



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي  
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique  
جامعة عبد الحميد ابن باديس مستغانم  
Université Abdelhamid Ibn Badis de Mostaganem  
كلية العلوم و التكنولوجيا  
Faculté des Sciences et de la Technologie



## MEMOIRE DE FIN D'ETUDE DE MASTER ACADEMIQUE

**Filière : Architecture**

**Spécialité : Habitat et projet urbain**

### *Thème*

*Restructuration d'un fragment urbain autour du tracé du tramway  
Cas des secteurs Beymouth-Khemisti*

**Présenté par :**

Melle. Belkadi asmaa

Melle. Bensahli asmaa

***Soutenu le 31/ 05 / 2016 devant le jury composé de :***

Président : Mr. BENSELLA

Examineur : Mm. ABBOU

Examineur : Mr. LATIGUI

Promoteur : Mm. SMAIR

**Année Universitaire: 2015 / 2016**



## *Sommaire*

### **CHAPITRE INTRODUCTIF.**

+	introduction	
	generale.....	1-2
+	motivation du choix de la zone d'étude.....	3
+	problematique.....	4
+	les objectifs .....	5
	methodologie et elemnets d'analyse.....	6
+	approche theorique.....	7-8

### **CHAPITRE I : APPROCHE URBAINE.**

+	Aperçu historique de la ville de Mostaganem et du fragment d'étude....	10
+	La situation du fragment .....	13-14
+	Analyse morphologique.....	15
	• Analyse système ilots.....	16
	• Analyse système parcellaire .....	17-18-19-20
	• Analyse système viaire.....	21
	• Espace libre_bati.....	22-23
	• Mobilier urbain.....	24
	• Etat des fonctions.....	25-26
	• Etat des hauteurs .....	27
	• Etat de batis.....	28-29
	• Voies et circulation.....	30
	• Analyses architecturale.....	32-35
	• Morphologie de fragment.....	36
	• Analyse paysagere.....	37-38
	• Limites de fragment.....	39
+	Analyse sequentielle.....	40-43
+	Analyse sociologique.....	44
+	Carte problematique .....	45

### **CHAPITRE II : APPROCHE THEMATIQUE A L'ECHELLE URBAINE**

+	Exemple 01 : L'extension de la ligne du tramway à Clermont Ferrand.	
	France.....	47
	• Présentation du projet urbain .....	47
	▪ Objectifs.....	48
	▪ Strategie de projet.....	49-52
	▪ Synthese.....	53
+	Exemple 02 : Etude d'insertion d'une ligne de Tramway à boumerdes,	
	algerie .....	54
	• Choix D'insertion De La Ligne De Tramway à la ville de	
	Boumerdes .....	54
	• Processus d'identification des corridors .....	55
	• Objectif de l'étude .....	55
	• Enjeux urbains .....	56

✚ Exemple 03 : Habiter les délaissés d'infrastructures – shanghai.....	57
• Fiche technique du projet urbain .....	57
• Problématique du projet .....	58
• Objectif du projet .....	59-60
✚ Exemple 04 : Restructurer le village d'Eigenbilzen grâce au passage du Tram-train Belgique.....	61
• fiche technique du projet urbain.....	61
• problème majeurs de cette restructuration .....	62
• objectif du projet .....	62

### **CHAPITRE III : INTERVENTION URBAINE.**

✚ hypothèse d'intervention .....	64
✚ au niveau de l'infrastructure .....	64
○ au niveau de la superstructure .....	65
○ actions majeurs au passage du tramway .....	66
✚ plan d'hypothèse d'intervention .....	67
✚ plan d'aménagement global	

### **CHAPITRE II : APPROCHE THEMATIQUE A L'ECHELLE PNCTUEL**

✚ Definition du theme : forum de la culture et des arts visuels.....	69-73
✚ Exemple 01 : le centre culturel heydar aliiev de bakou.....	74-77
✚ Exemple 02 : le centre culturel de suzho.....	78-79
✚ Exemples d'inspirations.....	80-81

### **CHAPITRE II : APPROCHE ARCHITECTURALE**

✚ approche programmatique.....	83
• objectifs du programme.....	
• les fonctions de base.....	
• le programme. ....	84
✚ approche projectuelle.....	85
• le forum d'art et de culture.....	85
• site d'implantation du projet. ....	86
• concepts du projet. ....	86
• genese et evolution du projet.....	87-91
• les facades.....	92
• les vues en 3d .....	93 -94
• les plans.....	95
• le plan de masse de projet.....	98

### **CONCLUSION**



« Un environnement urbain admirable et ravissant n'est qu'une chose banale, certains diraient que c'est impossible ». <sup>1</sup> KEVIN LYNCH

## Introduction générale

Soulever la question de la restructuration d'un fragment urbain, tout en utilisant le Projet Urbain comme une méthode d'approche du projet et d'intervention spatial, nous renvoie directement à la ville, à ses productions, à son héritage urbain, à son évolution et enfin aux différents âges qu'elle a connu.

En effet, ces nouvelles générations d'urbanisme recherchent avant tout à satisfaire la troisième ville, car après : 'un âge 'I' caractérisé par la lenteur, l'accumulation, la continuité urbaine autour des places, la ville industrielle a inventé la révolution de l'âge II, fascinée par la technique et l'idéale table rase ; l'âge III quant à lui prend compte ce double héritage contradictoire et essaye de le repenser avec une nouvelle approche et une nouvelle philosophie urbaine Selon Mongin Olivier <sup>2</sup> « **l'âge III de la ville a pour ambition de succéder aux deux époques qui l'ont précédés : l'âge I qui a fabriqué la ville avec ses maisons, ses immeubles et ses places accolées ; l'âge II de la ville moderne, de l'automobile, et des bâtiments solitaires, universels indifférents aux sites et aux lieux. L'âge III hérité de ses deux modèles se devra de les transformer, de les réhabiliter** ».

Cependant, cette transformation doit s'opérer à travers une approche spécifique, qui ne reconnaît pas de modèles idéaux, applicables partout. Elle doit chercher des solutions locales, inspirées par les particularismes régionaux, en s'appuyant essentiellement sur des instruments flexibles et ouverts, non rigides et non contraignants.

La forme physique de la ville, sa valeur structurante dans l'élaboration du plan d'urbanisme interroge désormais, la question de la requalification de la ville existante, les relations entre les quartiers, leurs vocations et leurs fonctions. Le plan se doit d'être flexible, proposant des solutions au « cas par cas », résolvant des problèmes ponctuels sur des lieux spécifiques.

La problématique du renouvellement urbain, et de la reconstruction de la ville sur elle-même, n'a jamais été aussi pertinente. Ainsi les aménagements d'aujourd'hui portent d'avantage sur la restructuration et la régénération urbaine, que sur la création de nouveaux espaces.

La restructuration des fragments urbains est dans ce sens une action privilégiée dans ce processus de régénération urbaine, vu l'ampleur de son étendue spatiale et les nombres importants de problèmes dont il fait face. **Les assiettes vierges, mal exploitées autour du**

---

<sup>1</sup> **KEVIN LYNCH** : est un [urbaniste, architecte](#) et enseignant américain. Son livre le plus connu de Kevin Lynch est *L'Image de la cité* (The Image of the City) publié en 1960. L'ouvrage de « **A theory of good city form** »

<sup>2</sup> **MONGIN OLIVIER** : [est un écrivain et essayiste français, né à Paris en 1951. Il a été directeur de la revue Esprit de 1988 à décembre 2012.](#)

**tracé du tramway, représentent l'élément principal de notre étude**, sa requalification et sa transformation est d'autant plus nécessaire, à partir de ces espaces "négatifs" la ville va se redéfinir une nouvelle identité urbaine, grâce à une architecture de couture de liens et de liant.

Mostaganem est une ville portuaire de la mer Méditerranée située au nord-ouest de l'Algérie, à 365km de la capitale, Alger. La ville est le chef-lieu de la wilaya du même nom. Au dernier recensement de 2008 la ville de Mostaganem comptabilisait 145 696 habitants.

La ville de Mostaganem fonctionne toujours avec un modèle mono-centrique, où se concentre la grande part des emplois des secteurs tertiaire et secondaire. Il y a une génération de mouvements pendulaires (habitat à la périphérie /travail au centre) dans lesquels la distance, le coût et le temps deviennent un handicap majeur dans le fonctionnement du système urbain.

Face à cette situation, les autorités responsables de l'aménagement urbain et des transports ont déployé des efforts financiers considérables pour améliorer l'offre de transports collectifs ces dernières années et tenter de réduire l'usage de l'automobile.

Des actions entreprises par les pouvoirs publics en matière d'infrastructures routières (trémies, ponts, dédoublement de voies, des rocade etc.) et de transport urbains (tramway) tendent à faciliter la mobilité à l'intérieur de son périmètre mais peinent à résorber de manière durable les difficultés liées au besoin de déplacement.

**Le tramway** à une forte charge symbolique : il représente l'entrée dans la modernité du pays et l'espoir d'une refonte de l'ensemble du système de transport. Il est donc perçu comme le point de départ d'une nouvelle politique de transport planifiée qui résoudrait les problèmes de congestion et qui rééquilibrerait l'espace Mostaganémois.

Le tramway n'est pas considéré uniquement comme un transport collectif, mais également comme :

- Il a pour prescription de repenser les espaces urbains, de faire renaître une urbanité perdue tout en tissant une trame spatiale harmonieuse à l'échelle de la ville, mais également d'anticiper la construction de nouvelles territorialités urbaines.
- Les objectifs environnementaux propres au développement durable prédominent au cœur des projets de tramway, la réduction de l'effet de serre, la piétonisation du centre-ville
- Son implantation dans la ville qui en fait un transport sécurisant pour l'utilisateur, permet par la même occasion de partager harmonieusement la voirie, mais aussi d'offrir une lecture paysagère inédite des villes.
- Le tramway joue ainsi un double rôle : s'il tente une approche discrète au cœur du centre-ville en essayant de conserver l'empreinte historique des lieux, il recherche au contraire une certaine forme de monumentalité à l'échelle de l'agglomération.
- Il Permette ainsi la mise en œuvre de contextes urbains sur des sites encore à l'état embryonnaire. Des contextes qui invitent assurément à reconsidérer le tramway non plus en tant que simple transport collectif mais bel et bien comme un outil majeur dans le développement de nos territoires, dans la gestion et l'équilibre des formes urbaines, tout autant que dans leur qualification.

## Motivation du choix de la zone d'étude:

Mostaganem est l'une des plus grandes villes de l'ouest d'Algérie, avec son centre-ville qui date de la période coloniale muni d'un cadre bâti existant dans un état partiellement dégradé qui rendent la gestion urbaine difficile.

Notre choix d'étude sur le secteur Beymouth-khemisti a été fait pour les potentialités qu'il présente comme :

- Sa situation en plein centre-ville à la limite du centre ville de Mostaganem.
- Son histoire (qui date de la période colonial).
- Le passage du tramway incitant à porter un nouveau regard sur la forme urbaine en lui apportant l'équilibre et la requalification.
- Une vue panoramique dégagé sur la mer méditerrané.

Mais notre choix d'intervenir sur ce quartier a été fait pour le grand nombre de problèmes que compte ce vieux secteur tels que :

La présence de grandes réserves foncière inexploitées et de terrains résiduels le long du tracé du tramway créant une rupture au niveau du tissu urbain. Ce dernier est marqué notamment par une absence d'aménagement et des constructions souvent dégradées tournant le dos au projet du tramway.

Cette ville présente beaucoup de problèmes que ce soit au niveau urbain, architectural et même au niveau social, donc si on devra améliorer l'image de notre ville, il faut commencer par ses quartiers les plus délaissés et qui comptent plus de problèmes. La zone d'étude offre donc un potentiel d'intervention important de part sa déstructuration et dégradation qui peut être transformée.

Il s'avère nécessaire pour pallier aux nombreux dysfonctionnements présents dans la zone d'étude d'opérer une stratégie globale dans le cadre de **la restructuration urbaine**.

## Motivation du choix du thème :

La question de la restructuration et requalification d'un fragment urbain n'est pas réellement une nouveauté de ce siècle. En effet à chaque fois qu'un projet urbain (Tramway) est injecté en plein centre-ville, des actions urbanistique vont succéder telles que : la restructuration, la requalification, et la revalorisation des tissus autour du projet, en leur donnant un nouvel aspect moderne.

Les études, les analyses urbaines et les propositions de requalification se sont succédé, en essayant d'apporter à la fois, les réponses nécessaires, en termes de compréhension et d'études fondamentales, mais également à travers toute une série de modalités et de politiques d'actions dans le but d'en atténuer les effets négatifs de ces espaces.

Dans la zone d'étude choisi nous rencontrons des traces du passée qui présentent des données inestimables a la planification par exemple dans plusieurs villes on trouves des espaces désaffectés, vierges, ou mal exploités qui présentent un grand potentiel pour une éventuelle réutilisation, mais leur valeur historiques et leur importance architecturale les rendent fragiles et difficiles à traiter.

A partir de ça que les motivations du choix de notre projet de fin d'étude s'inscrivent dans ce thème d'actualité, on va essayer de restructurer, revitaliser, revaloriser, rénover pour Donner l'occasion à la société à repenser son espace pour qu'il soit ouverts à tous, accessible respectueux de son environnements porteur de valeur et de culture.

## **Problématique :**

A Mostaganem, l'équilibre fragile du système urbain, hérité de la période coloniale, est largement altéré par des ruptures morphologiques et fonctionnelles qui rendent la gestion urbaine plus difficile, dont les signes de dysfonctionnement apparaissent de plus en plus accentuées par :

- la dégradation du cadre bâti existant en général et du centre ancien datant de l'époque coloniale en particulier (notre fragment Beymout-khemisti, objet de l'étude).
- La séparation entre les deux importants secteurs du centre-ville Beymout et Khemisti par le passage du tramway et l'inexistence des liaisons entre eux.
- La mauvaise occupation de la zone d'étude vu son importance et sa situation par rapport à la ville
- Etrousses des rues.
- Le manque flagrant des équipements et la condensation de l'habitat
- Des espaces urbains publics qui sont peu nombreux, mal exploités, tout en créant une rupture morphologique et fonctionnelle dans le tissu urbain de la ville.
- Le manque d'espaces verts et de rencontres.
- Une production architecturale récente sans référence culturelle, mélange de formes et de styles dans un désordre visuel total.
- Une insalubrité galopante due à la pollution et le manque d'entretien flagrant, ce qui donne une sensation d'insécurité et contribue à repousser les gens de visiter le secteur.
- Une vue panoramique dégagée sur mer mal exploitée.
- Le manque d'espaces de stationnement et de mobilier urbain.

## **Question principale :**

**Comment peut-on intervenir dans un tel fragment urbain, en tenant compte de l'identité et l'histoire du lieu et comment lui donner une nouvelle dimension de modernité en gardant ses spécificités ???**

## **Questions secondaires :**

- 1/ Quels types de fonctions peut-on injecter pour enrichir le parcours et créer une mixité urbaine et sociale ?
- 2/ Quels moyens doivent être mis en œuvre pour accomplir de telles actions ?

## **Objectifs :**

- Notre projet peut se définir comme étant une analyse fondamentale, aspirant à :
- Structurer et renforcer et la relation entre les 2 secteurs (Beymouth et Khemsiti) existant dans notre fragment urbain
  - Proposer une stratégie efficace et durable, dans la restructuration et la requalification du fragment urbain d'étude, à travers l'application du Projet Urbain comme outil d'intervention spatiale.
  - Comprendre et utiliser la méthode du projet urbain dans l'analyse, la programmation et la conception du projet.
  - Améliorer la qualité de vie.
  - Proposer une diversité programmatique pour favoriser la mixité sociale et urbaine.
  - Réaménager de l'espace public existant, et proposer de nouveaux espaces publics avec insertion de mobilier urbain.
  - Améliorer le paysage visuel et urbain et aussi l'image de la ville

## **Méthodologie :**

Afin de répondre à la problématique et aux questions soulevées, et concrétiser nos objectifs de travail, nous avons opté pour la méthodologie suivante.  
D'abord nous allons entamer :

### **L'analyse urbaine :**

L'analyse constitue une étape essentielle dans le processus de la conception urbaine et architecturale. Plus qu'une simple lecture du site, l'analyse permet de définir clairement les orientations premières du projet. L'analyse comme projet : un processus en trois étapes : lire, comprendre, traduire.

L'analyse consiste à repérer les "matériaux du jeu», c'est à dire les limites, les relations et les contenus de l'espace à étudier, de mettre en valeur les points forts et de diagnostiquer les points faibles. En d'autres termes nous décomposons l'espace en ses pièces maîtresses.

### **Niveaux de lecture et d'analyse:**

Sachant que la zone choisie n'a pas fait l'objet d'une programmation urbanistique, mais le résultat d'un processus qui a fait d'elle une zone hybride, notre choix de démarche analytique va se limiter à :

#### **a- La lecture historique :**

La lecture historique, nous renseigne sur le mode de croissance, dont l'étude s'avère selon la méthode d'analyse de Philippe Panerai, une étape importante de l'analyse urbaine. Elle permet de comprendre la forme urbaine actuelle dans ce qu'elle exprime de son héritage historique, de retrouver des filiations avec les formes anciennes.

En effet il est inutile de parler de forme urbaine si l'on ne sait pas ce qui la construit effectivement au risque de penser l'espace urbain comme scénographie du vide.

En s'interrogeant sur le pourquoi de telle configuration urbaine, on découvre un double horizon de causalités et de finalités : cet aménagement a telle forme parce qu'auparavant il y avait ceci et/ou parce qu'on voulait obtenir cela. En postulant l'intelligibilité de la forme urbaine dans ces ternies, on fait de la ville un objet historique.

La compréhension de la forme urbaine rend possible l'expérimentation, a posteriori.

Ainsi espère-t-on mieux assurer son évolution ultérieure. La ville offre à tout moment un potentiel de transformation qu'il s'agit d'exploiter le plus judicieusement possible.

### **b- La lecture typo morphologique et séquentielle:**

Cette analyse et l'assemblage de deux types de lecture:

#### **1- La lecture morphologique:**

Succincte qui fait sortir les lignes de forces du tracé urbain et du découpage.

Cette lecture est avant tout un exercice méthodologique visant à déterminer la structure d'un tissu urbain. En fait ceci nous permet de mettre en évidence la logique d'élaboration d'un tissu urbain, en partant du système constructif de l'unité du bâti jusqu'au mode de structuration urbaine (ilot, maillage) et la délimitation globale de la ville.

L'analyse morphologique nous permet aussi de comprendre (lire) rapidement un contexte urbain non familier. Cela consiste tout d'abord en la situation actuelle des éléments constitutifs du tissu, rues/places, parcelles/ilots, bâti, suivie d'une lecture de la forme dans sa chronologie décroissante (à travers l'histoire) afin de comprendre la logique de création d'un fragment urbain.

#### **2- La lecture séquentielle:**

Une analyse séquentielle : Une ville doit être lisible, cette lisibilité que définit KEVIN LYNCH comme la facilité avec laquelle les parties de la ville peuvent être reconnues et organisées selon un schéma cohérent, une cité lisible est celle dont les quartiers, les monuments ou les voies de circulation, sont facilement identifiables, et aisément intégrables dans un schéma global. Dans l'image de l'environnement on peut distinguer : (Chemins et parcours - les limites- secteur- les nœuds- point de repère).

### **Les éléments de l'analyse:**

- 1- Situation du fragment.
- 2- Historique de la ville et du fragment.
- 3- Système parcellaire et système viaire.
- 4- Bâti et non bâti.
- 6- Etat des fonctions urbaines.
- 7- Etat des hauteurs.
- 8- Etat de bâti.
- 9- Les voies et la circulation.
- 10- Analyse architectural.
- 11- Morphologie du fragment.
- 12- Analyse paysagère.
- 13- Analyse séquentielle.
- 14 – La carte problématique.

## Approche théorique :

### Qu'est-ce qu'un projet urbain ?

Les notions traditionnelles de plan et de planification sont progressivement remplacées par celles de développement urbain durable et de projet urbain. Le projet urbain présente plusieurs dimensions, et peut être défini comme suit : « **Le projet urbain est à la fois un processus concerté et un projet territorial : il consiste à définir et mettre en œuvre des mesures d'aménagement sur un territoire urbain donné, en partenariat avec tous les partenaires civils et in- situationnels concernés, intégrant les différentes échelles territoriales et le long terme, en vue d'un développement urbain durable** ».

Le projet urbain est donc à la fois :

**Un processus concerté** : Le projet urbain est un ensemble de démarches visant à l'obtention d'un accord entre les différents acteurs, auxquelles peuvent participer toutes les parties prenantes (habitants, associations, propriétaires, administrations, élus, experts), et où sont définies les règles de la participation et les rôles de chacun (consultation, concertation, décision)

**Un projet territorial** : la ville est composée de « territoires » – le bâtiment, la rue, le quartier, la commune, l'agglomération – qui sont autant d'espaces de vie appropriés par leurs usagers. Le projet urbain devrait prendre en compte l'ensemble des enjeux de société pertinents à l'échelle du territoire concerné : enjeux de qualité du cadre de vie, mais aussi enjeux de convivialité, d'intégration, de vitalité économique.

**Il consiste à définir et mettre en œuvre des mesures d'aménagement** : Le projet urbain est d'abord orienté vers la réalisation d'infrastructures : construction de logements, d'équipements collectifs, aménagements d'espaces publics, etc. La réalisation de ces « contenants » devrait en principe s'articuler étroitement avec des stratégies sociales et économiques, permettant de faire vivre les « contenus » : création d'entreprises et d'emplois, mesures d'intégration, de formation, d'animation, de solidarité, etc.

**Sur un territoire urbain donné** : Le projet urbain s'adresse à un lieu ou un territoire particulier, qui peut être une parcelle, un quartier, une commune ou une agglomération toute entière. Cela signifie la prise en compte et la valorisation d'une identité locale, la construction d'une vision commune pour le territoire, voire la mise en place d'institutions représentatives (associations de quartier, conseil d'agglomération...)

**Intégrant les différentes échelles territoriales et le long terme** : Le projet urbain doit tenir compte à la fois des enjeux locaux, tels que la préservation du cadre de vie pour les populations locales, ainsi que des enjeux plus globaux tels que la construction de logements ou la réalisation de grands équipements. Il doit tenir compte de demandes contemporaines, mais anticiper aussi celles de demain. Pour cela, il doit prévoir la mutabilité des affectations et la modularité des usages.

**En vue d'un développement urbain durable** : Le projet urbain vise des mesures générant des plus-values à la fois dans le domaine social, environnemental et économique.

Dans ce sens, il favorise les approches intersectorielles, s'adresse aux experts des différentes disciplines concernées, valorise les partenariats entre le public et le privé, entre le social et le spatial.

Autrement dit, le projet urbain est une démarche intersectorielle, interinstitutionnelle et interterritoriale visant au développement intégral d'un territoire urbain donné au travers de plusieurs "sous-projets".

### **La restructuration urbaine:**

L'ensemble des dispositions et des actions arrêtées pour transformer un espace urbain dans ces composantes spatiales, c'est à dire pour donner une organisation différente aux fonctions urbaines existantes ou en introduisant des fonctions nouvelles. Cet espace urbain est matérialisé dans une structure nouvelle de distribution et d'agencement des diverses composantes prévues pour l'aire urbaine d'intervention.

Une politique de restructuration urbaine devrait répondre aux exigences de récupération et de meilleure utilisation de l'espace urbain. Objectif qui peut être poursuivi à travers la redéfinition du cadre bâti – spatial et de sa configuration, la redistribution des densités de population, d'emplois des services..., en égard des changements qui se manifestent au plan des activités économiques, du comportement social et des interrelations intervenant dans l'espace urbain existant et entre celui-ci et l'urbanisation nouvelle, **la restructuration est une réorganisation de l'ensemble du tissu urbain en prenant en compte l'évolution historique et les actions qui en découlent, des conditions générales du développement.**

### **Le renouvellement urbain :**

**Le renouvellement urbain** en [urbanisme](#) est une forme d'évolution de la [ville](#) qui désigne l'action de reconstruction de la ville sur elle-même et de recyclage de ses ressources bâties et foncières. Celle-ci vise en particulier à traiter les problèmes sociaux, économiques, urbanistiques, architecturaux de certains quartiers anciens ou dégradés.

## **Chapitre 02 : Analyse urbaine**

- Aperçu historique de la ville de Mostaganem et du fragment d'étude
- La situation du fragment
- Analyse typo-morphologie
- Morphologie du fragment
- Analyse paysagère
- Analyse séquentielle
- L'analyse sociologique
- La carte problématique

## 1/ Aperçu historique de la ville de Mostaganem et du fragment d'étude :

Mostaganem est une ville type du littoral méditerranéen, elle se situe au nord-ouest de l'Algérie sur la côte méditerranéenne, elle offre des perspectives de développement économique dans l'exploitation.

**Photo n° 01** : image satellitaire de la ville de Mostaganem 2010



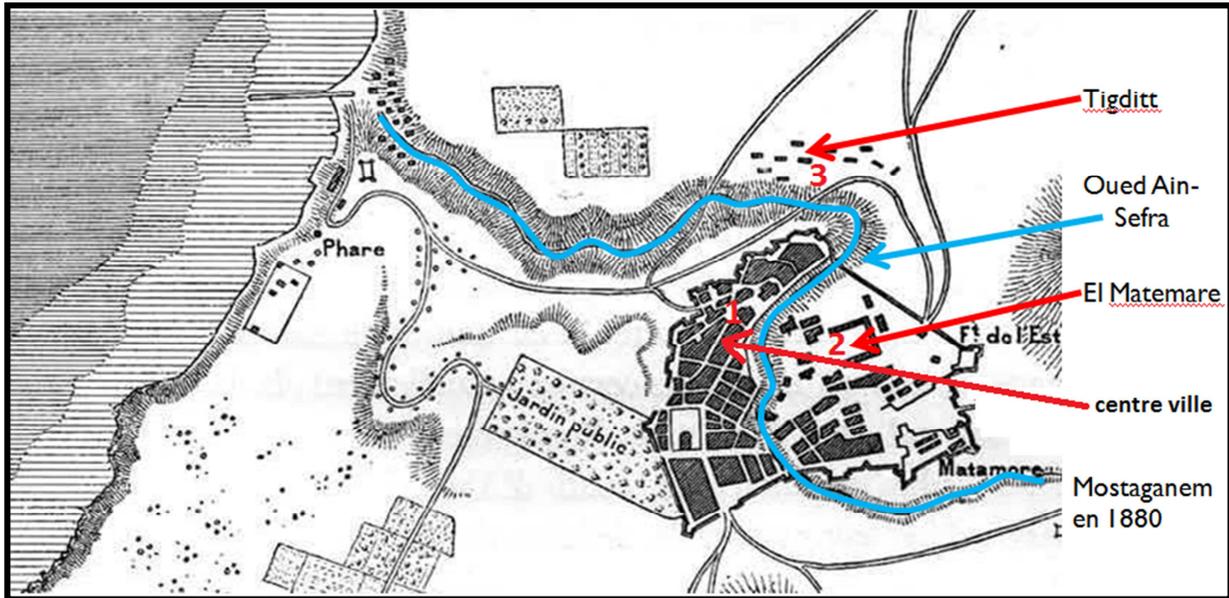
Source : Site Mostaganem d'aujourd'hui photo 2010

## Aperçu de la ville au début du 19<sup>eme</sup> siècle :

### 1/ la période précoloniale :

Sur la carte ci-dessus, on peut voir les trois parties. En N°1 le centre-ville, N°2 le quartier turc de (matemor) et en N°3 le quartier arabe de (Tijditt). C'est les parties initiales et le noyau central de la ville de Mostaganem.

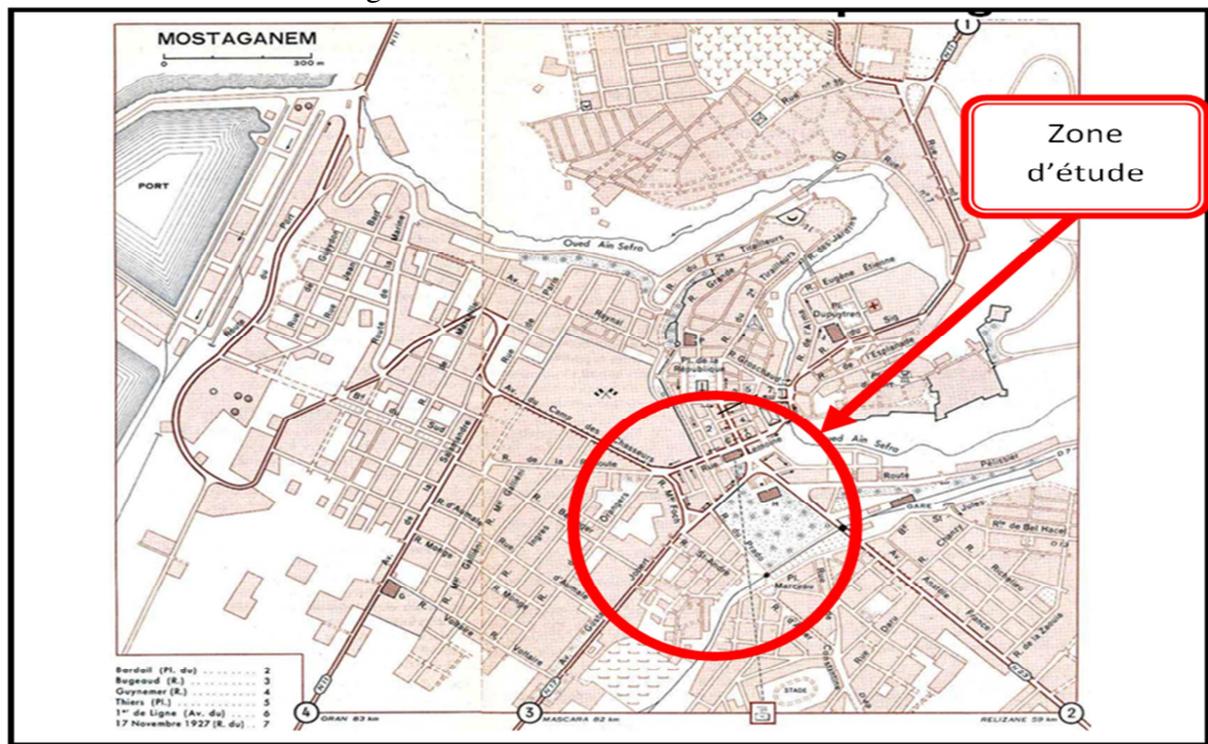
Carte n°01 : carte de Mostaganem en 1880



Source : Site Mostaganem d'aujourd'hui photo 1880

La ville de Mostaganem a subi la première période d'urbanisation de type militaire (1833-1850) et d'occupation de la ville existante, se poursuit par la création de la ville dite moderne, initiée en 1855, elle donne naissance à la physionomie urbaine de Mostaganem selon un plan d'alignement des rues, ponctué de places et de carrefours.

Carte n°02 : carte de Mostaganem en 1910



Source : Site Mostaganem d'aujourd'hui photo 1910

Carte n°03 : carte de Mostaganem en 1930



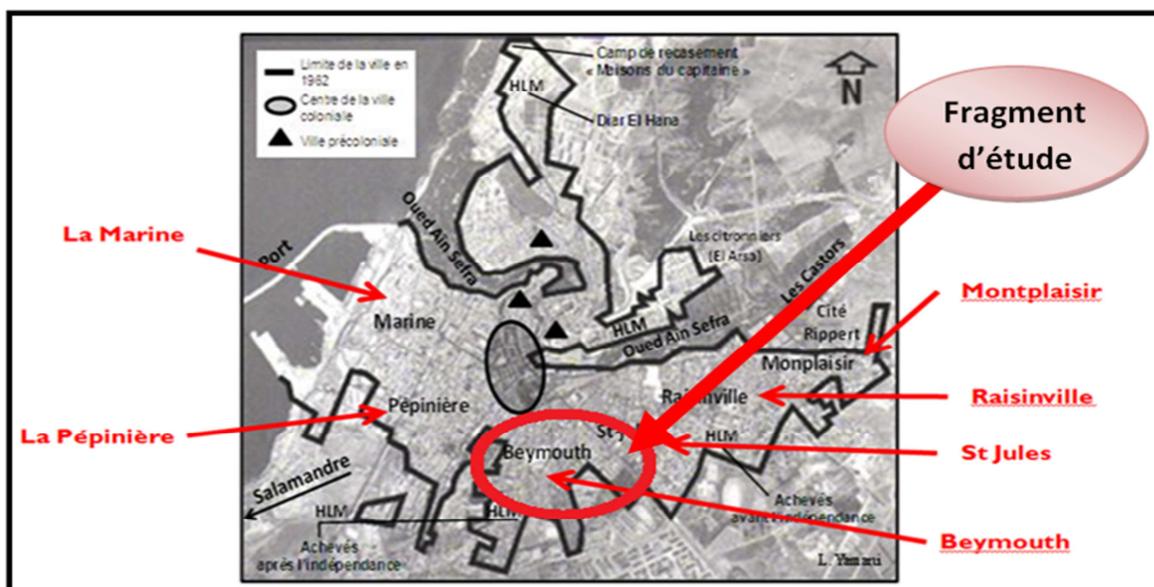
Source : Site Mostaganem d'aujourd'hui photo 1930

## 2/ la période coloniale :

L'urbanisme colonial qui pour des raisons militaires, s'est implanté à côté du noyau initial, a épargné son entité urbaine et architecturale.

Les quartiers se sont développés en échiquier autour du centre, suivant une croissance radioconcentrique ordonnée par les éléments régulateurs que sont le port et l'oued vers le Sud-est.

Carte n°04 : carte de Mostaganem en 1962

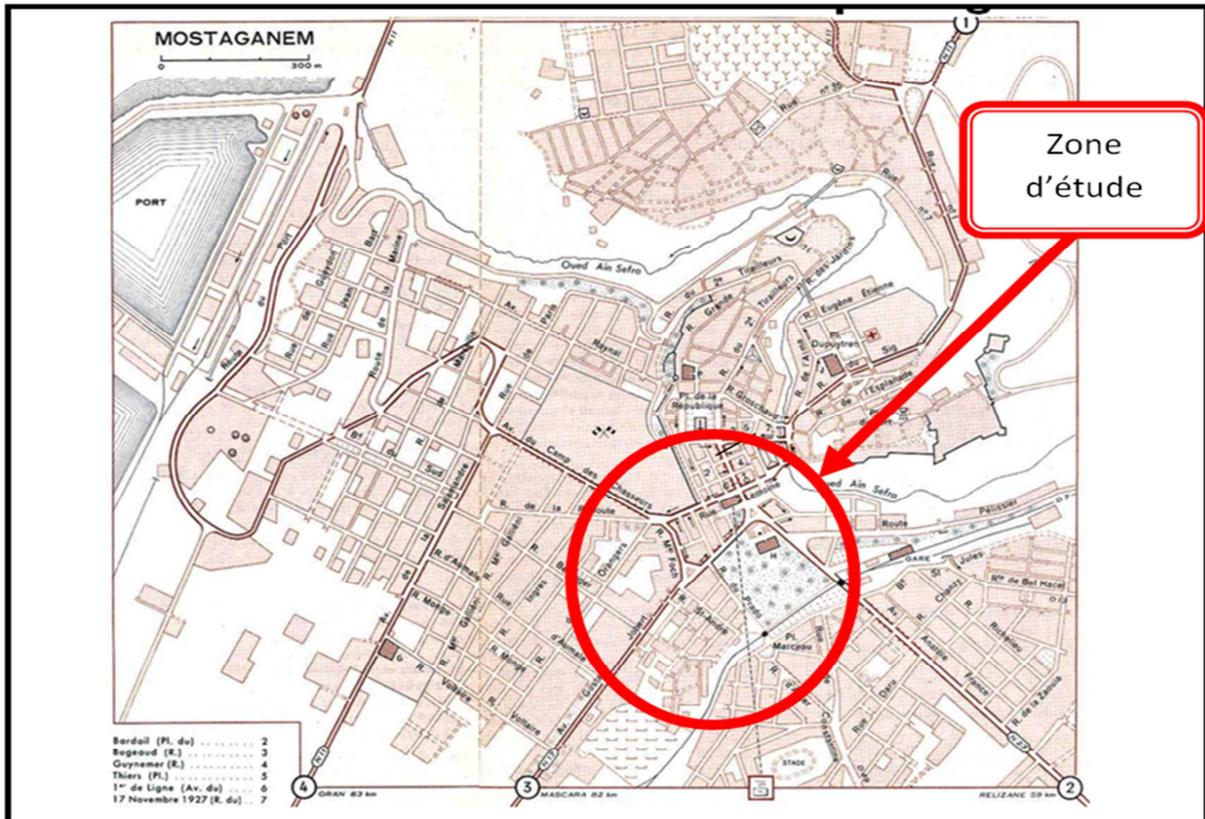


Source : Site Mostaganem d'aujourd'hui photo 1962

Au fur et à mesure que la ville prend forme, on observe l'apparition de plusieurs quartiers (La marine, La pépinière, **Beymouth** et Saint Jules) autour du centre colonial.

C'est à partir de période coloniale que notre fragment l'étude est apparu et c'est développé.

Carte n°05 : carte de Mostaganem en 2002



Source : Site Mostaganem d'aujourd'hui photo 2002

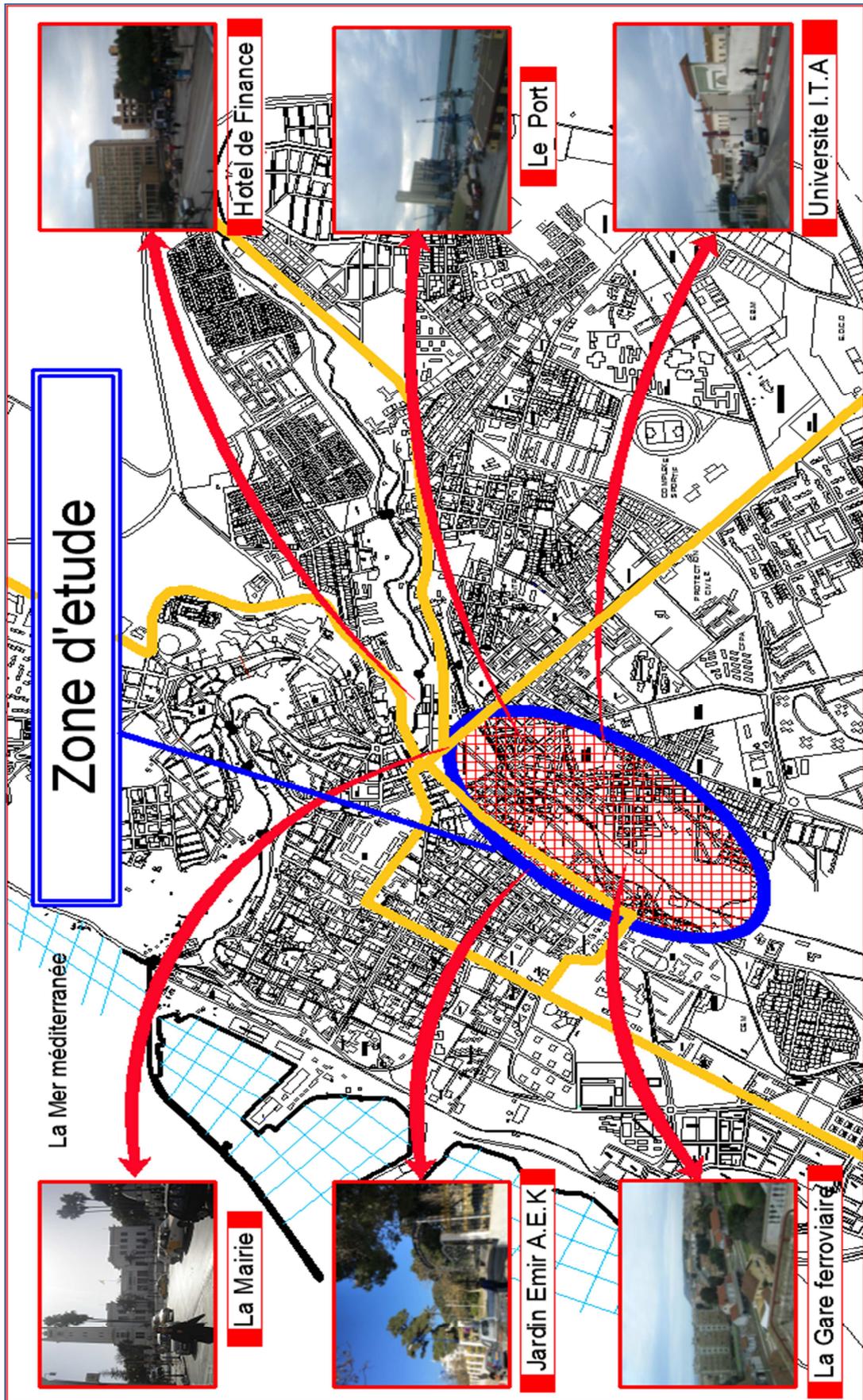
C'est ainsi que l'urbanisation s'est déployée selon trois axes principaux reliant Mostaganem à Oran à l'Ouest, Relizane au Sud et Ténès à l'Est.

## 2/ La situation du fragment :

Notre fragment se situe en plein centre-ville de la ville de Mostaganem, il occupe une situation géographique stratégique et intéressante en bien situé au centre-ville, il se délimite :

- Au Nord par le centre-ville
- Au sud par le quartier Beymouth
- A l'est par le quartier Saint Jules
- A l'Ouest par le Boulevard khemisti

Carte n°06 : Plan de situation du fragment d'étude

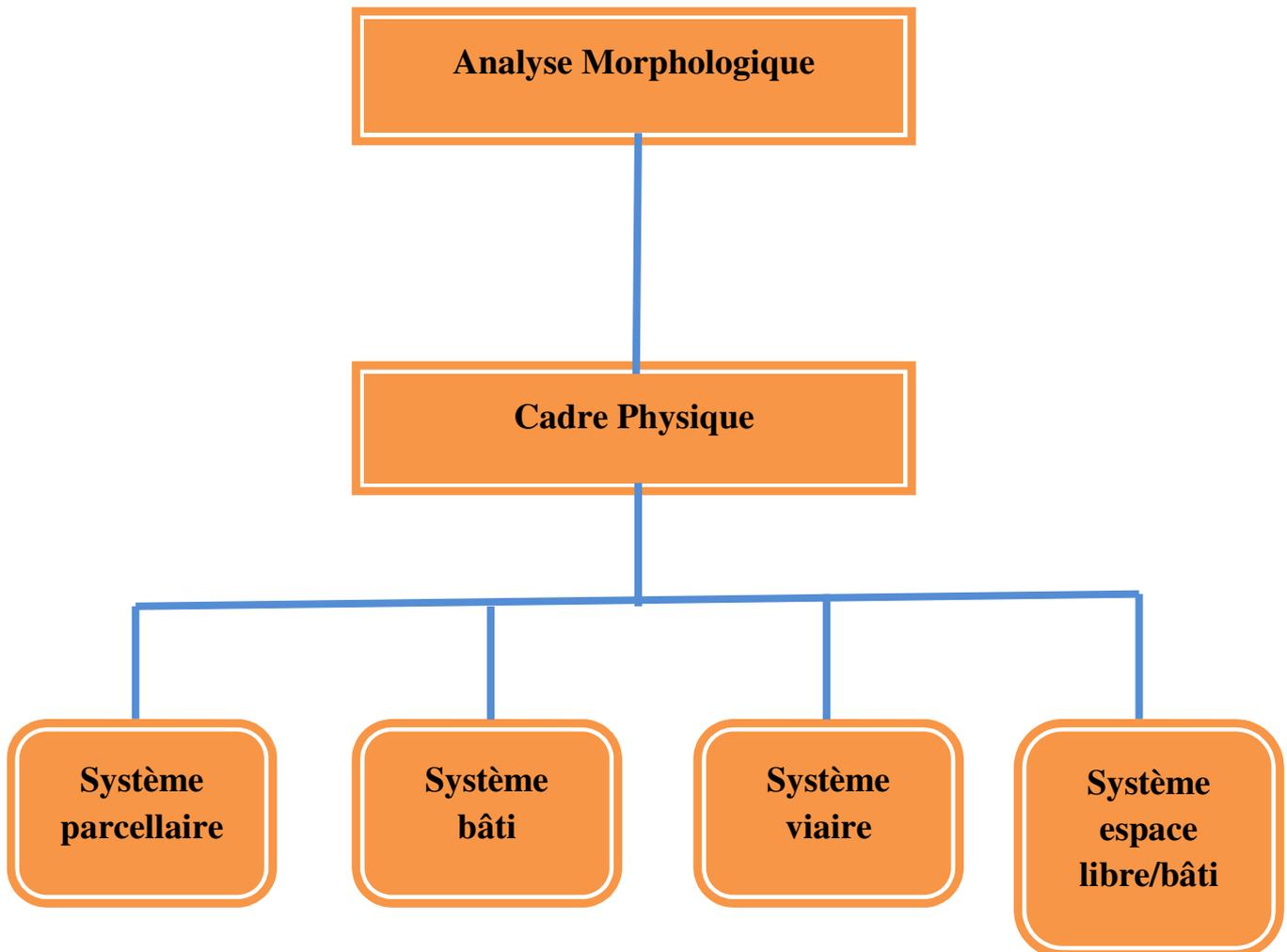


Source: Ould ali M.L / Larbi.A / Matallah A/ Belkadi. A /Bensahli. A

## 2/ Analyse morphologique

L'analyse morphologique a pour objectif de décomposer le tissu urbain en système, cette décomposition va nous permettre d'identifier et d'organiser les relations entre les composants de même nature morphologique.

### **A/ Méthode d'analyse morphologique :**



### **B/ Analyse du système îlot / parcellaire :**

Le système parcellaire est un système de partition de l'espace du territoire en un certain nombre d'unités foncières, **les îlots** puis **les parcelles fragmentent le tissu urbain**.

#### 1/ les îlots :

Dans notre zone d'étude on constate dans la carte ci-dessous qu'il existe 2 types d'îlot :

- a) Îlot régulier
- b) Îlot irrégulier

### **a/ Ilot régulier :**

Avec une forme géométrique rectangulaire, carré, triangulaire, trapues et même biseauté avec une surface réduite entre 800 m<sup>2</sup> a 3000 m<sup>2</sup> occupée par la fonction : Habitat, Equipement.

### **b/ Ilot irrégulier :**

Avec une forme géométrique irrégulière, la surface est remarquable et mal gérée entre 2000m<sup>2</sup> et 5000 m<sup>2</sup>, fonction dominantes : habitat, des équipements, on peut dire que la dimension de l'ilot varie selon sa fonction, et sa forme dépend de la morphologie.

### **Hierarchisation des ilots :**

Elle mettra en évidence les directions respectives des systèmes, les uns par rapport aux autres, ainsi que les caractéristiques des figures géométriques (régulières, irrégulières résiduelles ou non résiduelles, etc.)

Les relations entre les ilots existants dans notre fragment sont indiquées dans la carte d'hierarchisation ilots, ils sont :

- **Variation de dimension**
- **Variation de proportion**

### **Type d'ilot Existant dans notre zone :**

- Ilot ouvert au centre pour espace vert.
- Ilot Traditionnel semi ouvert.
- Ilot Haussmannien ferme a cour.
- Ilot ferme structure.

Le tableau ci-dessous présente les types d'ilot détecté dans notre zone d'intervention

### **2/ Les parcelles :**

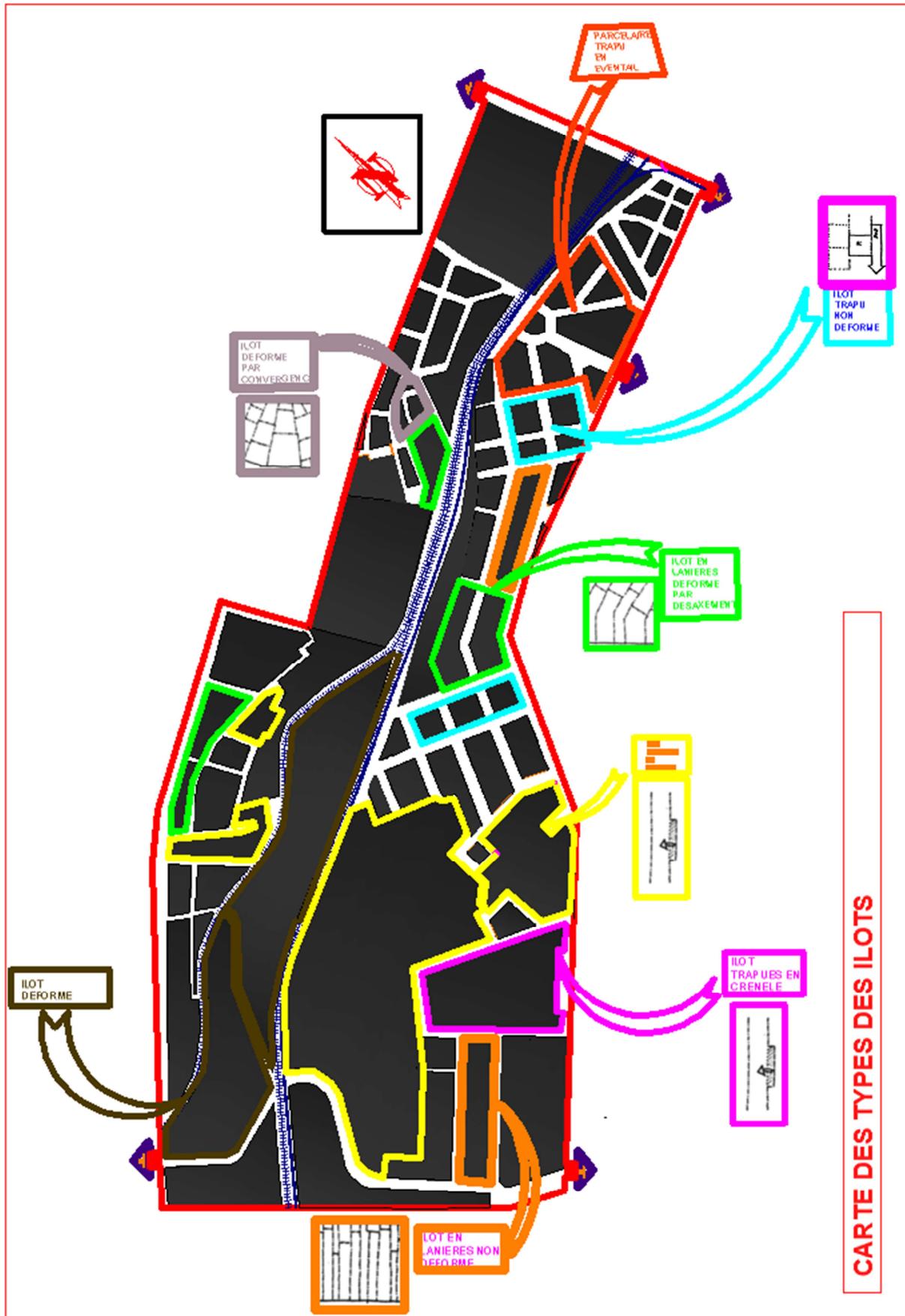
Dans notre zone d'étude les parcelles de forme trapues est dominante ajouté a sa d'autre type de parcelle tels que :

1. Parcelle trapézoïdales
2. Parcelle triangulaire
3. Parcelle rectangulaire
4. Parcelle déformé par désaxement
5. Parcelle déformé par convergence
6. Grande parcelle crénelé.

### **Synthèse :**

Le fragment d'étude représente une richesse de typologie des ilots et surtout renforce l'identité du centre-ville.

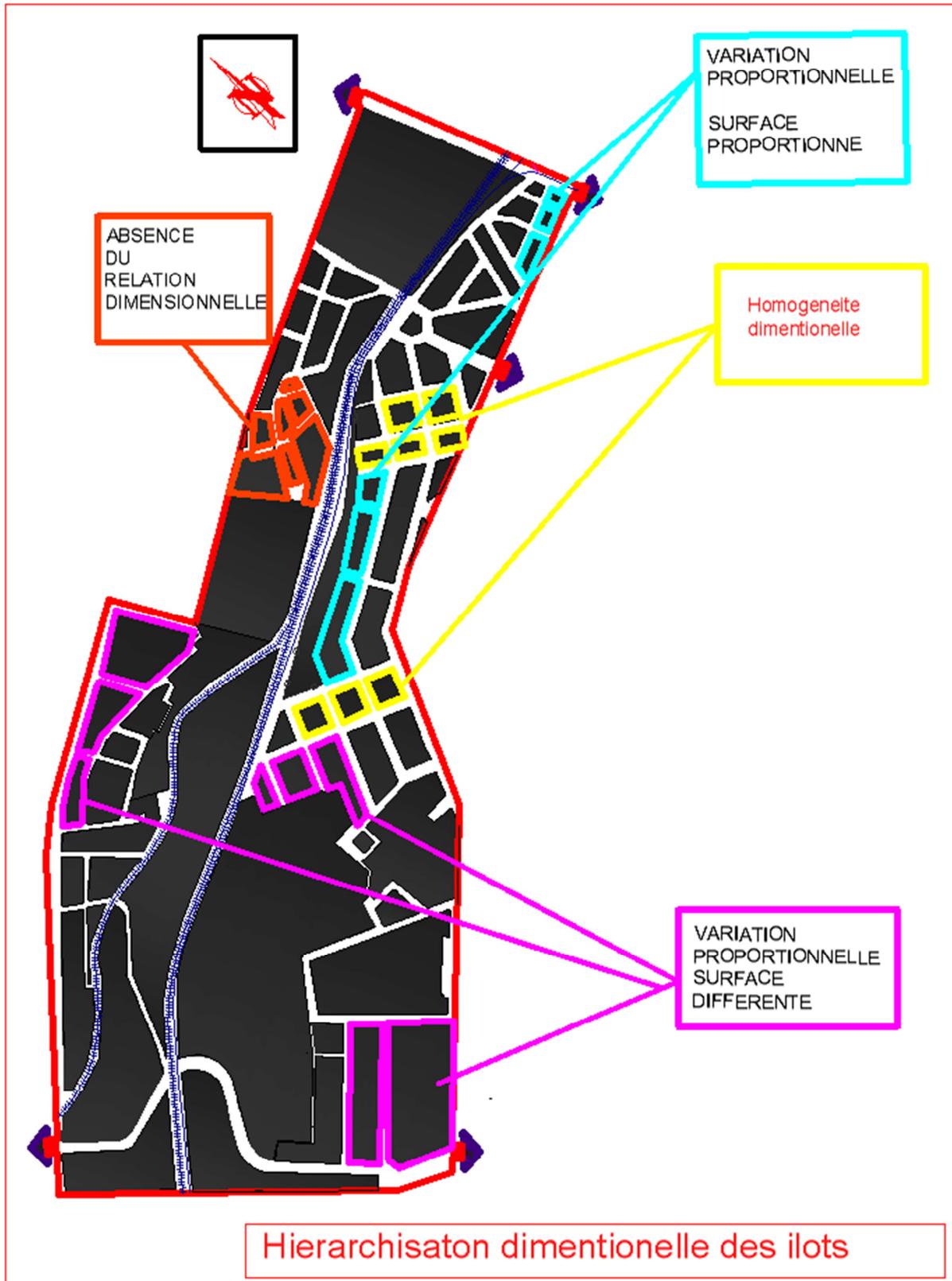
Carte n°07 : carte des types d'îlot



Source: Ould ali M.L / Larbi.A / Matallah A/ Belkadi. A /Bensahli. A

## Carte d'hierarchisation des ilots:

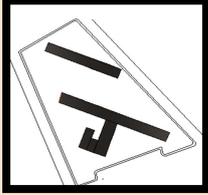
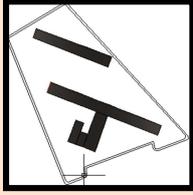
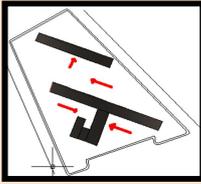
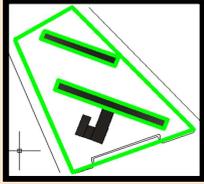
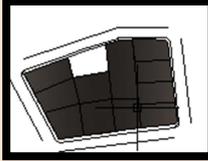
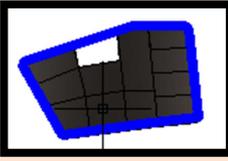
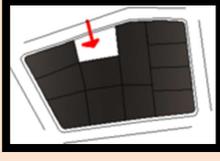
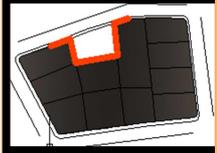
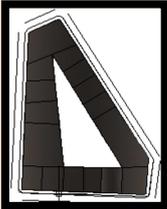
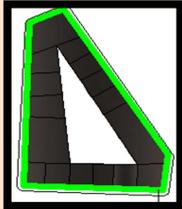
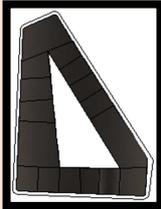
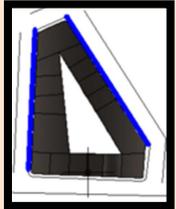
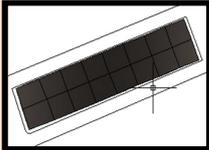
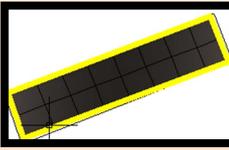
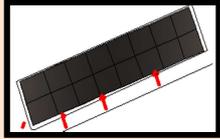
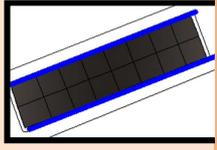
Carte n°08 : carte d'hierarchisation des ilots



Source: Ould ali M.L / Larbi.A / Matallah A/ Belkadi. A /Bensahli. A

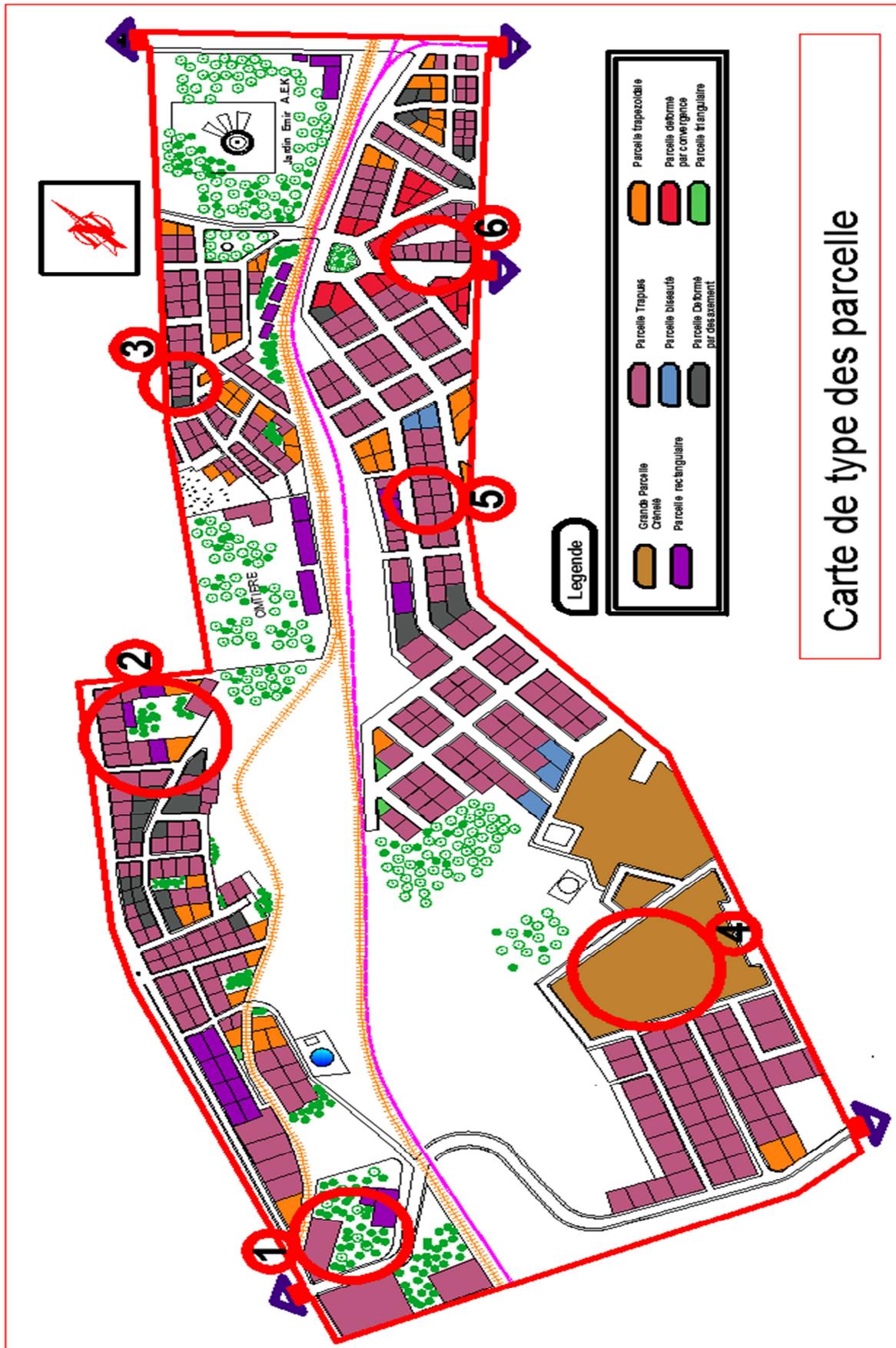
## Tableau de typologie des ilots :

Tableau n°01 : tableau de typologie des ilots

<u>TYPLOGIE</u>	<u>GIOMETRIE</u>	<u>DENSITE</u>	<u>ACCESSIBILITE</u>	<u>POSITION AU VOIRIE</u>
<b>Ilot ouvert au centre pour espace vert 1</b> 	<b>Ilot Régulier</b> 	<b>Non Densifier</b> 	<b>Circulation libre accessibilité multiple</b> 	<b>Inclusion</b> 
<b>Ilot Traditionnel semi ouvert</b> 	<b>Ilot Irrégulier</b> 	<b>Ilot dense Partiellement</b> 	<b>Accès unique aération plus difficile</b> 	<b>éloignement partielle</b> 
<b>Ilot Haussmannien ferme a cour</b> 	<b>Ilot Trapézoïdale</b> 	<b>Ilot Dense Régulièrement</b> 	<b>Circulation intérieure Ilot plus aère</b> 	<b>Accolement</b> 
<b>Ilot ferme structure</b> 	<b>Ilot Rectangulaire</b> 	<b>Ilot Dense</b> 	<b>Manque d'accessibilité intérieure accès unique problème d'aération</b> 	<b>Accolement</b> 

Source: Ould ali M.L / Larbi.A / Matallah A/ Belkadi. A /Bensalhi.A

Carte n°09 : Carte de types des parcelles

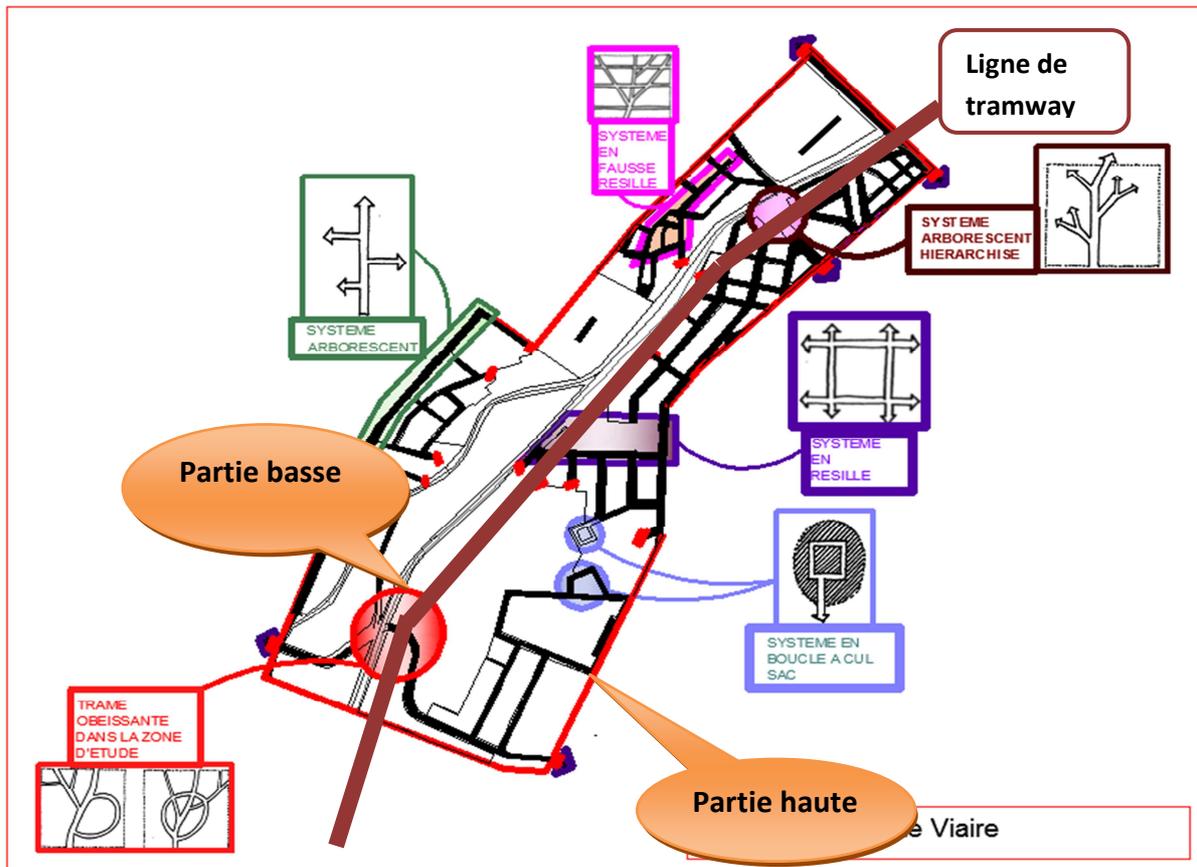


Carte de type des parcelle

Source: Ould ali M.L / Larbi.A / Matallah A/ Belkadi. A /Bensahli.A

## C/ analyse du système viaire

Carte n°10 : carte du système viaire



Source: Ould ali M.L / Larbi.A / Matallah A/ Belkadi. A /Bensahli. A

Notre zone d'étude est caractérisée par un système hybride qui comporte plusieurs types de voiries :

### 1. Système en résille (Quadrillé) :

Qui crée un système parcellaire quadrille et régulier avec deux types d'aire, réduit et grand, et des voiries tertiaire de (6-8m).

### 2. Système linéaire :

Abordé avec une géométrie à base triangulaire, biseautée et trapézoïdales, le boulevard khemisti (voie principale est d'une largeur de 14 m).

Dans notre zone d'étude le passage des lignes du train et du tramway a divisé notre fragment en 2 parties : **partie haute** et **partie basse**.

- **Partie haute** : Obéissante à la trame représentée par des ruelles qui sont parallèles à la ligne du tramway
- **Partie basse** : désobéissante à la trame à cause de sa morphologie qui représente une pente de 9 %

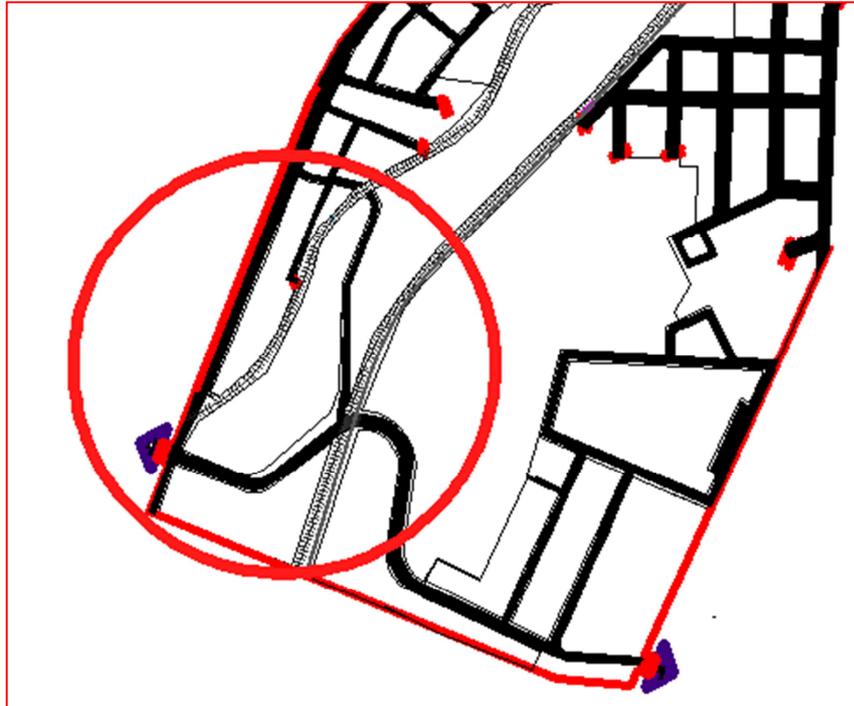
### Synthèse :

Cette division a touché la structure viaire du fragment on lui donnant un aspect hétérogène.

### 3. Système rayonnant :

Qui crée un parcellaire déstructuré dans la taille et la forme des ilots.

Photo n°02 : le système rayonnant



Source: Oud ali M.L / Larbi.A / Matallah A/ Belkadi. A /Bensahli.A

#### Synthèse:

Cette zone a une histoire qui était créée à partir de 2 facteurs principaux:

- **Le facteur physique** (le passage du tramway et la morphologie difficile qui crée une rupture dans la trame parcellaire et viaire).
- **Le facteur social** (selon les besoins fonctionnels du centre-ville).

#### D/ Système espace libre/bâti :

##### A. Espace bâti :

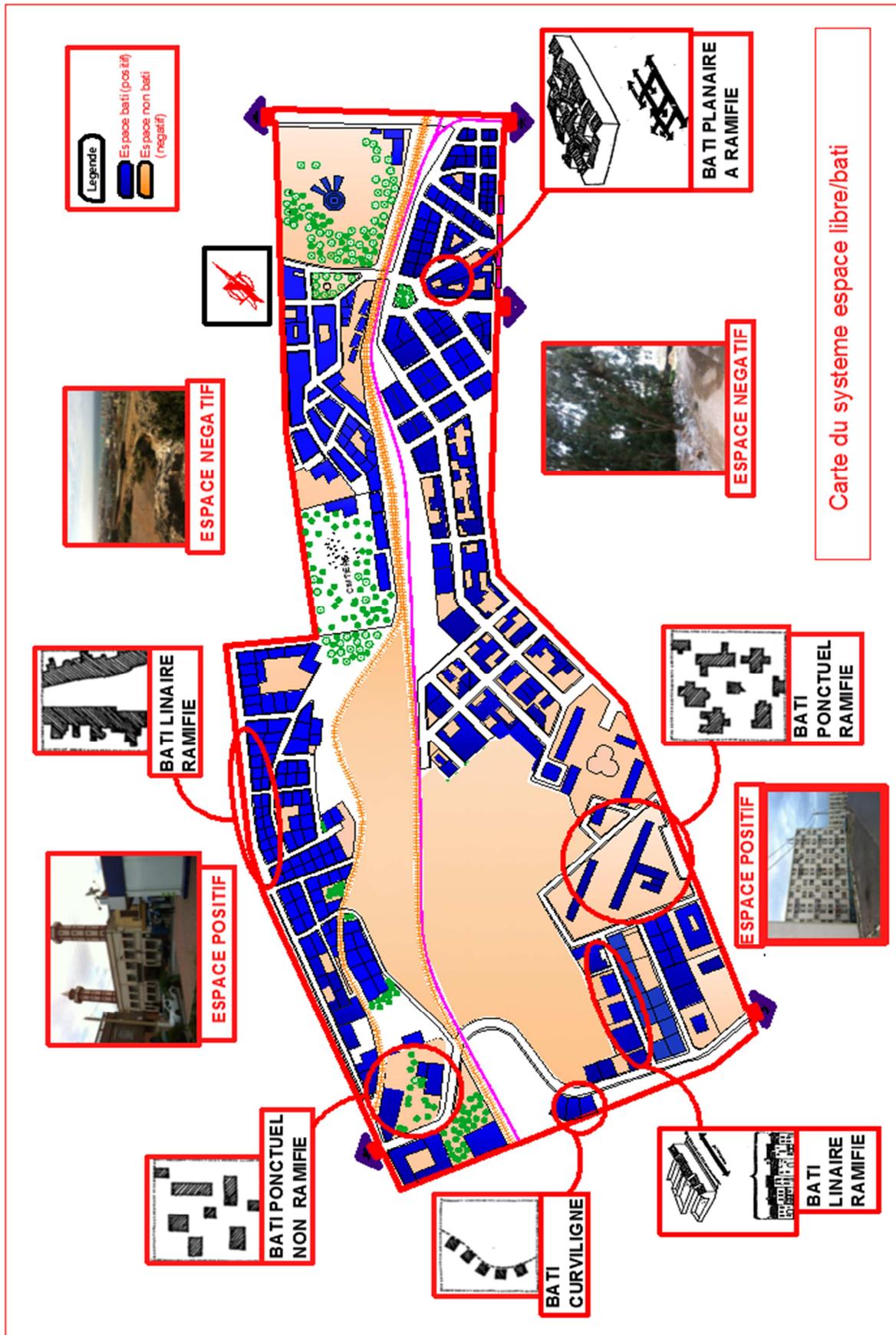
Dans notre zone d'étude, l'implantation du bâti sur les parcelles est soit :

1. **Linéaire** : bâti assurant l'alignement, c'est le cas des maisons individuelles.
2. **Ponctuelle** : bâti isolé au milieu du terrain l'alignement est assuré par les murs de clôture c'est le cas des maisons individuelle coloniales, habitat collectif.
3. **Planaire** : dans le bâti planaire: Les bâtiments sont accolés les uns aux autres de tous les côtés, c'est le cas des habitats collectifs intégrés coloniale.

##### B. Espace libre :

Pour l'espace libre non bâti on remarque qu'une grande partie du terrain autour du tracé du tramway est délaissé, inexploités ajoutés à sa l'absence des aire de sport, de rencontre.

Carte n°11 : carte du système espace libre / bâti



Source: Ould ali M.L / Larbi.A / Matallah A/ Belkadi. A /Bensahli.A

### **C. Le mobilier urbain :**

L'absence totale du mobilier urbain qui fait partie intégrante de l'environnement architectural donc, il peut grandement faciliter l'identification et l'appréhension.

### **D. L'ambiance qui règne :**

Les vides des chantiers, les façades aveugles, une insalubrité galopante due à la pollution et le manque d'entretien flagrant, ce qui donne une sensation d'insécurité et contribue à repousser les gens de visiter le secteur (photo 18, 19,20)

### **Synthèse:**

Un déséquilibre de densité et d'emprise au sol entre la zone d'étude et le secteur environnant, dans ce dernier l'emprise au sol est assez importante de l'ordre de 0.70 (CES=0.70), cette valeur prouve que notre site est loin d'atteindre sa pleine d'exploitation a cause de :

- Des réticences des autorités envers le passage des tracés du train avant et du tramway aujourd'hui
- La morphologie du site avec une pente importante de 9 % dans la partie basse du fragment.

Ajoutés à sa l'existence d'un paysage urbain de qualité caractérisé par la vue panoramique sur la mer méditerrané est mal exploitée.

On va casser le déséquilibre entre l'espace positif et l'espace négatif, on exploitant les potentielle de notre zone (la vue panoramique et les espaces vierges), on créant des espaces de sociabilité qui seront un élément d'articulation entre les différentes fonctions urbaines, et aussi pour renforcer l'identité et l'homogénéité du fragment.



**Vue panoramique dégagé sur la mer méditerranée mal exploité**



**Les vides des chantiers**



**Les vides des chantiers**



**La pollution de la zone et manque d'entretien**

**Source:** Ould ali M.L / Larbi.A /  
Matallah A/ Belkadi. A /Bensahli.A

## **E/ L'état des fonctions urbaines :**

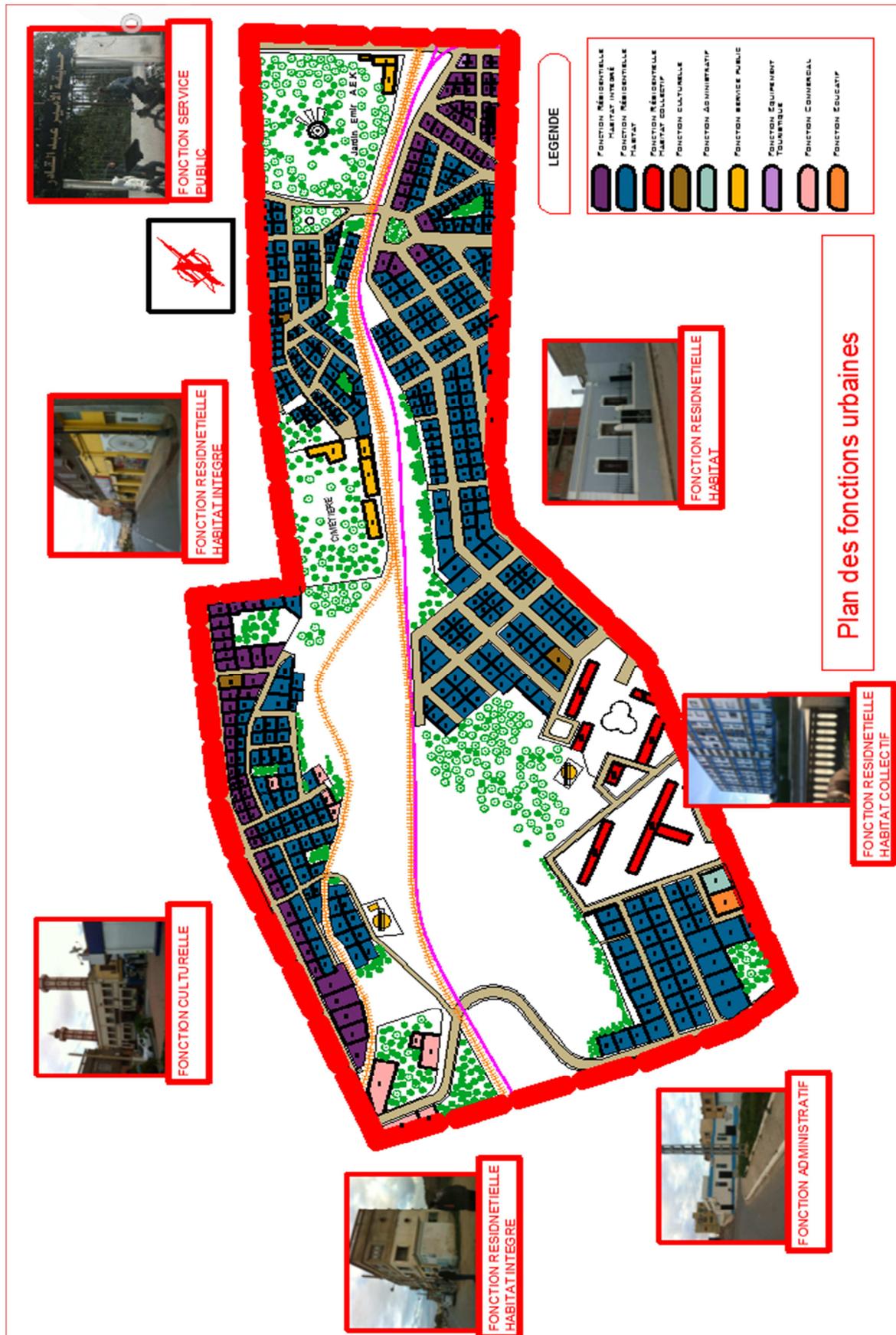
Le fragment est caractérisé par :

- La dominance de l'habitat avec ces 2 types (individuel, collectif).
- L'existence d'autre fonction urbaine tels que : fonction commercial, administratif, culturel, éducatif, et touristique.

## **Caractéristique morphologique des espaces :**

- Manque flagrant des équipements (tels que les équipements de loisir et de commerce) qui ne donne aucune qualité de la zone.
- Les lieux semblent être en désordre à l'intérieur de la zone causé par le changement effectué sur la zone par les chantier en cour de réalisation, la pollution et le manque d'entretien.
- A l'intérieur de la zone d'étude les rues sont partiellement vides des gens et d'activité tels que le commerce.

Carte n°12 : Plan des fonctions urbaines



Source: Ould ali M.L / Larbi.A / Matallah A/ Belkadi. A /Bensahli.A

## Synthèse:

A partir de l'analyse des fonctions urbaines on s'est persuadé qu'il y a un manque d'activité et d'animation et même les fonctions existant tels que : fonction touristique (hôtel) et quelque fonctions commercial sont fermé vu la mauvaise exploitation de cette zone et le manque d'entretien qui engendré une salubrité galopante, ce qui donne une sensation d'insécurité et contribue à repousser les gens de visiter le secteur.

Cette zone qui est faible au niveau d'équipements habitat collectif colonial dégradé, service publics inexistant ou de piètre qualité, ceci avait un impact sur les habitants (chômage, délinquance, drogue, famille éclatées) tout cela constitue un milieu insécurité et non convenable.

## F/ L'état des hauteurs :

Dans l'environnement du site les hauteurs varient entre **RDC** et **R+9** et nous les avons classées en 4 catégories :

- I. **De RDC à R+1** : cette catégorie est majoritaire, et elle regroupe les habitations individuelles (colonial et moderne), la maison des jeunes, le jardin A.E.K et le cimetière juifs.
- II. **De R+2 à R+3** : c'est la 2<sup>ème</sup> catégorie majoritaire après la catégorie 1, elle concerne l'habitat individuel intègre et l'habitat collectif colonial intégré, les mosquées, l'école primaire et l'hôtel.
- III. **De R+6 à R+9** : cette catégorie concerne surtout l'habitation collective moderne telle que la cité belvédère.

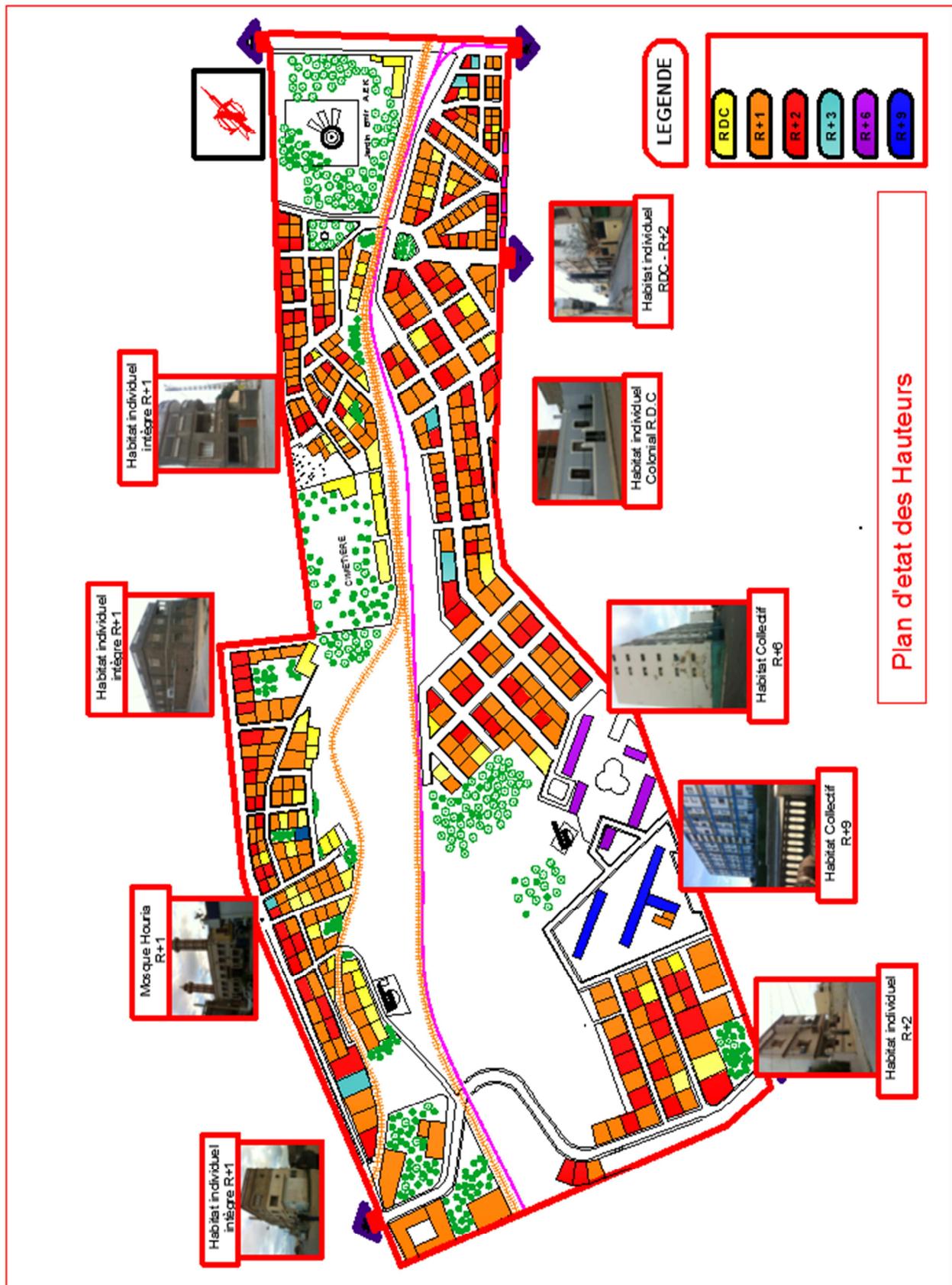
## G/ L'état du bâti :

Notre fragment est divisé par le passage du tramway en 2 parties : partie haute / partie basse.

1. **Partie haute** : dans cette partie la majorité du bâti est en bon état, avec l'existence d'un pourcentage important du moyen bâti et du bâti en mauvais état.
2. **Partie basse** : dans cette partie le bâti en moyen état et en mauvais état est régnant, avec l'existence un pourcentage négligeable du bon bâti.

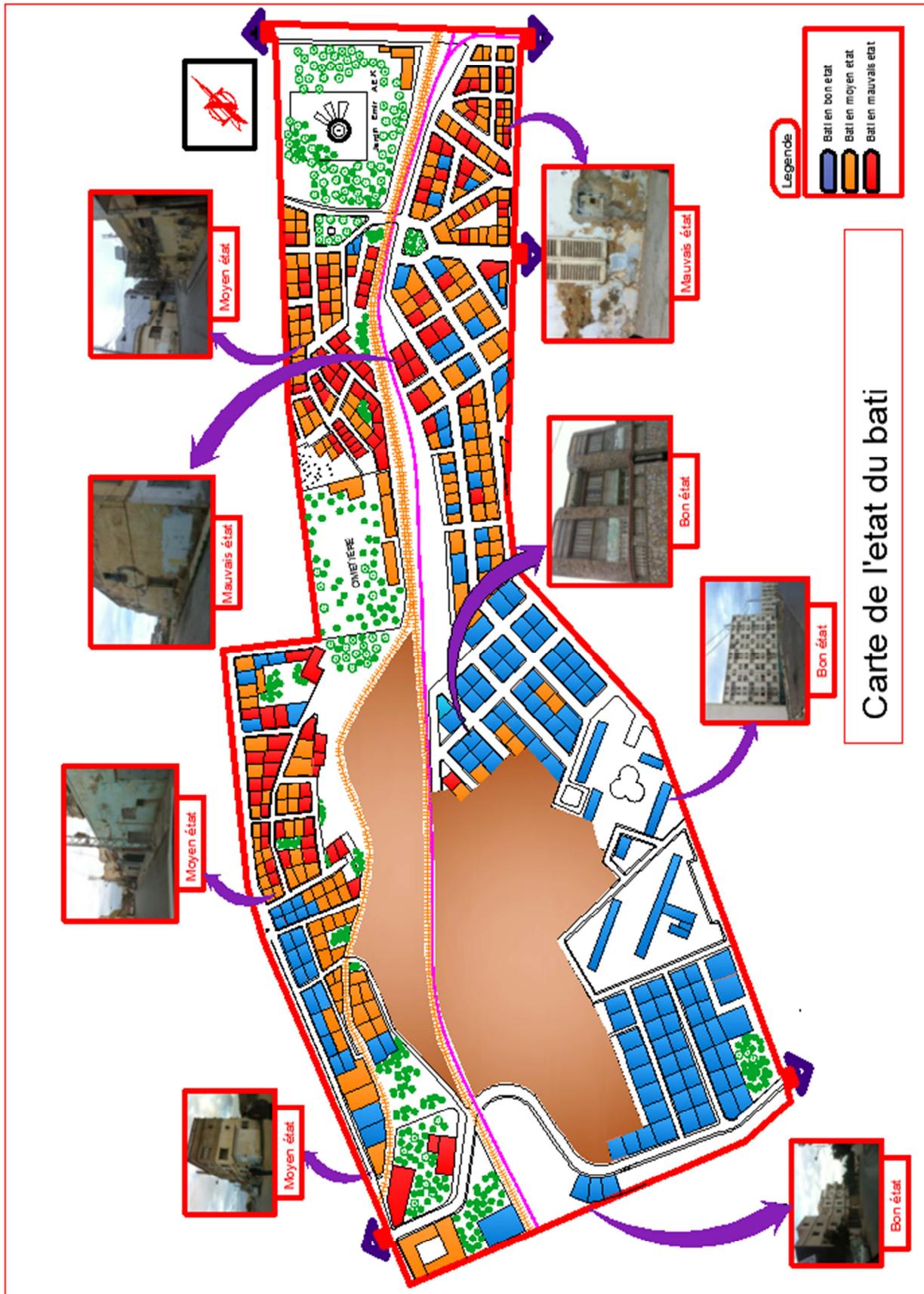
On constate qu'il y a un pourcentage important du bâti en mauvais état autour du tracé du tramway, avec des habitations datant de l'époque coloniale et des habitations précaires, ces derniers demandent leur relogement le plus vite possible.

Carte n°13 : Plan d'état des hauteurs



Source: Ould ali M.L / Larbi.A / Matallah A/ Belkadi. A /Bensahli.A

Carte n°14 : plan de l'état du bâti



Source: Ould ali M.L / Larbi.A / Matallah A/ Belkadi. A /Bensahli.A

## H/ Les voies et la circulation :

### Caractéristiques des lieux :

En ce qui concerne la circulation mécanique les rues principales sont mouvementées et vivantes ce qui n'est pas le cas de la circulation piétonne qui connaît une très faible fréquentation par les gens cela due à :

- Insécurité des lieux
- Absence d'activités commerciales et culturelles
- la pollution et le manque d'entretien.

On constate qu'il y a quelques activités dans cette zone qui ne sont pas en cohérence entre elle, l'habitat dans une foulé d'équipement (commercial, touristique administratif ...), ainsi la notion de liaison n'est pas présente, cela a créé un problème dans la lisibilité qui est toujours difficile lorsqu'on circule dedans, aussi forme un désordre qui influent négativement sur le mode de vie des résidents en qui on constate en eux le non soussienne de l'état de leurs environnements ou ils vivent.

### Les voies :

Les voies sont généralement en ligne parallèles et se coupant à l'angle droit, mais le croisement de ces voies n'est pas renforcé.

A partir de notre analyse, on distingue au niveau du fragment 03 types de voies :

#### 1. Voie de circulation de premier degré (la plus fréquenté) :

C'est le boulevard khemisti de 12 mètres de largeur double voie et boulevard ben Yahia Belgacem et Mokhtari el Ghali sont considérés comme des rues principaux reliant notre fragment d'étude au centre-ville.

#### 2. Voie de circulation de deuxième degré (moyenne fréquentation) :

Ce sont des voies à moyenne circulation, ou elles relient les axes de premier degré comme Mokhtari Ghali de 6 m.

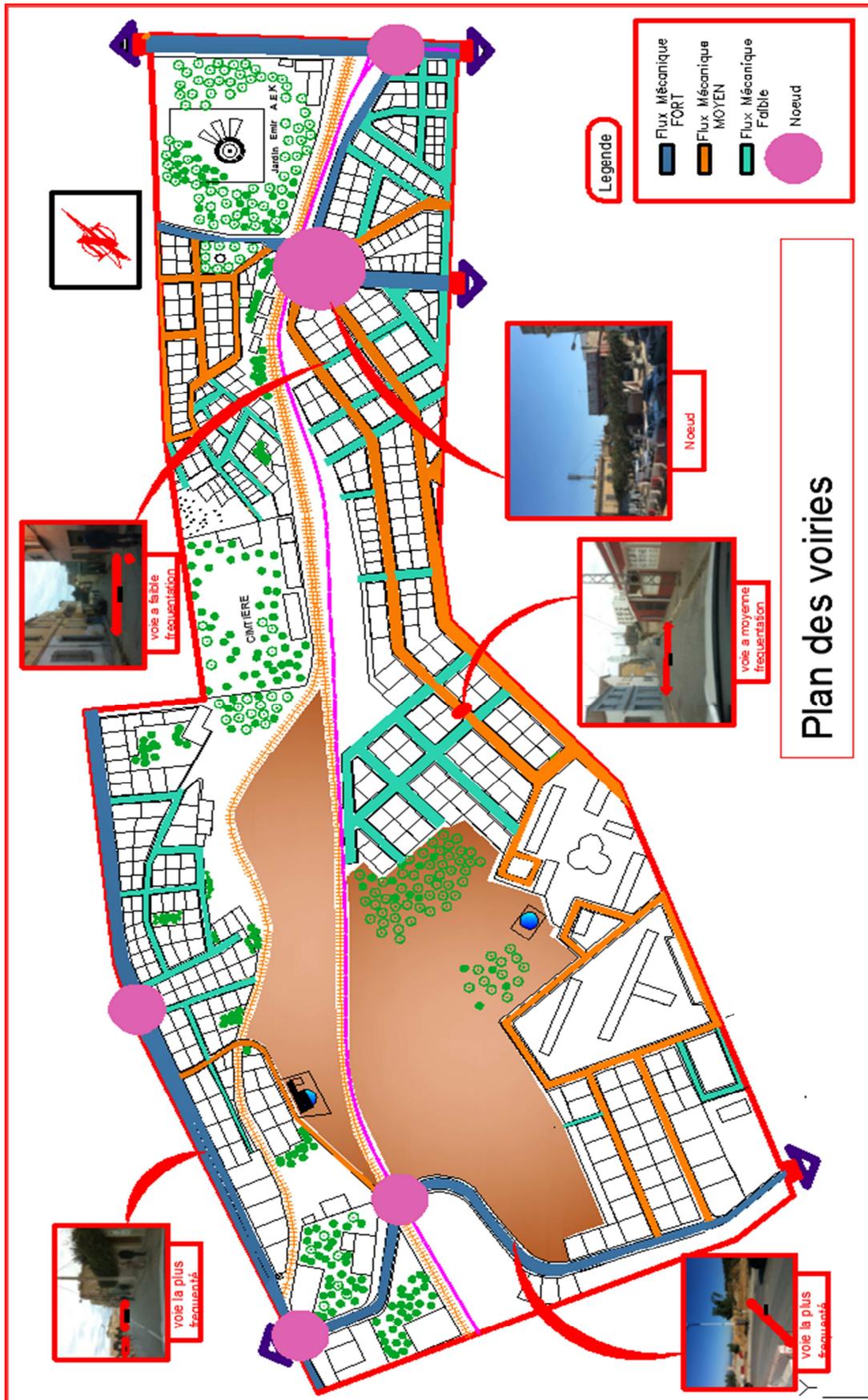
#### 3. Voie de circulation de troisième degré : (faible fréquentation) :

Ce sont des voies de faible circulation de 5 m à 6 m

### Synthèse :

- Malgré la richesse du réseau du voirie dans le fragment qui pourrai faciliter le déplacement avec sa hiérarchie allant de boulevard, rue, ruelles, et les impasses, mais il n'assure pas la lisibilité et la simplicité fonctionnelle des circulations pour les piétons, ainsi que pour les automobilistes, même a l'intérieur, les rues sont pratiquement vides de gens et de commerce et ne bénéficient pas d'aucune plantation d'arbre, la très faible fréquentation pars les gens cela est due a : l'insécurité et l'absence des lieux de rencontres
- Absence d'activités commerciale et de loisirs
- L'existence des nœuds de convergence de plusieurs voies on a 5 nœuds de convergence dans notre fragment qui assure l'accessibilité à la ville et à notre fragment d'étude.

Carte n°15 : Plan des voiries



Source: Ould ali M.L / Larbi.A / Matallah A/ Belkadi. A /Bensahli.A

## E/ Analyse architecturale:

### 1/analyse de quelques éléments architecturaux :

Photo n°03 : habitat individuel colonial



Source: Ould ali M.L / Larbi.A / Matallah A/ Belkadi. A /Bensahli.A

Photo n°04 : habitat collectif colonial



Source: Ould ali M.L / Larbi.A / Matallah A/ Belkadi. A /Bensahli.A

**Bâtiment 01/ 02** : de style colonial ils sont caractérisés par :

- Toiture en tuile
- Fenêtre ornementé

- Mur de clôture avec une faible hauteur + grillage fer forgé, soubassement en maçonnerie.



- Élément en saillie (balcon) avec des grades ouvertures (Bow Windows)

**Photo n°05 :** Habitat collectif moderne

**Source:** Ould ali M.L / Larbi.A / Matallah A/ Belkadi. A /Bensahli.A

**Bâtiment 02 :** de style moderne, c'est un immeuble d'habitat sur six étages :

- Les lignes se simplifient et s'épurent, l'absence d'ornement, lignes horizontales et verticales, long balcons filants, le rythme de la façade.
- Asymétrie équilibré pour rompre avec la symétrie.
- Façade lisse (pas de colonnes ni de sculpture).
- 

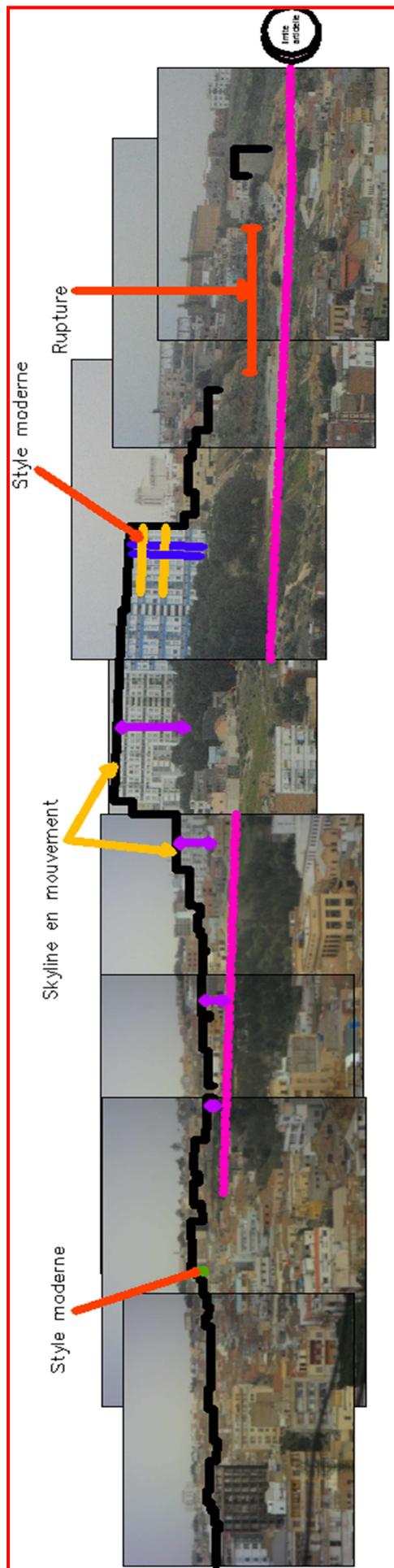
Le style architectural colonial règne dans cette zone d'étude, les constructions sont composées d'immeubles d'habitat collectif à deux niveaux ou plus. Les logements sont de constitution classique : Couloir donnant sur différentes pièces, balcons externes, grandes ouvertures sur la voie afin de permettre la vue, l'ensoleillement et l'aération, avec l'existence de quelques constructions modernes récemment construit.

Le style architectural moderne est représenté par des habitations individuelles et collectives.

## **2/ l'analyse de la façade urbaine :**

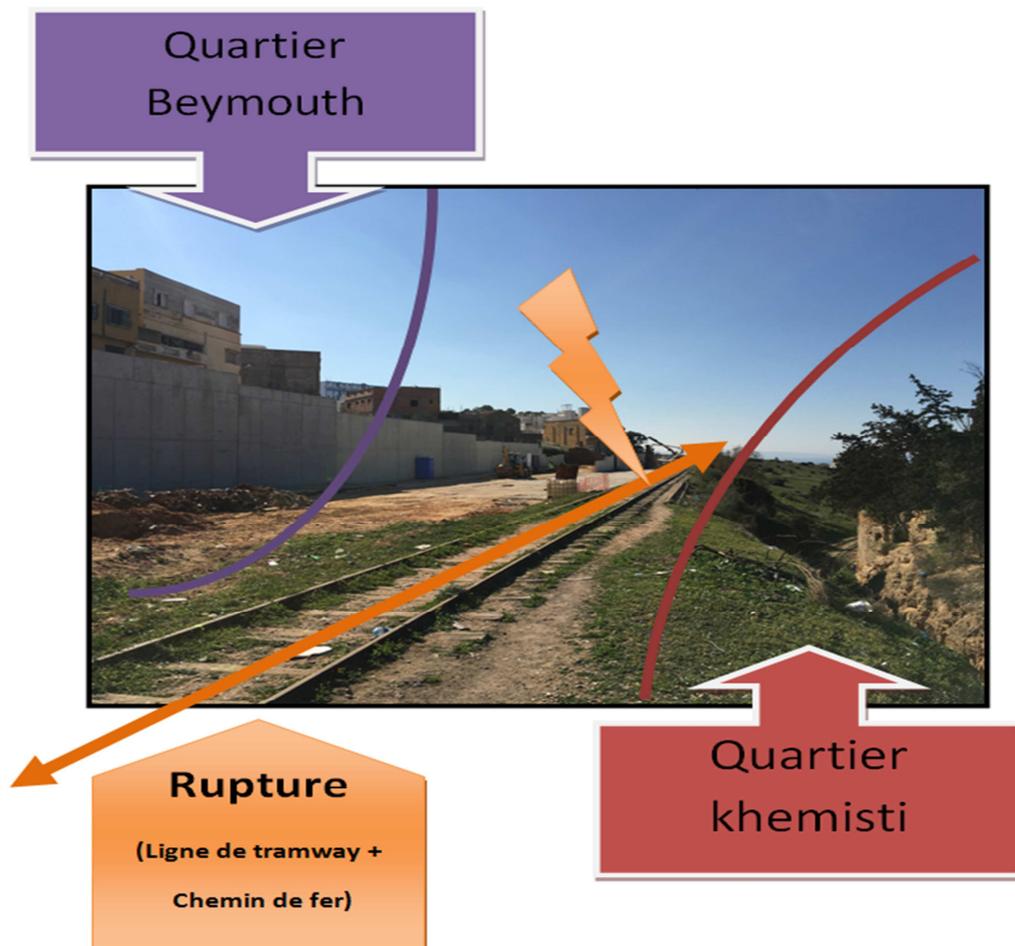
Durant l'évolution du fragment, il s'est produit une rupture entre les 2 quartiers ( khemisti et beymouth ) et pour mieux cerner cette rupture, on va étudier les façades donnant sur le chemin de fer et du tramway composant le tissu d'étude.

**Photo n°06 :** façade Urbaine du fragment D'étude



**Source:** Ould ali M.L /  
Larbi.A / Matallah  
Belkadi. A /Bensahli.A

Photo n°07: photo qui schématise la rupture existant dans notre zone d'étude



Source: Ould ali M.L / Larbi.A / Matallah A/ Belkadi. A /Bensahli.A

Le tracé du tramway, une ligne qui traverse une partie de la ville, une autre qui rencontre l'idée d'agglomération, a tendance à nous faire croire qu'il est support de continuité. En réalité, le tramway ne peut-être le seul facteur de continuité urbaine et peut même être le contraire, un élément de rupture du tissu urbain.

En effet, la position de l'axe du tramway n'est pas sans incidence sur le tissu urbain. L'exemple des 2 quartiers (**Beymouth** et **Khemisti**) illustre bien ce phénomène

Ce phénomène a bouleversé la qualité architecturale du tissu urbain :

- Une hétérogénéité et discontinuité de la façade urbaine à cause des terrains vides créant un vide béant dans la composition urbaine.
- L'état délabré des constructions ne donnent aucune qualité architecturale et une façade urbaine pauvre au niveau de la qualité architectural.
- L'absence d'alignement des constructions d'où vient la pauvreté de qualité architecturale.
- Une hétérogénéité entre le plein et le vide dans la façade urbaine et la variation des hauteurs.
- Discontinuité du gabarit.

## Synthèse :

On déduit une mauvaise qualité architecturale dans la zone d'étude.

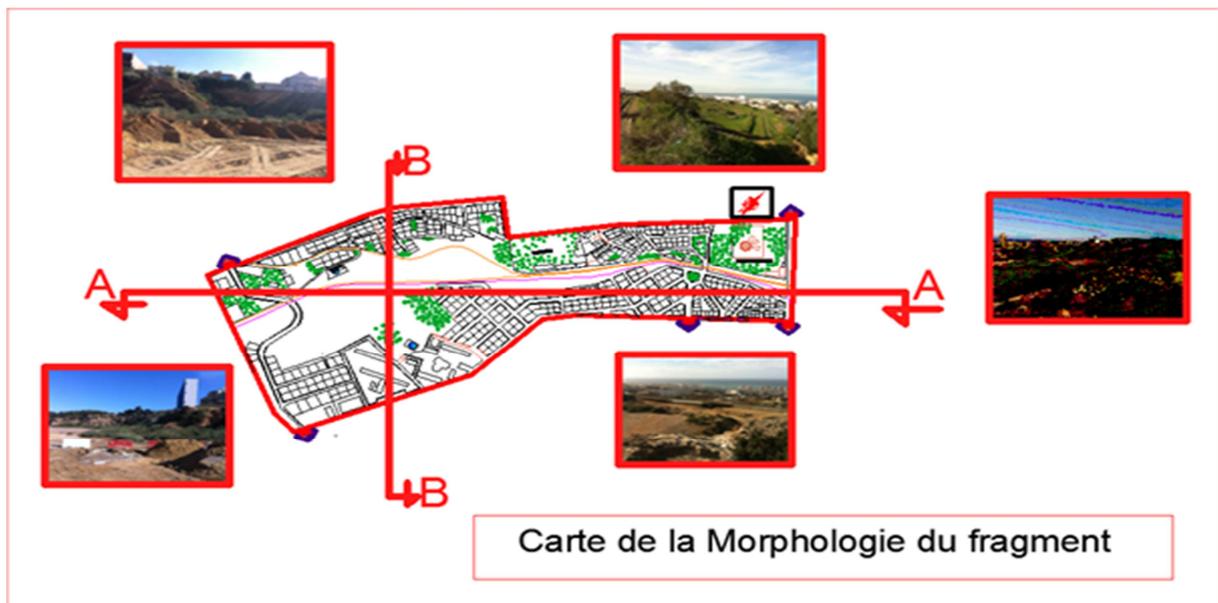
## Morphologie du fragment d'étude :

Notre fragment est divisé par la ligne de tramway en 2 parties :

- Partie haute d'une pente de 5%
- Partie basse d'une pente de 9%

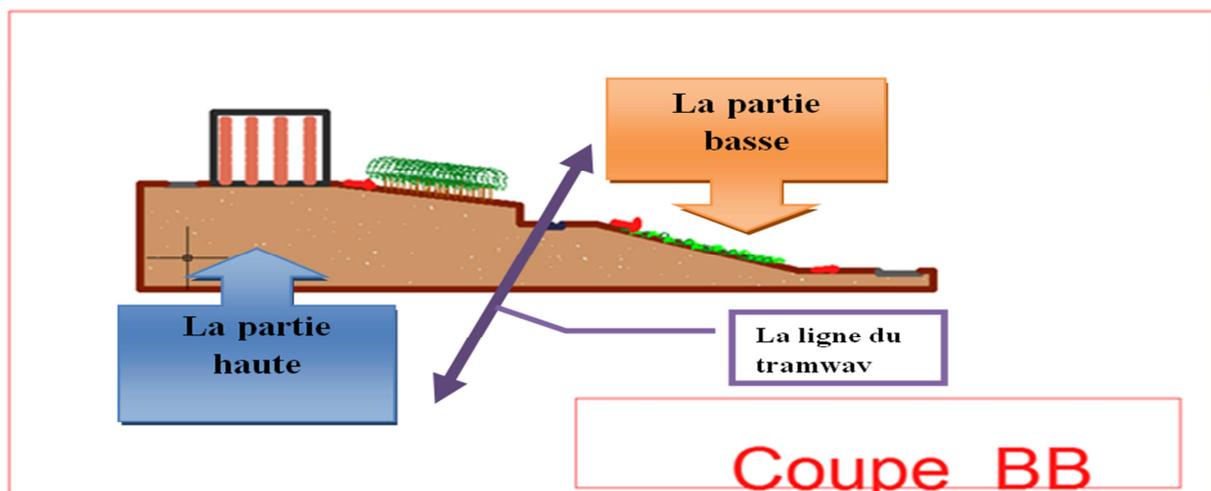
Les contraintes topographiques n'étaient pas cependant sans influencer sur l'organisation spatiale du quartier, la différence de nivellement a fortement influencé la configuration urbaine.

Carte n°16 : carte de la morphologie du fragment



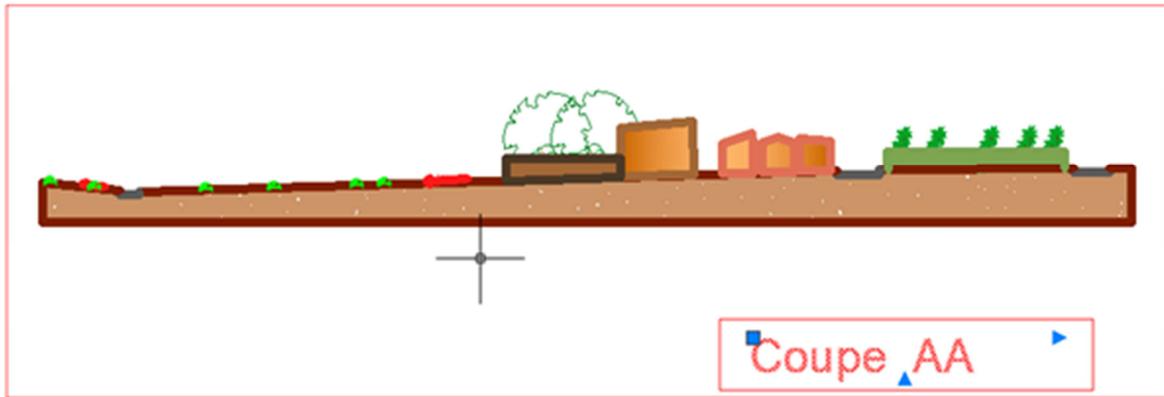
Source: Ould Ali M.L / Larbi.A / Matallah A/ Belkadi. A /Bensahli.A

Photo n°08 : coupe BB du fragment d'étude



Source: Ould ali M.L / Larbi.A / Matallah A/ Belkadi. A /Bensahli.A

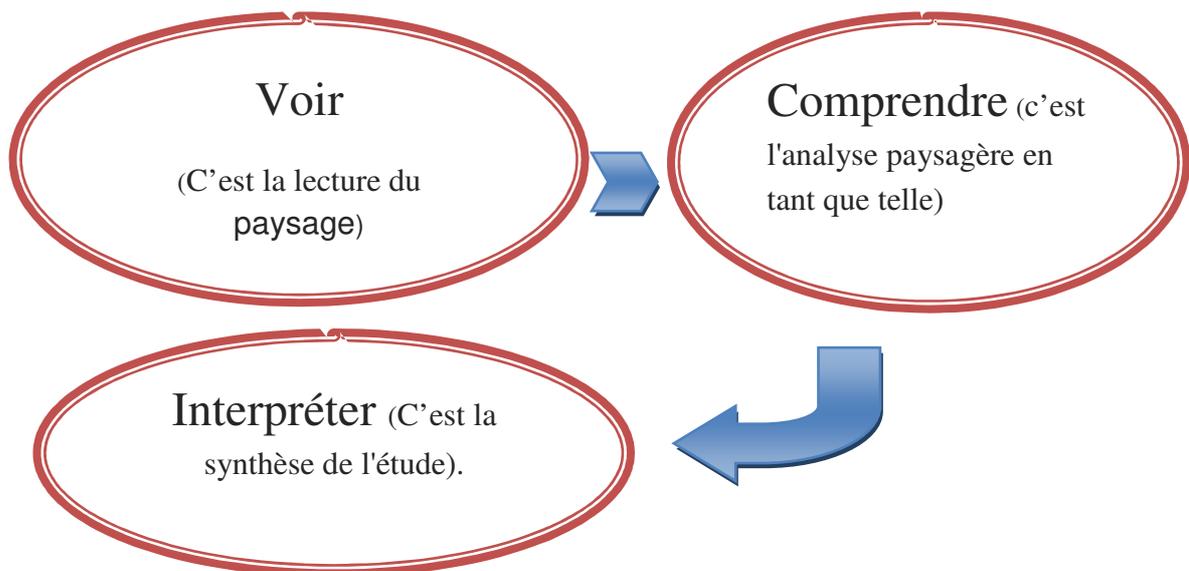
Photo n°09 : coupe AA du fragment d'étude



Source: Ould ali M.L / Larbi.A / Matallah A/ Belkadi. A /Bensahli.A

### 3/ Analyse paysagère :

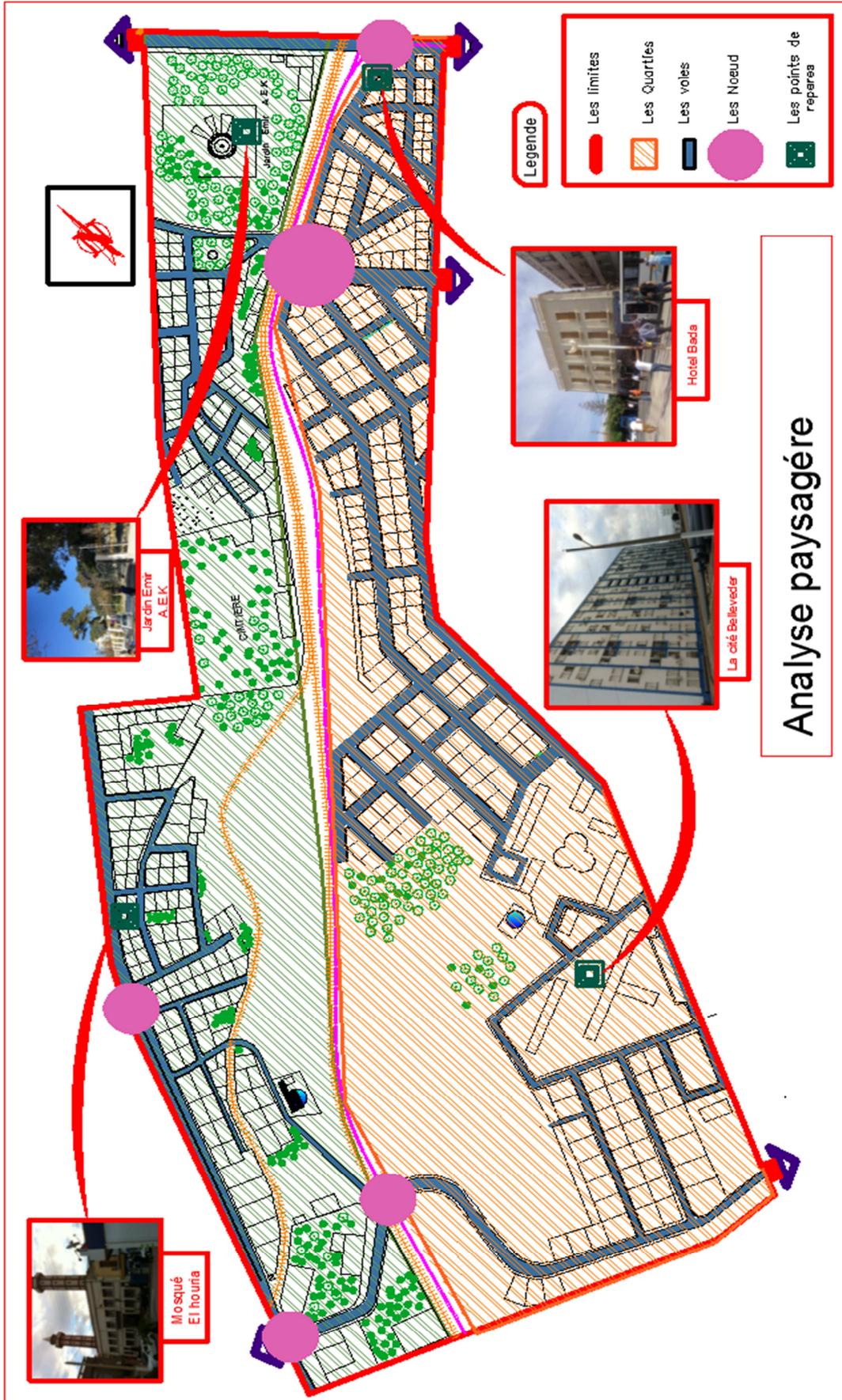
L'analyse paysagère est une méthode d'analyse de l'espace environnant en trois étapes, permettant de comprendre et d'interpréter le fonctionnement d'un paysage naturel. Les trois étapes sont :



Selon KEVIN LYNCH, l'analyse paysagère s'articule autour des éléments suivants :

1. Les limites
2. Les quartiers
3. Les voies
4. Les nœuds
5. Les points de repérés

Carte n°17 : analyse paysagère



Source: Ould ali M.L / Larbi.A / Matallah A/ Belkadi. A /Bensahli.A

## **A. Les limites du fragment d'étude :**

D'après KEVIN LYNCH « **Ce sont des bordures caractérisés des secteurs marquant visuellement leur éléments** ».

### **Les limites physiques du fragment d'étude :**

- Le nord : par l'axe principal du boulevard khemisti
- Le sud : par la voie de la rue Ouafi Madani
- A l'est : par l'axe principal Benyahia Belkacem
- A l'ouest : par la voie de la rue Khelifa Mekhlouf.

### **Les limites naturelles du fragment d'étude :**

- Le talus naturel à côté de la ligne ferroviaire

## **B. Les quartiers / les secteurs du fragment :**

D'après KEVIN LYNCH « **les quartiers sont des parties de la ville d'une taille assez grande qu'on représente comme un espace a deux dimensions, ou un observateur peut pénétrer par la pensée se le reconnaissent parce qu'elle ont un caractère général qui permet de les identifier** ».

Le fragment regroupe 2 quartiers :

- Le quartier Beymouth.
- Le quartier Med khemisti.

Les 2 quartiers ont un caractère résidentiel puisqu'il est dominé par l'habitat, avec la présence de différents équipements (équipements touristique, culturels, administratifs ....) diminue son intérêt pratique pour les habitants et lui donne une image ambiguë.

## **C. Les points de repères :**

D'après KEVIN LYNCH « **le paysage urbain est quelque chose que l'on doit voir, dont on doit se souvenir et se délecter** ».

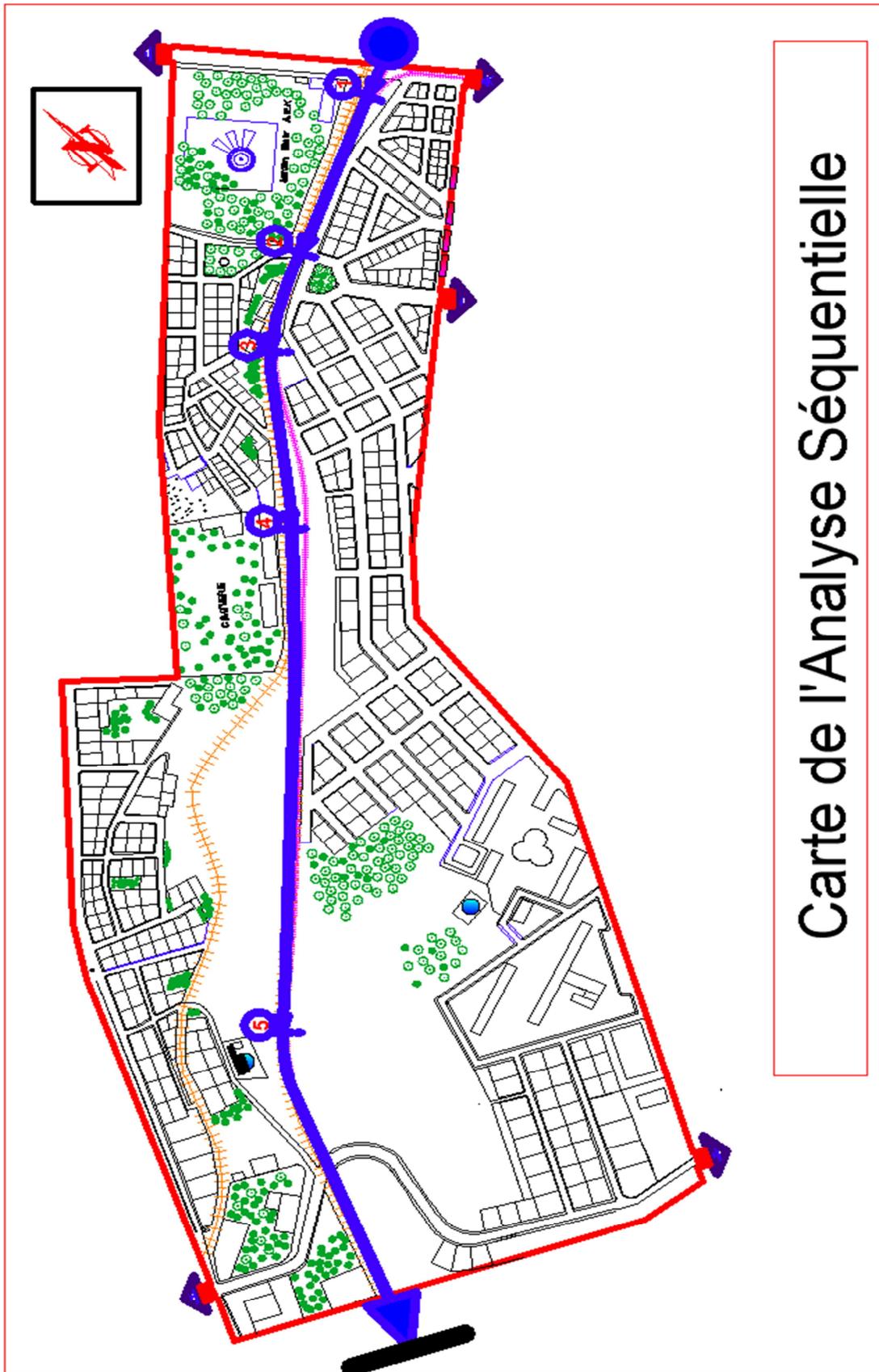
Ce sont des objets physiques, des monuments, bâtiments, exceptionnels ou facilement identifiables, on trouve comme repère dans cette zone :

- Le jardin Emir Abdelkader
- La mosquée El houria
- Hôtel Bada
- La cité Belvédère

## **4/ L'analyse séquentielle :**

Une séquence visuelle représente une suite de vues ou d'images qui révèle l'intérêt particulier d'un ensemble urbain ou naturel.

Carte n°18 : Analyse Séquentielle du fragment étudié



Source: Ould ali M.L / Larbi.A / Matallah A/ Belkadi. A /Bensahli.A

« Notre perception de l'espace est dynamique. Elle est liée à l'action. Plutôt qu'une vue contemplative à partir d'un point fixe, notre perception est cinématique ce qui faisait dire à le Corbusier : »L'architecture est jugée par les yeux qui voient par la tête qui tourne par les jambes qui marchent. L'architecture n'est pas un phénomène synchronique, mais successif, fait de spectacles s'ajoutant les uns aux autres et se suivant dans l'espace et dans le temps, comme d'ailleurs le fait la musique" » ROBERT AUZELLE<sup>3</sup>.

## Le parcours :

Le parcours choisi contient 5 séquences suivant la ligne du tramway :

### Séquence 1 :

Cette séquence marque une fermeture et une compétition sur le centre-ville et sur la mer méditerranéenne, on constate un champ de vision limité :

- A gauche par : le jardin Emir A.E.K.
- A droite par : hôtel de finance.

Photo n°10 : séquence 01 du parcours analysé



Source: Ould ali M.L / Larbi.A / Matallah A/ Belkadi. A /Bensahli.A

### Séquence 2 :

Cette séquence marque un effet d'ouverture par un nœud très important, il est marqué par l'élargissement du champ visuel.

<sup>3</sup> ROBERT AUZELLE : est né à [Coulommiers](#) le 8 juin 1913, mort à [Paris](#) le 22 décembre 1983, est un [architecte](#) et [urbaniste français](#), connu notamment pour ses travaux sur les grands ensembles mais aussi pour avoir promu les cimetières paysagers en France

**Photo n°11** : séquence 02 du parcours analysé

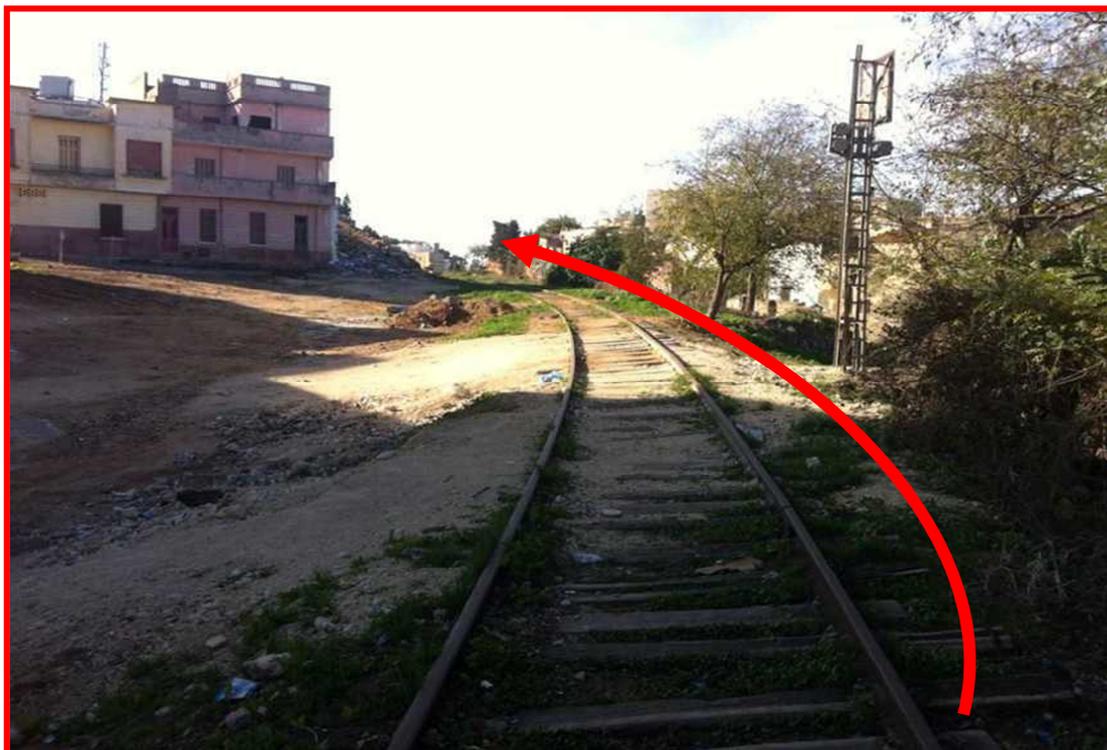


**Source:** Ould ali M.L / Larbi.A / Matallah A/ Belkadi. A /Bensahli.A

### **Séquence 3 :**

Cette séquence donne un effet d'orientation de directions selon les rails du train et l'alignement des arbres à droite.

**Photo n°12** : séquence 03 du parcours analysé



**Source:** Ould ali M.L / Larbi.A / Matallah A/ Belkadi. A /Bensahli.A

**Séquence 4 :**

Cette séquence marque un effet découverte par l'apparition du cimetière chrétien et l'aboutissement à un terrain vide à côté du cimetière

**Photo n°13 :** séquence 04 du parcours analysé



**Source:** Ould ali M.L / Larbi.A / Matallah A/ Belkadi. A /Bensahli.A

**Séquence 5 :**

Cette séquence dégage un effet de fermeture et d'orientation.

**Photo n°14 :** séquence 04 du parcours analysé



**Source:** Ould ali M.L / Larbi.A / Matallah A/ Belkadi. A /Bensahli.A

## **5/Analyse sociologique :**

L'analyse sociologique est une démarche par laquelle le sociologue met en perspective, d'un point de vue sociologique, les données empiriques dont il dispose (ici, entretien ou observation). Ces données sont envisagées indissociablement des conditions particulières de leur « collecte » par le chercheur.

### **a) Le vécu social :**

L'étude du vécu social au niveau de l'aire d'étude-ou plus précisément au niveau de fragment autant que de pratique social. Nous révèle une certaine ambiance quotidienne quoique le mobilier urbain ne participe en rien l'enrichissement de cet espace.

Pour le transport on a seulement que le bus traverse la rue Mokhtari Ghali (centre-ville –la cité 5 juillet) et aussi au niveau du boulevard d'Alger on se trouve écraser par le flux de véhicules important.

### **b) La population et vie social :**

Un nombre de croissant de population défavorisée constitue quelques poches de pauvreté , elle est touchée par la crise de logement et sensible aux conditions de vie de plus en plus dures ,en outre , la vie social en sein de quartier manque de dynamique associative et collective accentuée par le manque d'équipements et de convivialité tant pour les jeunes que pour les personnes âgées ,il faut notée aussi que le quartier recense des situations d'insécurité ( vol, agression, ct.....).

Et d'actes d'incivilité généralement liés à la pauvreté et a l'exclusion et aux déférent fléaux sociaux et aux manque d'entretien qui engendré une salubrité galopante.

- **Taux de chômage : 12.76%**

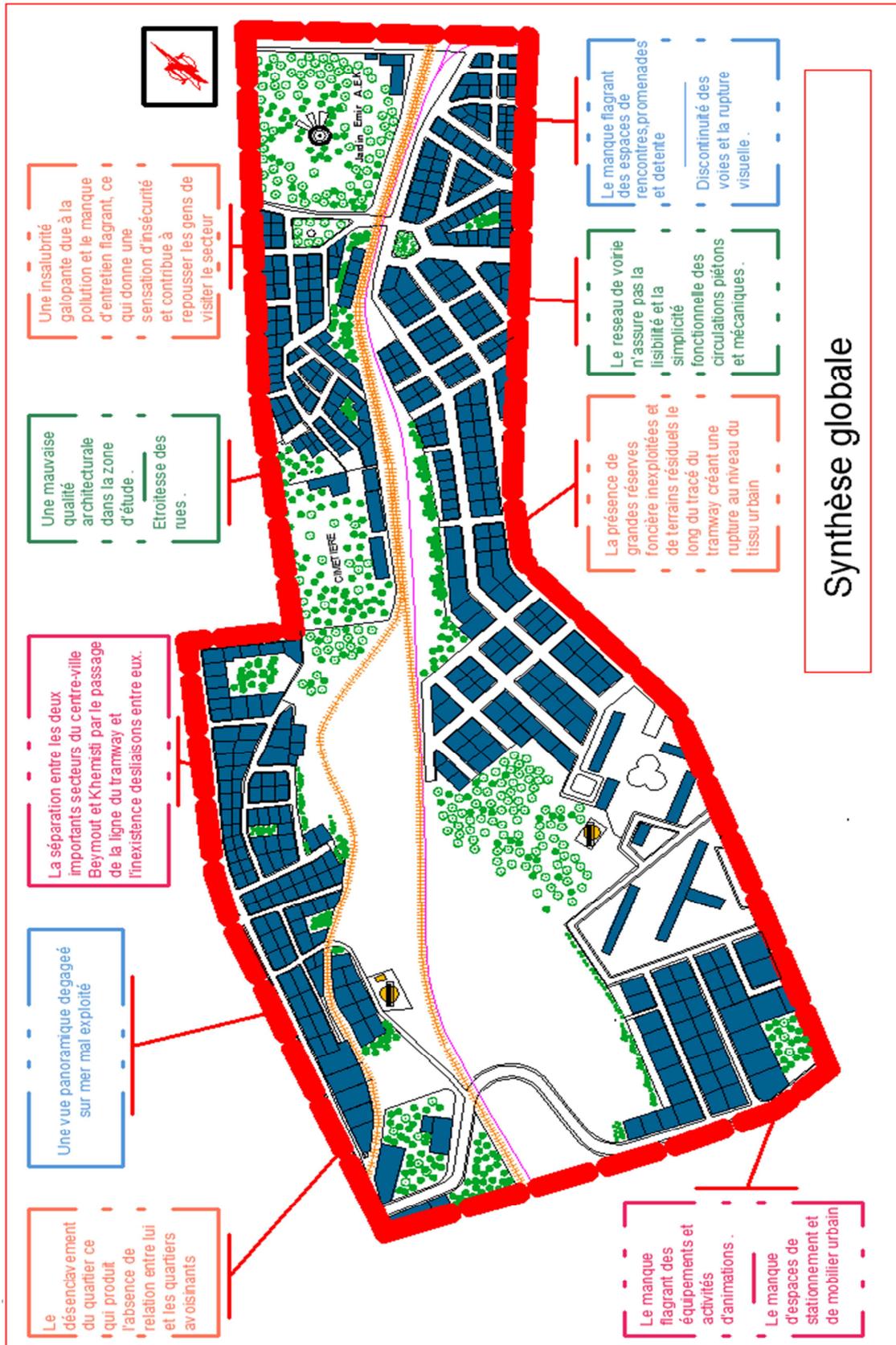
### **Synthèse :**

Après qu'on a fini notre analyse, on a constaté que tous les gens de fragment détestent leur vie quotidienne qui a toujours la même routine, et qui veulent chercher et trouver du travail dans leur propre ville au lieu d'aller aux villes avoisinants, et d'avoir une ville au sens propre du mot, au lieu de vivre dans un simple village comme ils disent.

## **6/ La carte problématique :**

C'est une façon de résumer cette analyse de l'image de notre fragment, résumé qui pourrait être en vue de préparer un plan d'urbanisme. C'est le recueil sous une forme graphique de ce qui semble être les principales difficultés dans l'image de fragment. «Points confus ».

Carte n°19: synthèse globale de l'analyse urbaine



Source: Ould ali M.L / Larbi.A / Matallah A/ Belkadi. A /Bensahli.A

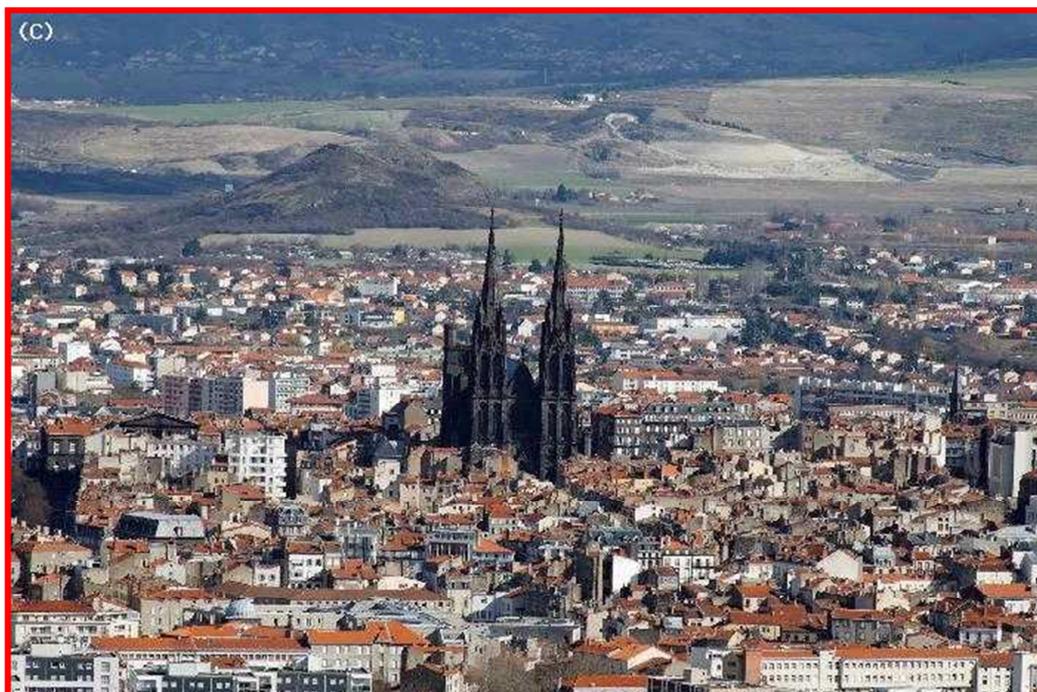
### **Chapitre 03 : Analyse thématique à l'échelle urbaine**

- **Exemple 01** : L'extension de la ligne du tramway à Clermont-Ferrand, France
- **Exemple 02** : L'étude d'insertion d'une ligne de Tramway à Boumerdes, Algérie
- **Exemple 03** : Habiter les délaissés d'infrastructures – Shanghai, Chine
- **Exemple 04** : Restructurer le village d'Eigenbilzen grâce au passage du Tram-train Belgique

## **Exemple 01 : L'extension de la ligne du tramway à Clermont Ferrand. France**

**Clermont-ferrand**, est une grande ville du centre de la France, marqué par son historique riche et constitue la première plate-forme énergétique d'Europe. Clermont ferrand, cœur d'une agglomération de 170 000 habitants est tout à la fois une ville industrielle, universitaire, , culturelle et festive ouverte sur la région et sur le monde.

**Photo n°15** : la ville de clermont-ferrand



Source : site : [www.clermont-ferrand.fr/](http://www.clermont-ferrand.fr/)

### **Présentation du projet urbain :**

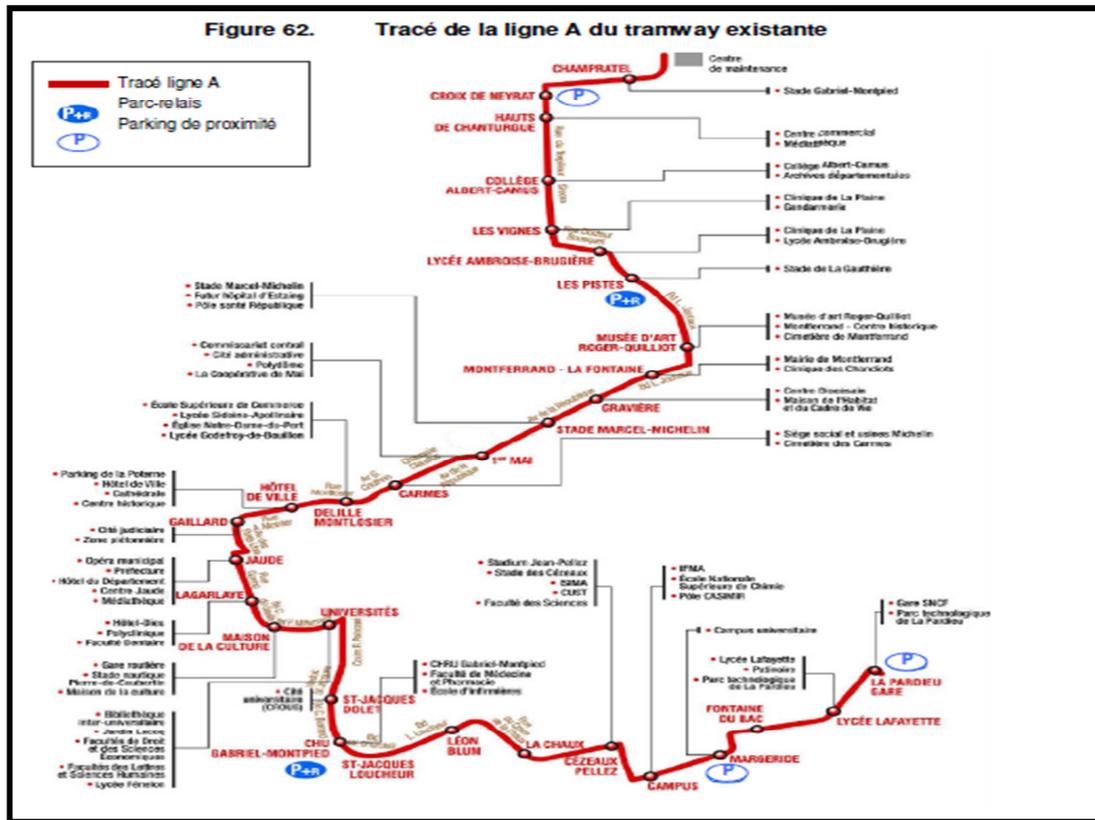
La ligne A de tramway de Clermont-Ferrand a été mise en service partiellement en 2006 puis en totalité en 2007, accompagnée d'une restructuration du réseau de bus urbains et d'opérations en faveur de l'inter modalité et des modes doux.

Cette ligne A, d'une longueur de 14 km, relie les quartiers Nord aux quartiers Sud de Clermont-Ferrand, en desservant l'hyper-centre, les principales parties denses de l'agglomération (populations, emplois, équipements) sont desservies ainsi que de nombreux quartiers populaires, la ligne A dessert plus de 75 000 habitants et 50 000 emplois.

Cette ligne a connu un succès important avec aujourd'hui 40 000 voyageurs / jour en moyenne, montrant l'efficacité de ce mode de transport.

Le projet urbain visant Clermont Ferrand consiste à un aménagement global du quartier nord de l'agglomération clermontoise qui va bénéficier d'un programme de renouvellement urbain et de l'extension de la zone commerciale nord, visant à densifier et à urbaniser cette entrée de ville.

Photo n°16 : le tracé du tramway existant à Clermont Ferrand



Source : site : [www.clermont-ferrand.fr/](http://www.clermont-ferrand.fr/)

## Objectifs :

Le projet d'extension de la ligne de tramway s'articule avec les projets d'aménagements urbains et commerciaux et vise, de façon générale au :

- désenclavement du quartier nord de l'agglomération clermontoise et en particulier du quartier des Vergnes, permettant de desservir une zone dense de populations et d'emplois ainsi que tous les projets connexes.
- réorganisation du réseau de bus, avec une économie de bus.km mais sans Rabattement systématique sur le tramway, afin d'offrir une offre de transports collectifs complémentaire en bus et en tramway.
- La ré-urbanisation du site industriel MSD CHIBRET et la création d'un ensemble de loisirs, de restauration et de commerces dans cette partie de la ville.
- La rénovation urbaine des 2 secteurs champratél et vergnes après l'extension de la ligne A du tramway qui touchent:

1/ requalification des Quartiers Anciens Dégradés.

2/ réaménagement des espace public de loisirs.

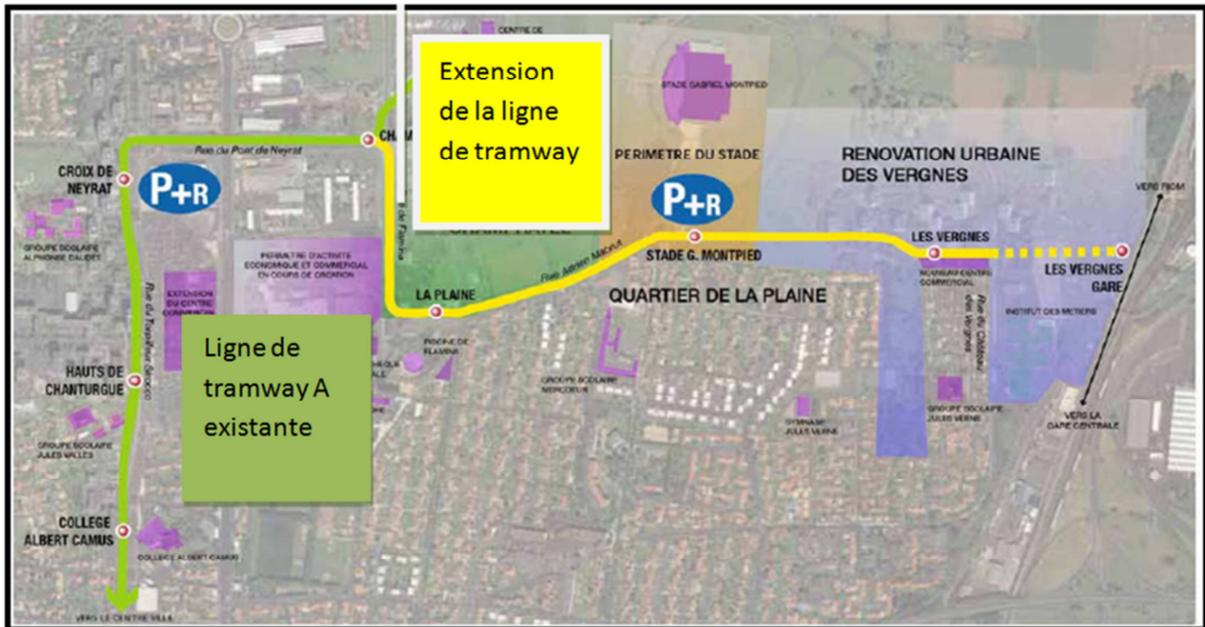
3/ restructuration des plateaux sportif a vergnes.

4/ création d'un pôle de services public et un jardin a vergnes et la création d'un ensemble de loisirs à champratél.

5/ prolongement et aménagement du boulevard Adrian Marbot.

6/ valorisation du bois à champratél et de ses entrées et extension de ses jardins familiaux.

Photo n°17 : l'extension de la ligne du tramway vers les 2 secteurs champratél et vergnes et son insertion dans les projets de rénovation urbaine



Source : site : [www.clermont-ferrand.fr/](http://www.clermont-ferrand.fr/)

## La stratégie du projet urbain :

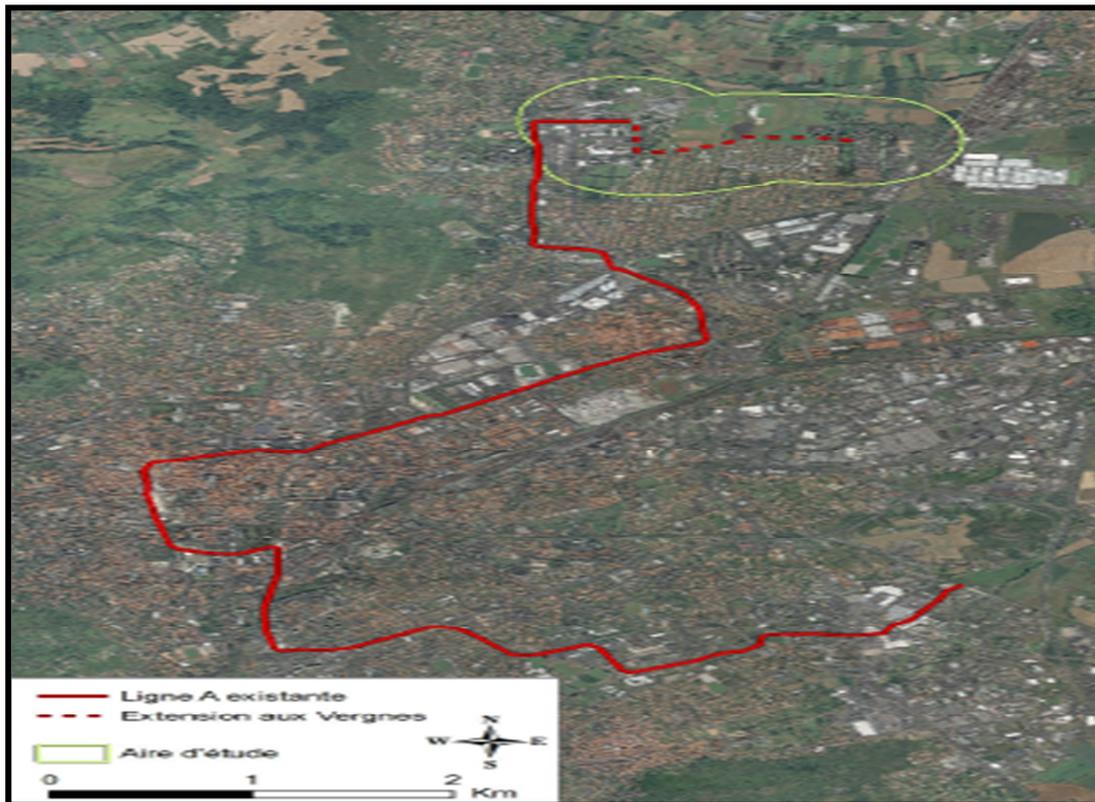
Le développement de la ville de Clermont Ferrand et son extension vers le nord

L'enclavement et la séparation du nouveau secteur nord par rapport au centre-ville

L'extension de **la ligne A du tramway** vers le secteur nord « vergnes » de la ville va **relier** et **renforcer** sa relation envers le centre-ville et la rénovation des secteurs avec l'insertion de différents projets urbains.

Donner un signe fort de désenclavement à des secteurs en difficulté

Photo n°18 : photo montrant le nouveau tracé de la ligne A du tramway



Source : site [www.clermont-ferrand.fr/](http://www.clermont-ferrand.fr/)

L'extension de la ligne (A) a permis au secteur nord de la ville de Clermont Ferrand de subir une rénovation général et restructuration des fragments urbain autour du tracé du tramway cela par :

**1. Implantation de 3 stations urbaine de tramway :**

- Pour la station « **La Plaine** », à l'entrée de la Rue Mabrut, sur une future place urbaine projetée à réaliser dans le cadre du projet ANRU Champratél.
- Pour la station « **Stade Montpiéd** », au droit du stade sur son côté Sud, en lien avec un Pôle d'échanges multimodal (tramway et bus).
- Pour la station « **Les Vergnes** », sur la Place des Droits de l'Homme réaménagée dans le cadre du projet ANRU Les Vergnes.

Chaque station s'insère ainsi dans un projet urbain plus large que le simple projet de tramway.

Photo n°19 : les nouvelles stations du tramway implantées

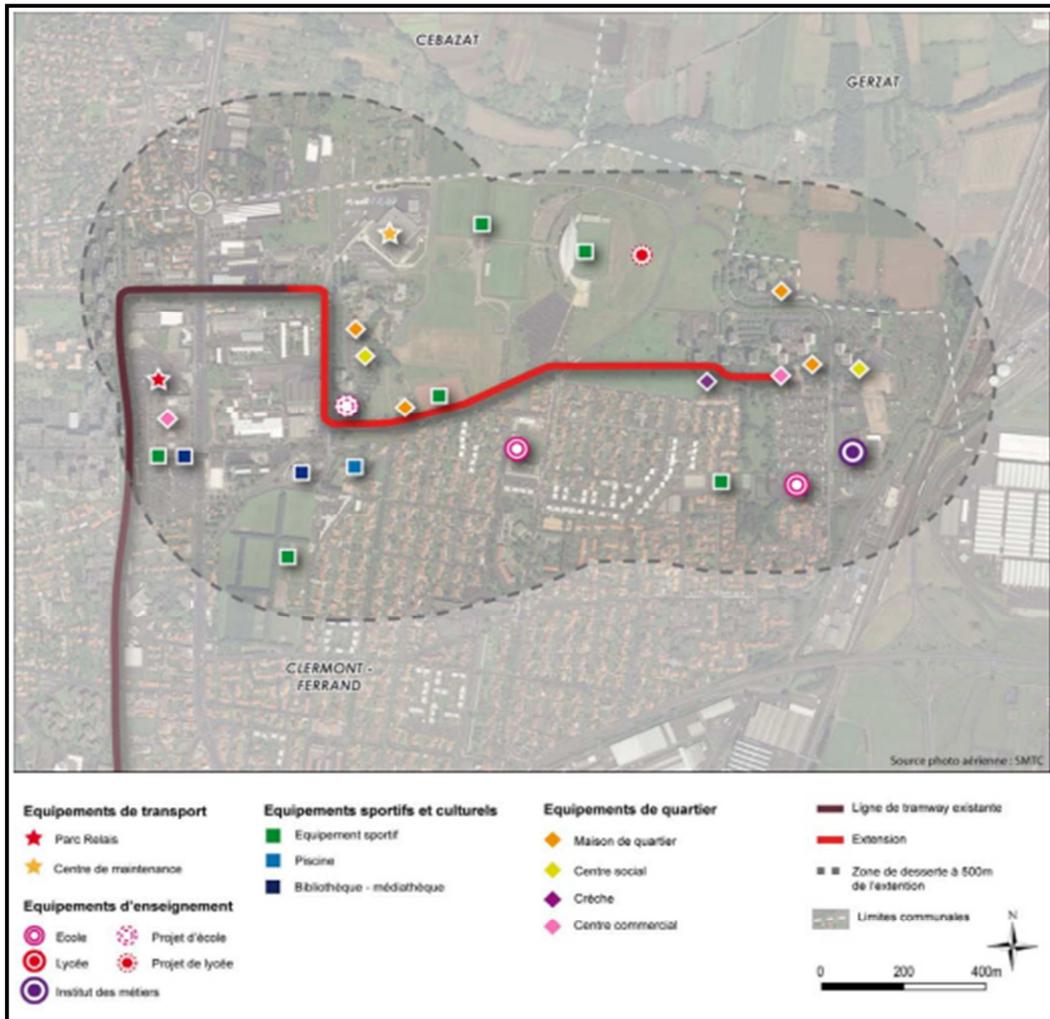


Source : site [www.clermont-ferrand.fr/](http://www.clermont-ferrand.fr/)

## 2. une meilleure desserte de l'ensemble des équipements situés aux secteurs les vergnes :

Le projet aura un impact positif en offrant une meilleure desserte de l'ensemble des équipements situés à proximité des futures stations. La carte ci-dessous représente les équipements (écoles, équipements culturels et sportifs) desservis par l'extension du tramway jusqu'aux Vergnes.

Carte n°20 : carte montrant la meilleure desserte de l'ensemble du secteur vergnes



Source : site [www.clermont-ferrand.fr/](http://www.clermont-ferrand.fr/)

## 3. Hiérarchisation du réseau de voirie :

Le réseau de voirie actuel des quartiers traversés se caractérise par :

- un manque de lisibilité dans l'organisation des routes,
- des niveaux de trafic qui ne sont pas toujours en accord avec l'environnement urbain.
- l'absence d'une liaison directe reliant le quartier de Champratél au quartier des Vergnes.

Photo n°20 : Organisation actuelle du réseau de voirie



Source : site [www.clermont-ferrand.fr/](http://www.clermont-ferrand.fr/)

Photo n°21 : Organisation à terme, amorcée avec l'extension du tramway



Source : site [www.clermont-ferrand.fr/](http://www.clermont-ferrand.fr/)

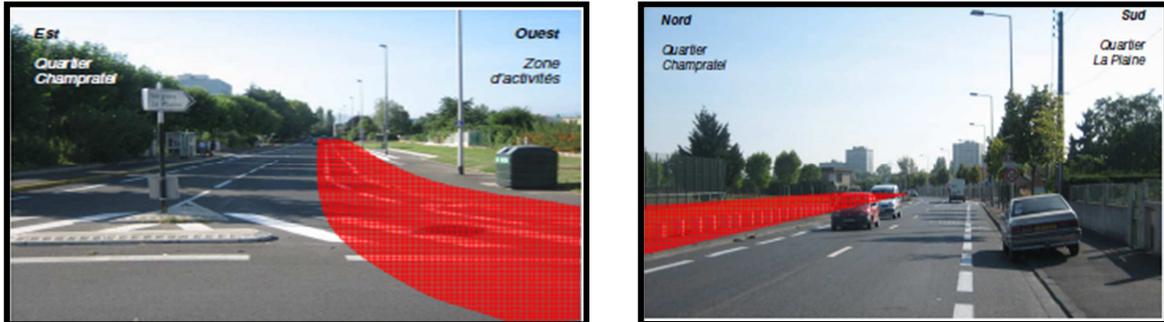
Le développement du réseau de voirie doit viser à redéfinir la hiérarchie des routes autour d'une organisation lisible, et à améliorer la gestion du trafic en vue de limiter les nuisances automobiles pour les riverains. Les créations de routes liées aux projets de rénovation urbaine des quartiers de Champratél et des Vergnes doivent permettre d'assurer la continuité de la trame urbaine. Les différentes réflexions menées jusqu'à présent sur le

développement du réseau viaire en lien avec les projets de rénovation de l'aire d'étude ont permis d'aboutir au schéma de voirie ci-dessous.

#### 4. Réaménagement des boulevards accueillant les stations du tramway :

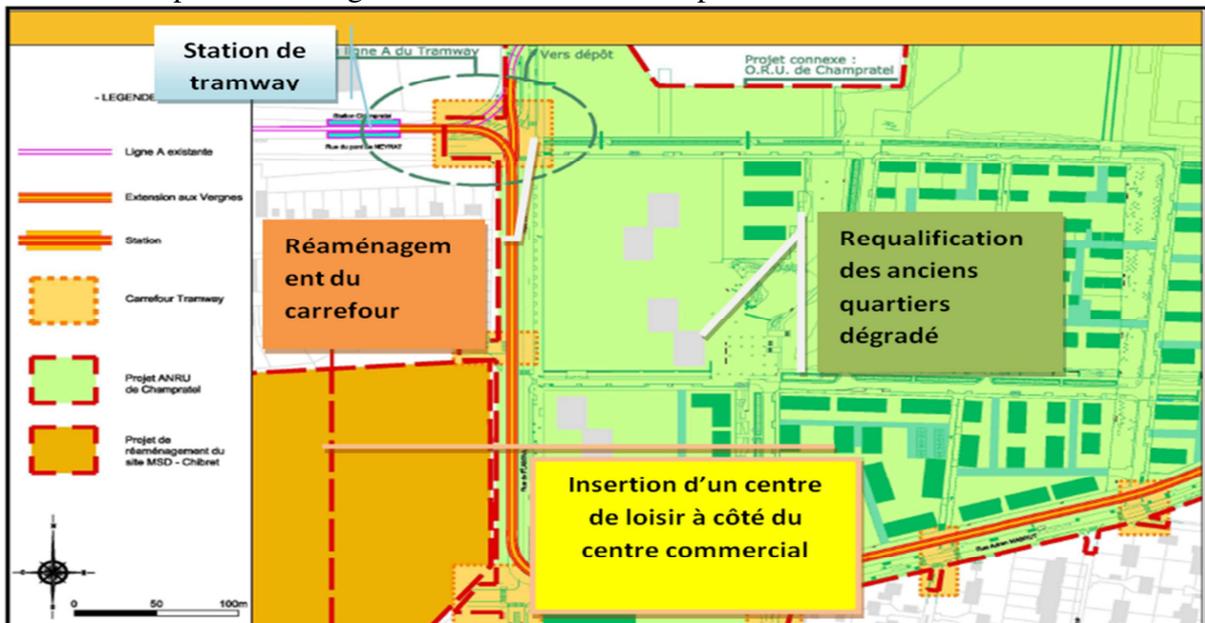
- **Boulevard du quartier champratèl :**

Photo n°22 : photo montrant le boulevard champratèl



Source : site [www.clermont-ferrand.fr/](http://www.clermont-ferrand.fr/).

Carte n°21 : plan d'aménagement du boulevard champratèl



Source : site [www.clermont-ferrand.fr/](http://www.clermont-ferrand.fr/).

### Synthèse :

La restructuration des tissus urbains autour de la nouvelle extension de la ligne de tramway permet :

- renforcer le désenclavement du quartier
- Donner une nouvelle image au quartier délaissé et lui donner une nouvelle structure urbaine hiérarchisée, cohérente apte à forger une identité urbaine et architecturale.
- Réorganisation des espaces liées aux activités économiques et commerciales.
- Les équipements nécessaires aux habitants du quartier.
- renforcer la diversification des quartiers.
- Améliorer le cadre de vie des habitants.