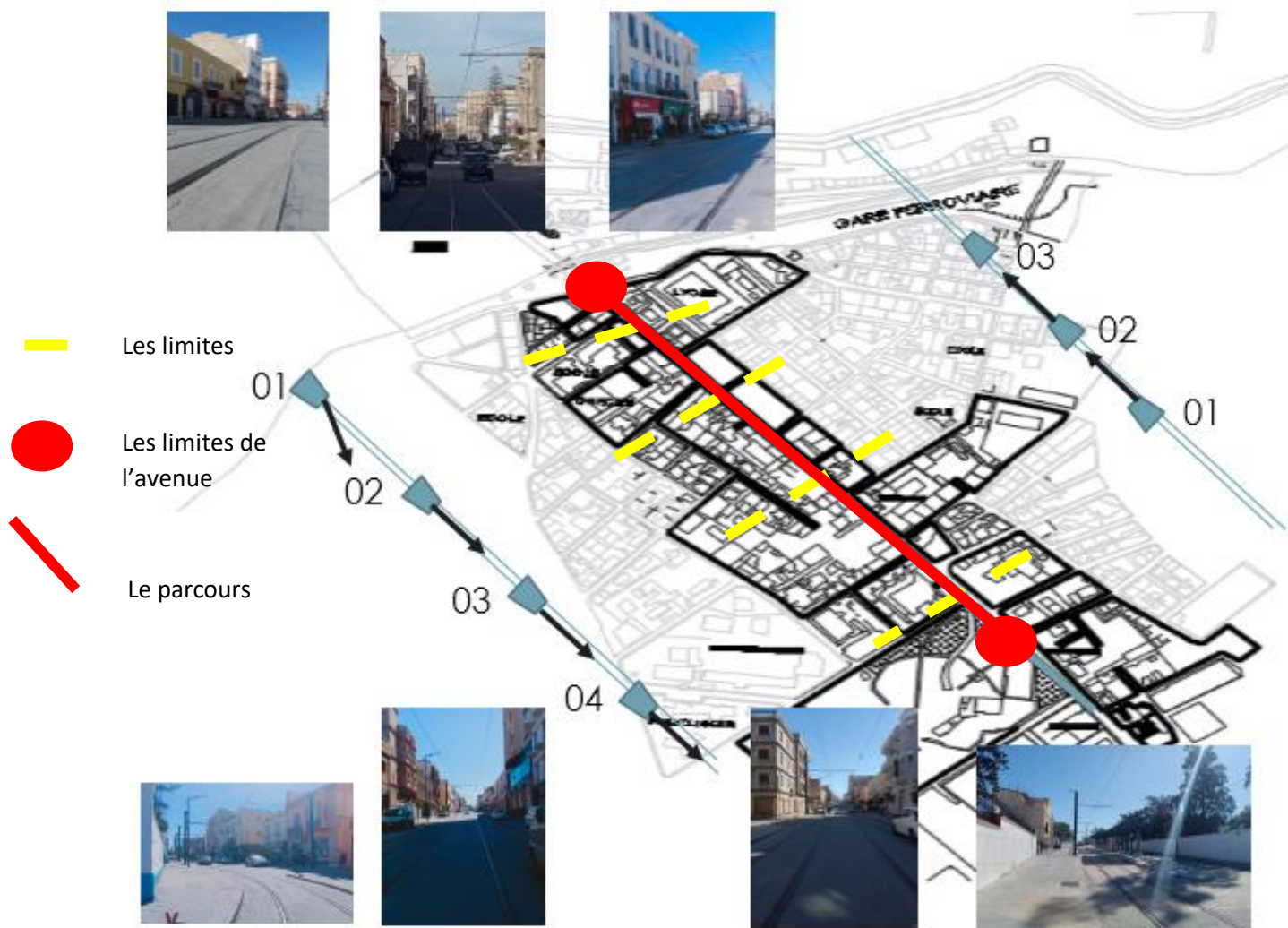


Figure 20 : analyse séquentielle



**Figure21 : séquence01, Vers le bas, source d'auteur**

### **CONCAVITÉ / DIFFERENCE**

Cette séquence donne un effet d'orientation vers la droite Champ visuel limité à gauche par la construction.



**Figure 22: séquence02, Vers le bas, source auteur**

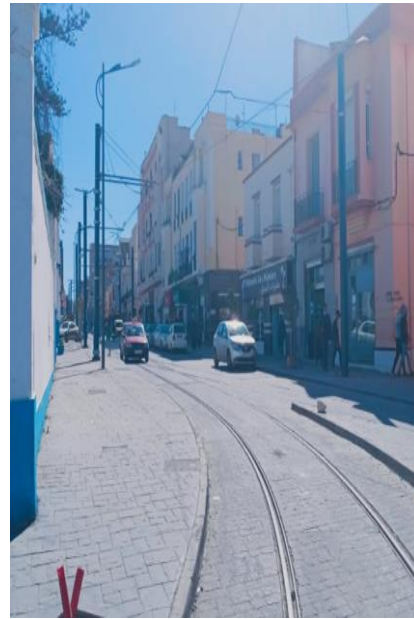
### **OUVERTURE / SYMÉTRIE- DECOUPAGE VERTICAL**

Champ de vision ouvert vers la basse grâce la pente de boulevard ou on peut voir la limite latéral.



### **UNE OUVERTURE**

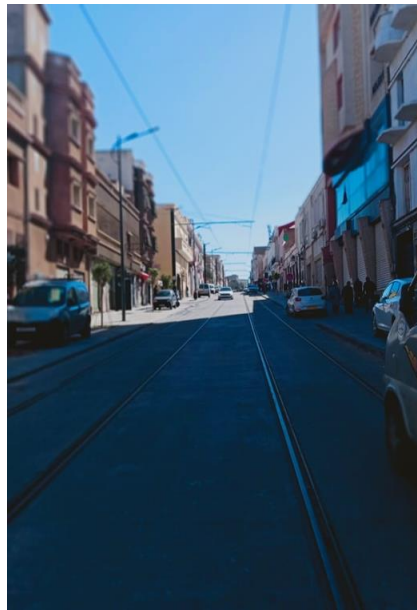
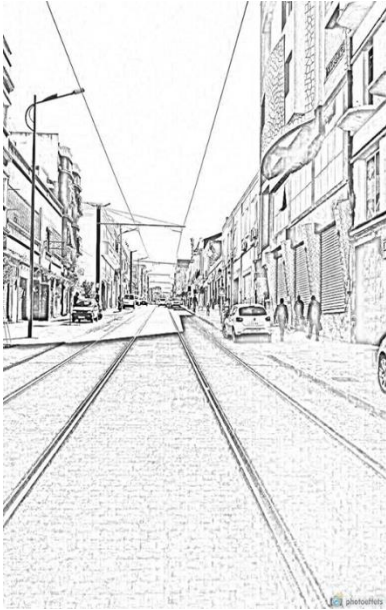
Un champ visuel ouvert vers le centre-ville



**Figure23 : séquence01, Vers le haut, source auteur**

### **FERMETURE /CONEXITE**

Cette séquence présente un effet d'orientation de direction vers la gauche, champs visuel limité à gauche par la clôture de poste police.



**Figure24 : séquence02, Vers le haut, source auteur**

### **DISSYMETRIE**

Des différents gabares donne une dissymétrie visuelle « une rupture », champ visuel vers le haut limité à cause la pente.



**Figure 25 : séquence03, Vers le haut, source auteur**

### **SYMETRIE**

Une symétrique des façades au niveau de Gabarret

Un champ visuel bloqué vers le haut par les constructions sur les deux faces.



**Figure 26 : séquence04, Vers le bas, source auteur**

### **FERMETURE/CONVEXITÉ**

Champs visuel limité sur les deux cotés pas la clôture de dar Diyaf « à droite » et par la clôture de résidence de secrétaire de wali les rues devient plus large.

On a constaté que l'avenue a connu une différence et compétition entre les deux parois, et une absence de vision d'ensemble (alignement et éloignement de bâti avec la rue), fermeture de champ visuelle.

## **-Les cas similaires**

**BOULEVARD PIE –IX** : Le boulevard Pie-IX est une large artère de Montréal. (Voir la figure 27)

FICHE TECHNIQUE

**Longueur** : 10 km

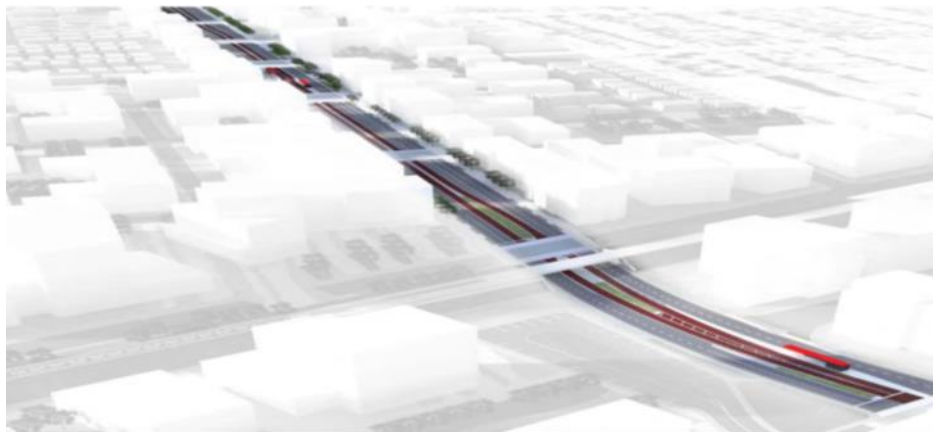
**Date de construction** : 1874

**Province** : Québec

**Inauguré** : 1874

**Extrémité nord** : Boulevard Henri-Bourassa Ouest

**Villes principales** : Montréal



**La figure 27: le boulevard OIE- IX**

Le boulevard est un axe qui se trouve entre l'entrée de la ville marquée par la rivière des prairies et le boulevard Gouin au nord et la gare de train de l'est au sud,

La requalification du boulevard Pie-

IX prend appui sur plusieurs grands projets d'infrastructure dont : le réaménagement du carrefour Henri-Bourassa–Pie-IX et de

L'entrée de la ville, la reconstruction du Pont Pie-IX, l'aménagement de la gare Montréal-Nord et l'implantation du service rapide par bus (SRB). (Voir la figure28)



Figure 28 : les limites de boulevard



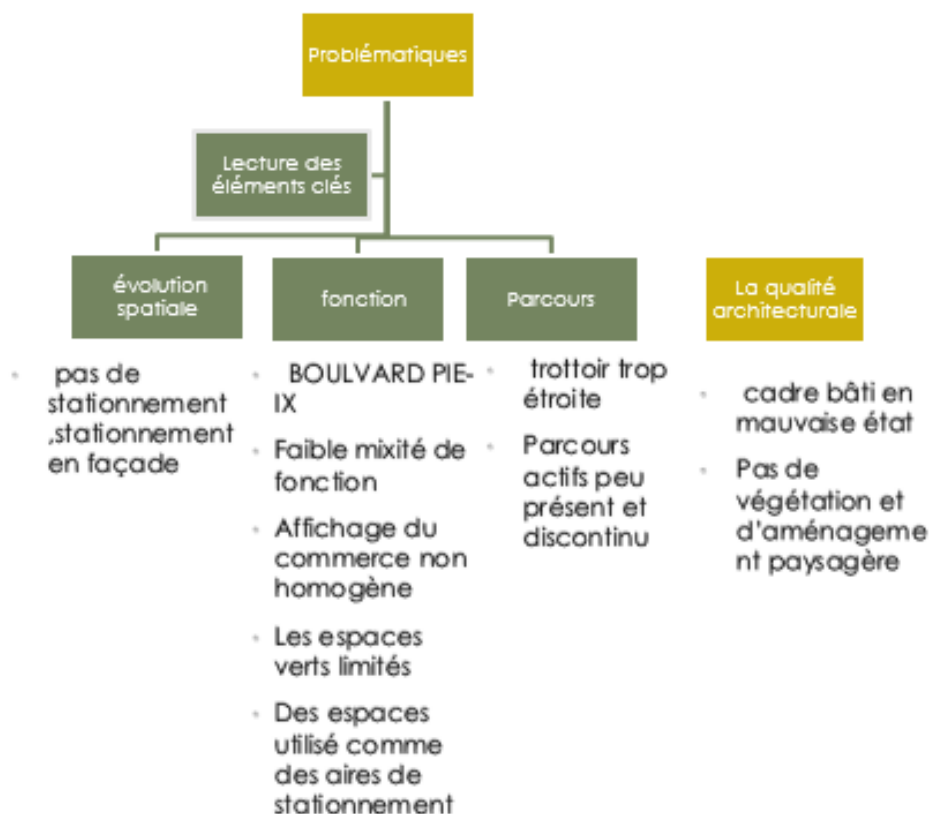
A partir de la lecture d'éléments composants de la zone d'étude on relève les différentes problématiques :

Le boulevard Pie-IX est un corridor de transit et de commerces de type artériel

Cadre bâti au gabarit variable, à l'architecture et à la volumétrie non harmonisés et de mauvaises qualités

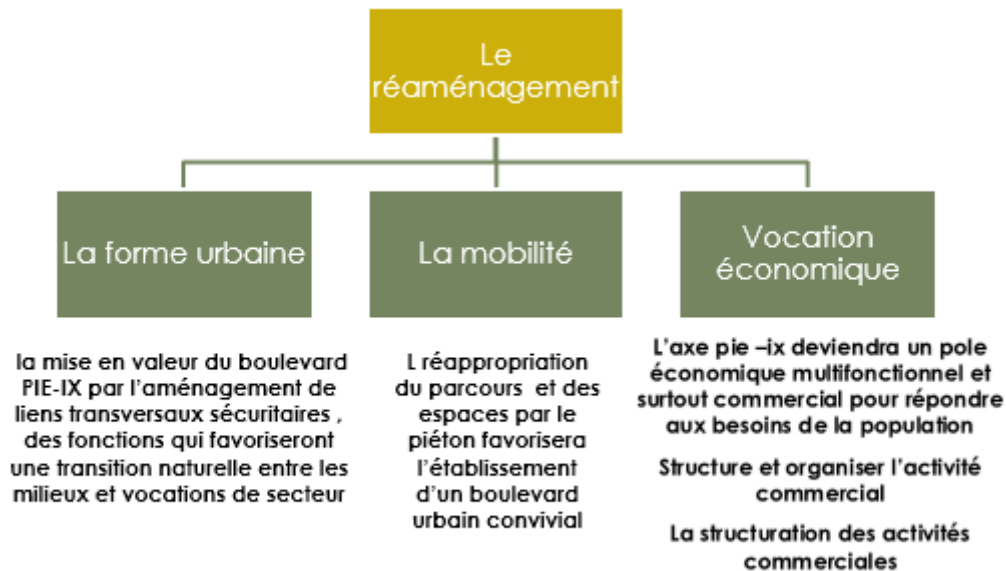
Mobilier urbain pratiquement absent

Les différentes problématiques de l'avenue et le programme de l'aménagement : (voir la figure 29/30)



La figure 29 : les problématiques





**Figure30 : le réaménagement de boulevard**

Structurer et organiser la l'activité commerciale :

La structuration des activités commerciales permettra d'optimiser la desserte, à la fois, pour la population locale et les clientèles en transit. Voir la figure 31/32

Programmation commerciale

De commerçants pour bénéficier d'un achalandage croisé. Il s'agit des groupes

Suivants :

**a. Commerces de proximité.** C'est un commerce offrant des biens de dépannage et de première nécessité. La valeur des dépenses des résidents de la zone d'étude peut supporter une empreinte commerciale

De 1 970 m<sup>2</sup>.

b. Commerces de quartier. Ce sont les commerces qui desservent les besoins de la communauté.

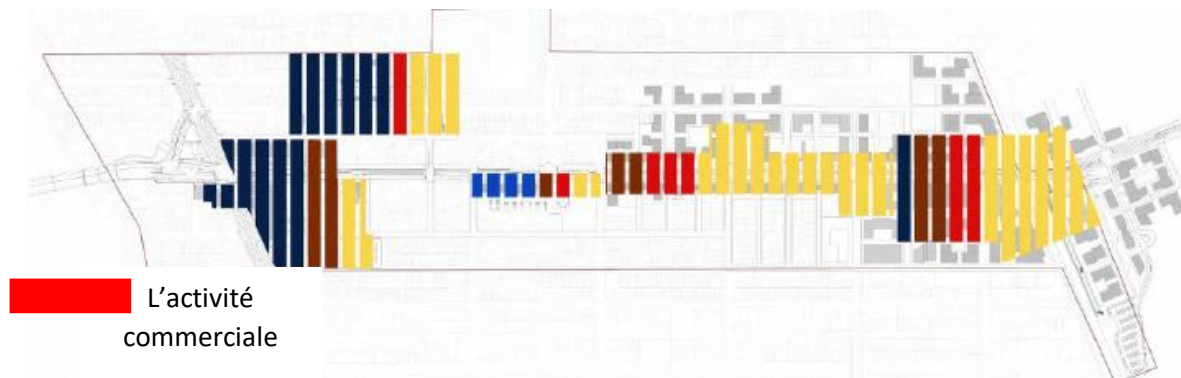


Figure 31: la répartition du commerce

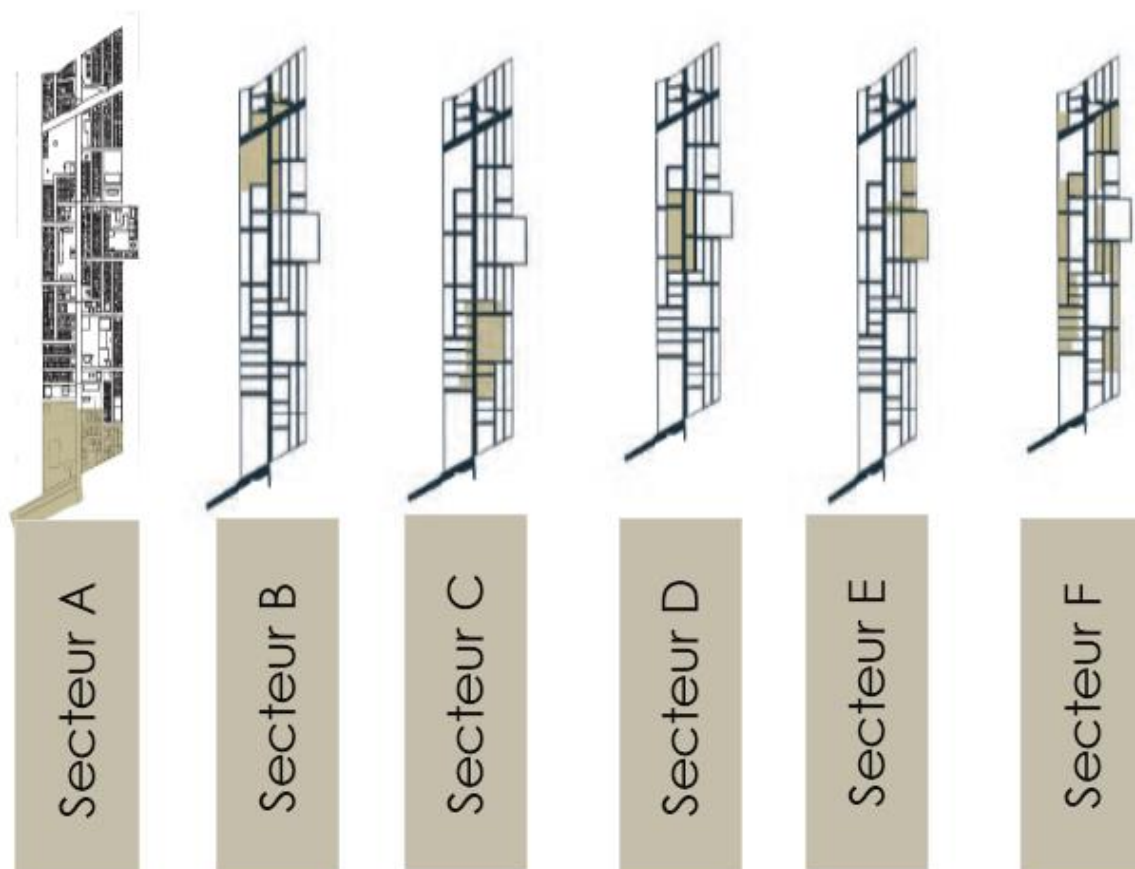


Figure 32: la répartition des secteurs

## SECTEUR A

Prolongement et transition harmonieuse des aménagements des terrains (trottoir, bande verte, place publique, etc.)

.Mixité verticale autorisée

.Commerces d'ambiance et animation recherchée au pourtour de la place publique

## SECTEUR B

Créer un pôle sociocommunautaire

Et sportif ainsi qu'une place publique significative l'entrée nord de

L'arrondissement

## SECTEUR C

- Mixité verticale autorisée

- Commerces d'ambiance et animation recherchée au pourtour de la place publique

## SECTEUR D

1. Redévelopper et densifier par Endroit des têtes d'îlots résidentiels

2. Encourager le verdissement

3. Mettre en valeur les rues menant Vers le boulevard pie-ix Et le pôle civique

## SECTEUR E

1. Consolider et insérer de nouvelles Fonctions en lien avec

Le caractère institutionnel du Secteur

2. Favoriser la requalification D'espaces sous-utilisés

3. Assurer une mixité et une densité En front du boulevard pieix

4. Assurer la continuité du Front bâti sur le boulevardPie-ix

## SECTEUR F

1. Consolider et mettre en valeur Le pôle civique autour de L'hôtel de ville

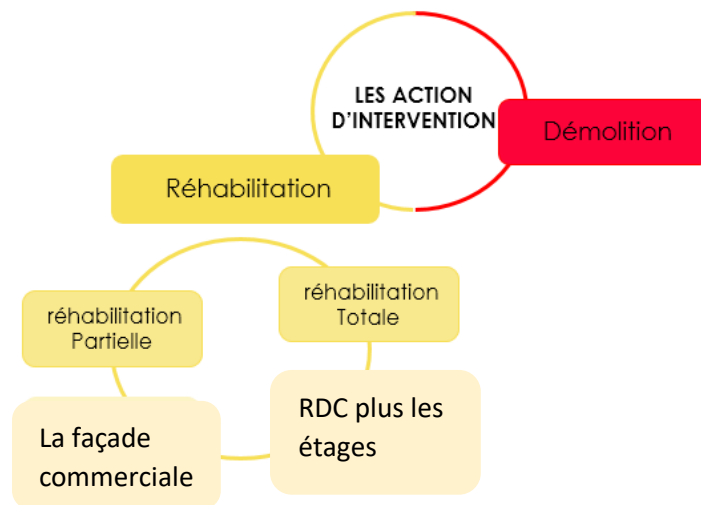
2. Encourager le verdissement

Du secteur

Pour renforcer notre travail et dessiner notre chemin a arrivé à l'hypothèse d'intervention

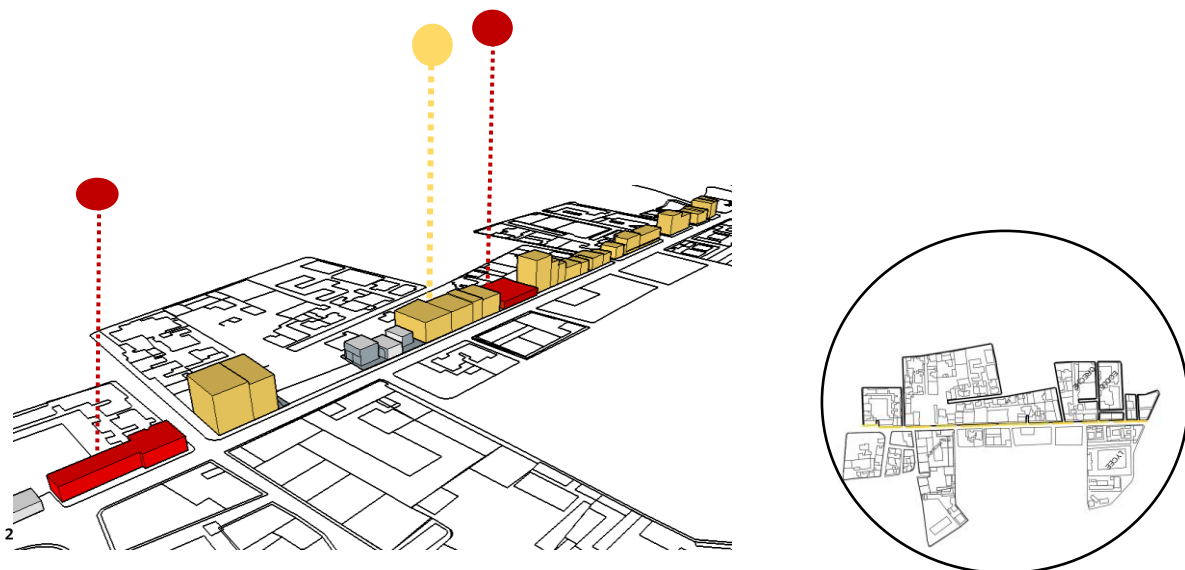
### c)-la partie d'intervention

Après la partie d'analyse, on a ciblé les méthodes d'interventions afin de créer une autre image cohérente de notre avenue basant sur les données précédentes. C'est la partie pratique ; globalement notre intervention est basé sur deux opérations 'réhabilitation, démolition ' (voir figure 33) :

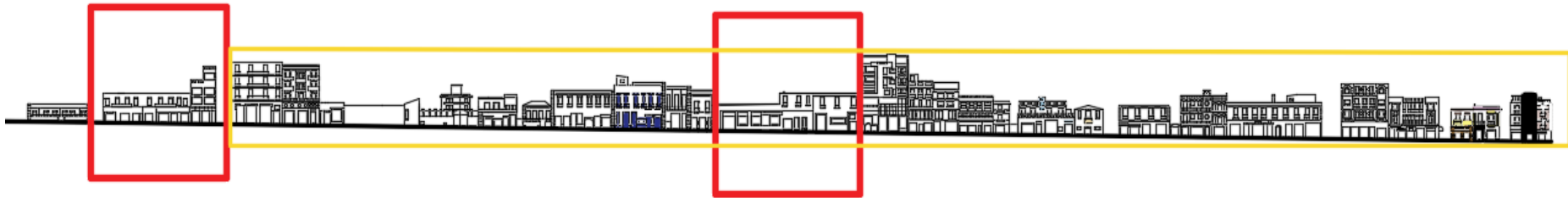


**Figure 33 : les actions d'intervention**

- deux actions de l'aménagement urbain, la réhabilitation et la démolition (voir la figure 34/35) ou on a précisé les bâtiments réhabilités et démolés par rapport à leurs états présentés sur les schémas suivants :



**Figure 34 : les batiments démolés / réhabilités**



**Figure 35 : les bâtiments démoulés / réhabilités**

● DEMOLITION ● REHABILITATION

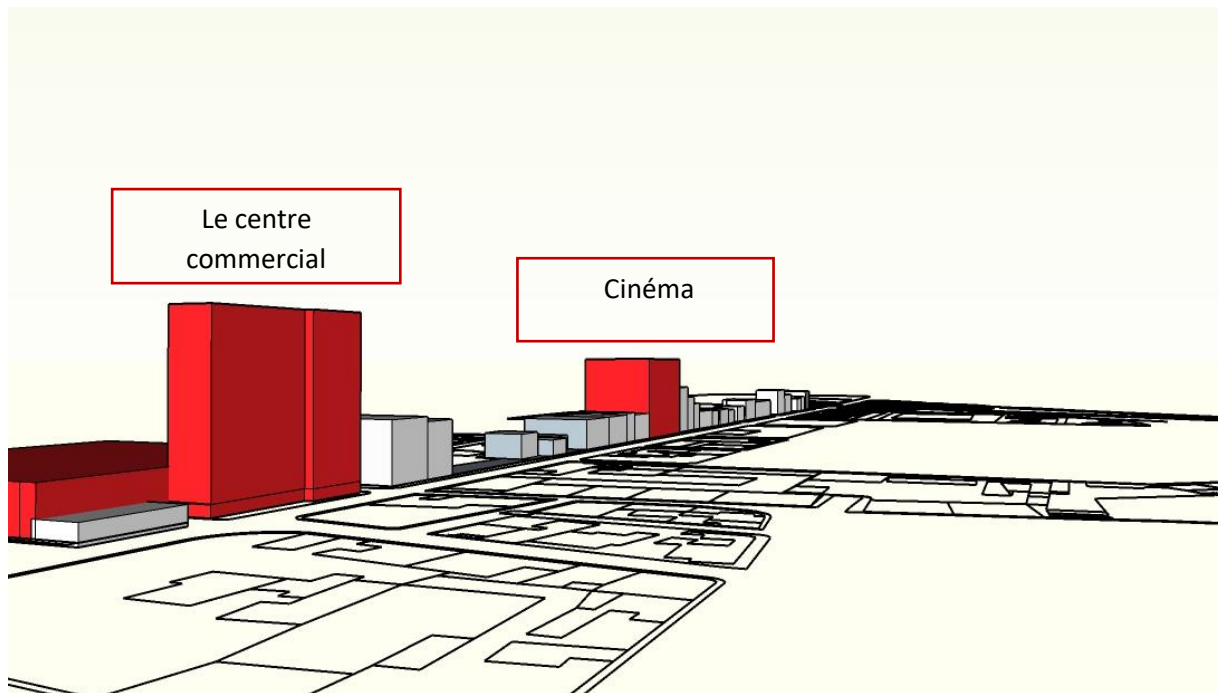
A travers notre analyse nous avons jugé que l'état de bâtis du la banque et l'autre habitat nécessitent une démolition totale. Et les autres dépendent d'une réhabilitation totale ou partielle par rapport à leurs états et traitement de façade **(voir la figure 36)**



**la figure 36: l'opération de réhabilitation**

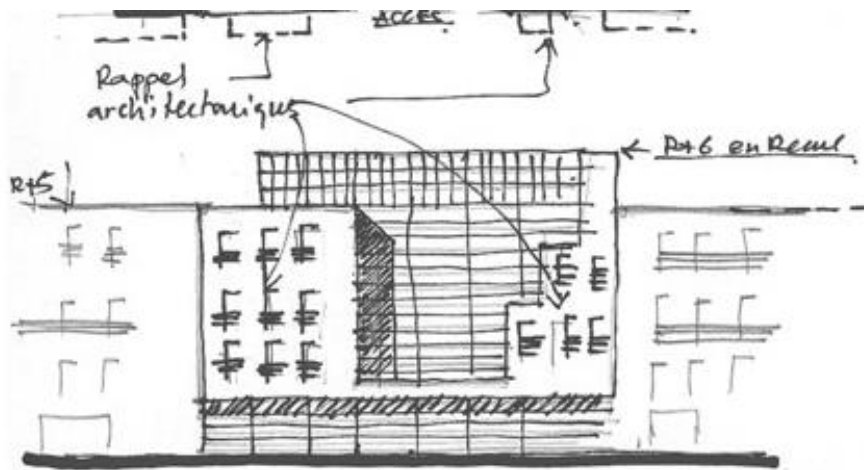
● REHABILITATION PARTIELLE ● REHABILITATION TOTALE

- Les nouvelles constructions : place les bâtiments a démolies, on a créé des nouvelles fonctionnements ou on peut renforcer l'activité commerciale par un centre commercial à la fin de l'avenue et renforcer la diversité de fonctionnement par la création d'un espace artistique au centre de BENYAHYA BELKACEM (voir la figure 37).



**Figure 37 : les nouvelles constructions**

- Le centre commercial :  
Une nouvelle concentration commerciale avec un emplacement stratégique à la fin de l'avenue et a côté l'arrêt du tramway, un nouveau bâtiment participe au développement de l'activité commerciale de BENYAHYA BELKACEM, un sous-sol pour absorber la circulation et une hauteur importante pour marquer la finalité de l'avenue 'aboutissement'. (Voir la figure39)  
Concernant le traitement de la façade on a basé sur la théorie de monsieur Larbi Merhoum qui était un invité à notre université d'architecture, on a participé à cette conférence de monsieur Larbi ou il a nous explique sa théorie concernant le H House Alger et son traitement de façade (voir la figure 38). Alors on a suivre la même théorie de garder le rappel architectural sur la nouvelle façade avec des éléments horizontaux suivent la ligne du tramway.



MITUYEN X — LE PROJET — X MITUYEN

LA FACADE N'ETANT PLUS PORTEUSE  
 ELLE DEVIENT "POREUSE"  
 LE RAPPORT A L'HISTOIRE DEVIENT  
 SUGGESTIF ET NON PLUS IMITATIF

*relaxing*



Figure38 : H house Alger



**Figure 39: le centre commercial**



➤ Le cinéma :

Un nouveau fonctionnement au centre de l'avenue avec un reculement qui nous donne une autre placette public au centre ; et un passage à gauche qui reconnecte BENYAHYA BELKACEM avec le quartier de BAYMOUTH ; un passage avec un aménagement supporte l'espace public, ce bâtiment avec un RDC commercial du caractère audiovisuelle, et deux espaces de gastronomie. Cette composition centrale peut être un repère essentielle pour notre avenue par sa moderne architecture et son emplacement stratégique. (Voir la figure 40)



**La figure 40: Cinéma**

Définir au niveau de façade :

Le style architectural de façade commerciale, par un style précis des boutiques répété au niveau de toute la façade pour créer une homogénéité et continuité de façade urbaine. Assurant un rapport architectural (voir la figure 41)



**Figure 41: la façade commerciale**

Répartition des commerces :

par la connaissance des commerces importants pour les visiteurs tels que les espaces publics , les boutiques de shopping ,une autre activité artistique et les différents services qui répond les besoins de peuple comme un cabinet de médecine ou l'avocate et pour les autres espaces commerciaux ou services secondaire comme l'alimentation , on peut l'intégrer à l'intérieur des quartiers l'avenue et les repartir parallèlement sur toute l'avenue . (Voir la figure 42)



**La figure 42 : la répartition des commerces**

➤ Une aération de la façade par :

Création des impasses : on a cherché les possibilités de travailler sur les impasses qu'on a trouvées au niveau de l'avenue mais ils sont pas nombreux donc ont essayé de les créer avec le même module et des différents aménagements pour chaque deux impasse. (voir figure.43.)

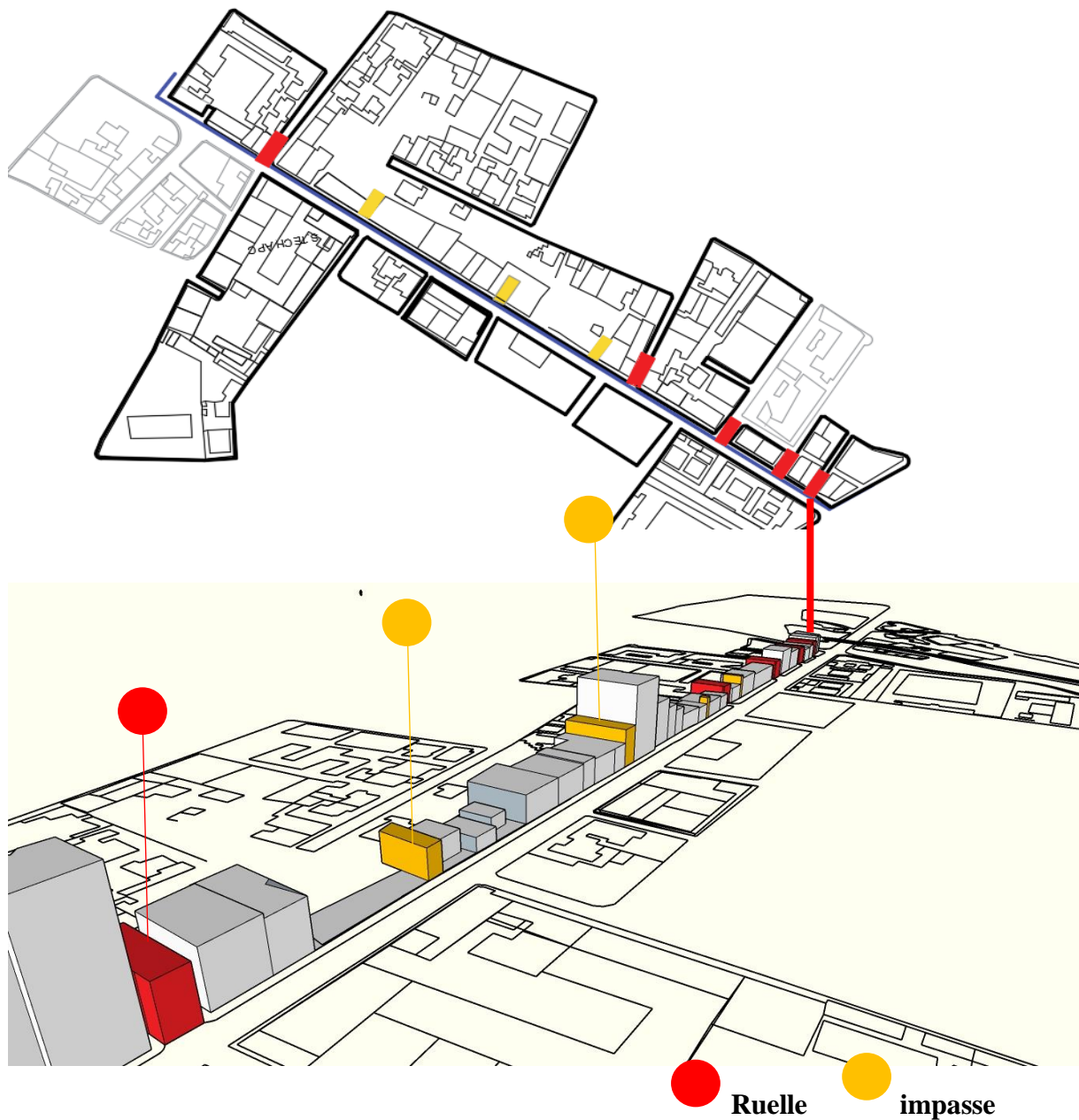


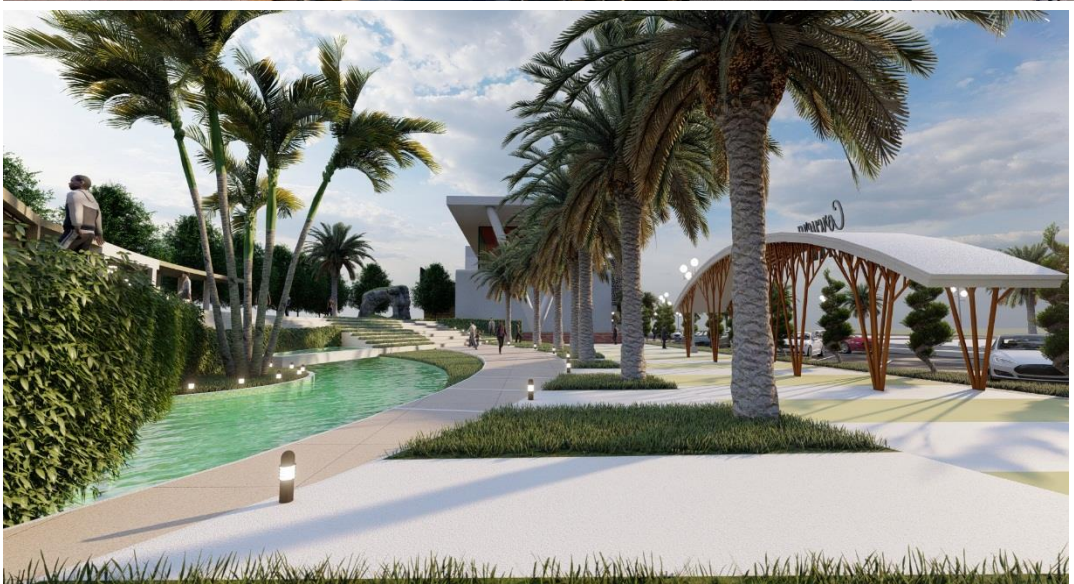
Figure 43: l'emplacement des ruelles et impasses

Les trois facteurs qu'on a travaillé avec sont : l'entrée, la toiture, le sol et les murs au niveau de traitement donc on a eu quelques exemples similaires. (Voir la figure 44)



**Figure 44 : les ruelles**

Création des places publics : par le réaménagement de l'ancienne station d'essence par une nouvelle placette et un stationnement au fond avec une forme fluide facilite la circulation . (voir la figure 45)



**Figure 45 : la nouvelle placette**

## Synthèse d'intervention ( voir la figure 46 )

- Places publiques des espaces verts limités tout le long de l'avenue, on a créé deux espaces verts place l'ancienne station d'essence et l'autre au centre de l'avenue.
- Renforcer l'espace public par l'aménagement des ruelles et donnant une nouvelle image
- Le stationnement : par une nouvelle construction d'un bâtiment commerciale avec un sous-sol destiné au parking pour absorber la circulation.
- La ponctuation : par une hauteur important de centre commerciale on marquant l'aboutissement.
- L'activité commerciale par une concentration commerciale au centre et la fin de l'avenue, deux grands équipements avec des nouveaux fonctionnements et une architecture moderne, participent au développement de l'avenue

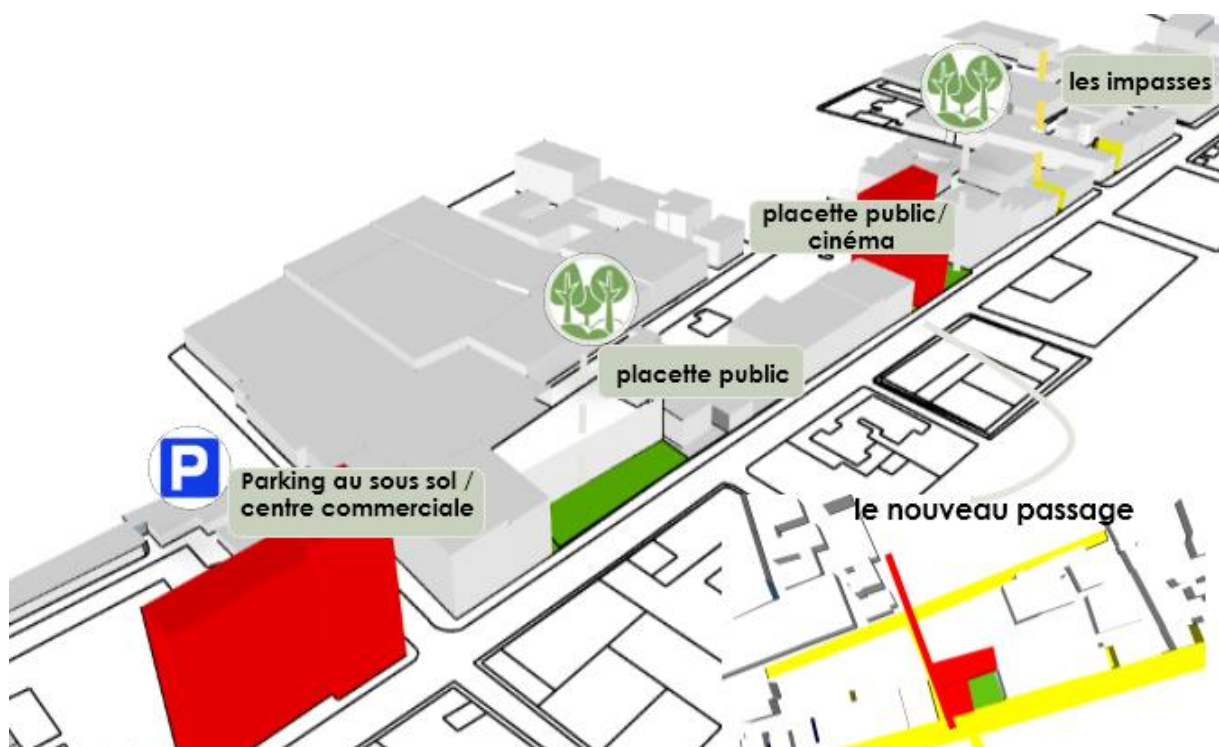


Figure 46 : synthèse d'intervention

LES DIFFERENTS PLANS :

➤ CINEMA



Figure 47 : le RDC – cinéma

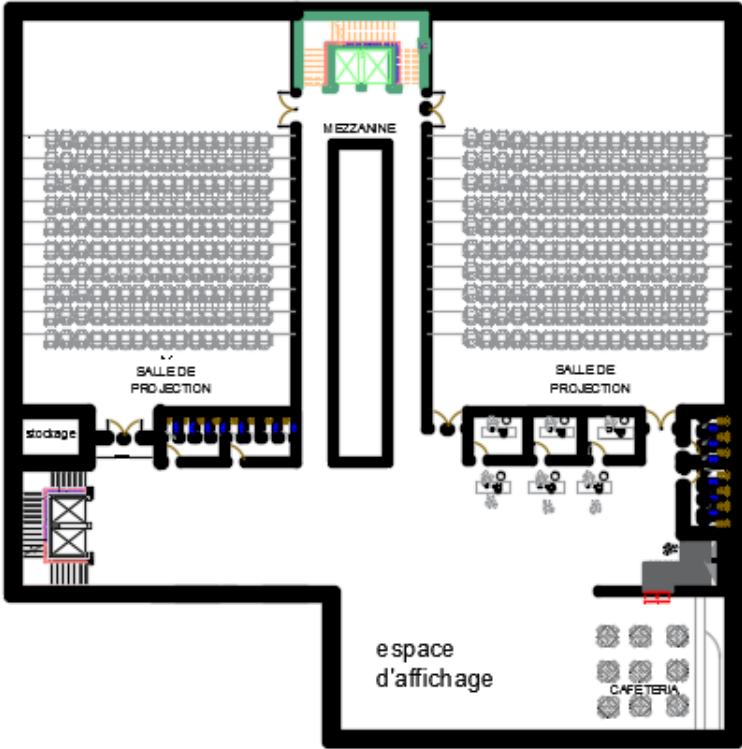


Figure48 : LE 1<sup>ER</sup> ETAGE – cinéma

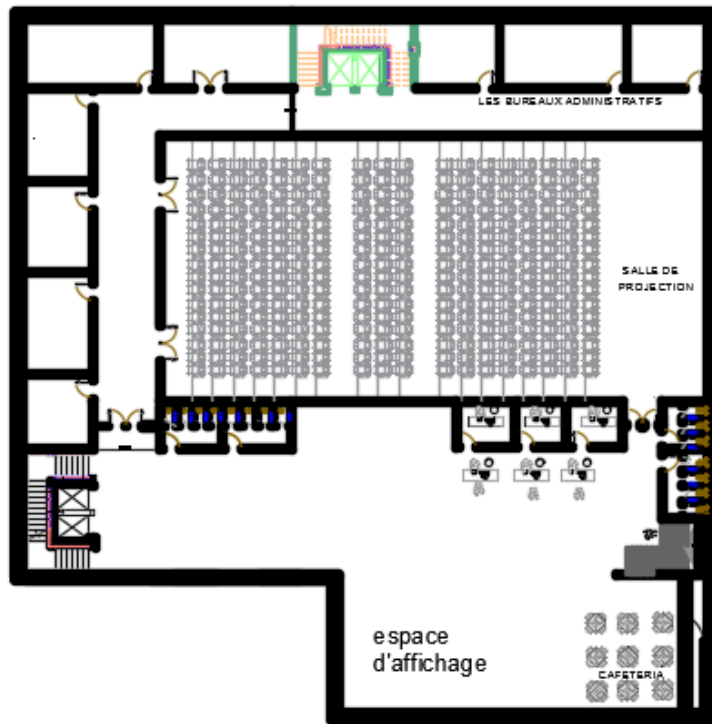


Figure 49 : LE 2EME ETAGE – cinéma

➤ Le centre commercial

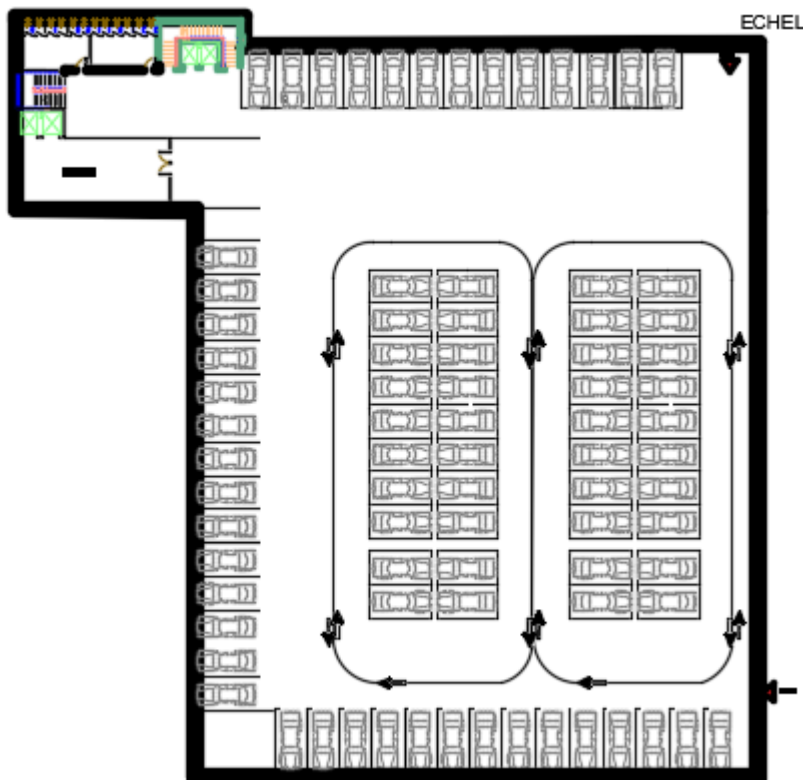


Figure 50 :Le sous-sol



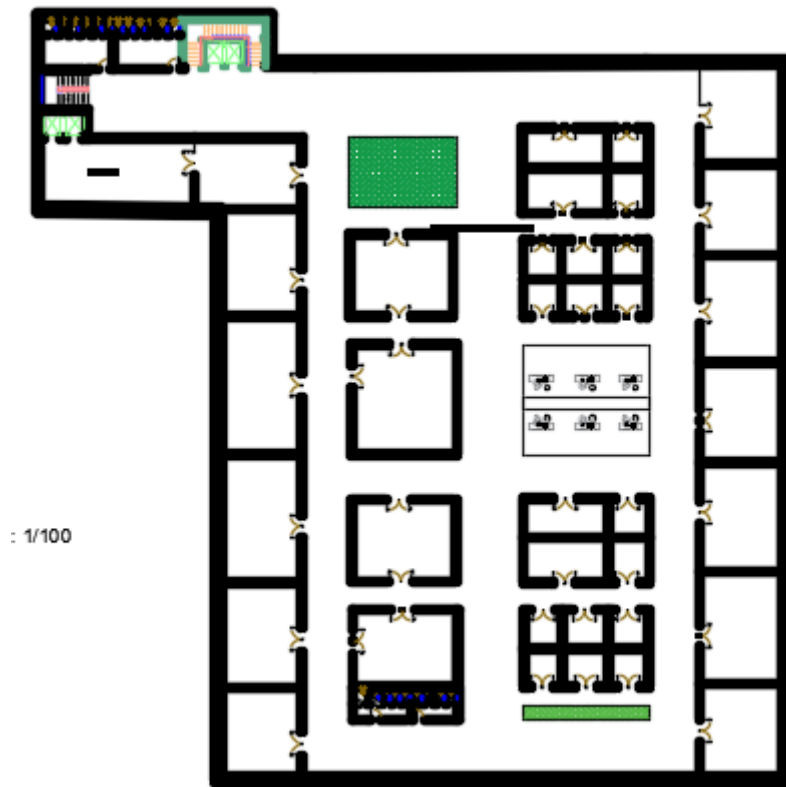


Figure51 : LE SOUS -SOL – LE CENTRE COMMERCIAL