



وزارة التعليم العالي و البحث 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



Département de Génie Civil & Architecture

N° d'ordre : M/GCA/2016

MÉMOIRE DE FIN D'ETUDE DE MASTER ACADEMIQUE

Filière : Architecture et Urbanisme.
Spécialité: Habitat et Projet Urbain (HPU).

Thème

Réflexion sur la Promotion Immobilière Cas de Mostaganem

Présenté par:

1. MOHAMED BENATTIA ElHoucine.
2. DJERIOU Amina.

Soutenu le 30/05/2016 devant le jury composé de :

Président : Mr DJ.SIFODIL.

Examineur (1) : Mme R.ALOUI.

Examineur (2) : Mr BENYAGOUB.

Encadreur : Mr M.H.ELFEKAIR – Mr M.A.DJERADI.

Année Universitaire : 2015/2016.

Remerciement

Notre premier remerciement va à Allah soubhanahou wa ta'ala.

*Nous tenons à remercier vivement notre encadreur, Mr
M. H. ELFEKARR, pour sa gentillesse, sa disponibilité et sa
contribution générale à l'élaboration de ce travail.*

*Nous souhaiterons également remercier notre professeur Mr
M. A. DJERADI, qui nous a donné la chance d'enrichir nos
connaissances.*

*Nous adressons nos remerciements aussi à nos professeurs d'Architecture,
et à tous ceux qui nous ont aidé dans nos études pour tout le savoir qu'ils
nous ont donné, sans oublier Mr E. HADJEB, Mr N. ROBAI
CHOFRJ et Mr A. SENINAT.*

Merci tout le monde

Sommaire :

Avant propos.....	04
CHAPITRE 1 : Problématique.....	
I. Introduction.....	06
Question de départ.....	
II. Objectifs.....	07
III. Cas similaire.....	08
Synthèse.....	11
CHAPITRE 2 : Etat de l'art.....	
Définition des concepts :.....	
I. Boulevard.....	13
II. Promotion immobilière.....	19
III. Densification urbaine.....	21
IV. Embellissement.....	22
V. Délocalisation.....	23
CHAPITRE 2 : Cas similaires.....	
Exemple1 : la cité de la mer.....	26
Exemple2 : ORESSENCE.....	30
CHAPITRE 3 : Partie analytique.....	38
CHAPITRE 4 : Parti pris architectural.....	
Principe de projection.....	46
Cas similaire.....	47
Schéma d'aménagement.....	49
Descriptif architectural.....	53
Bibliographie.....	59

Avant propos

Le secteur d'étude présente des typologies résidentielles variées. L'habitation se concentre principalement dans la portion ouest du territoire, au nord de la route nationale N° 11, Elle concentre des habitations individuelles et semi collectifs dans des immeubles de petit gabarit (1 à 2 étages)... si la fonction résidentielle qui incluant la mixité résidentielle , commerciale et administrative n'occupe que 9 % du territoire du POS, son potentiel de densification est très important, donc il s'agit de répondre à une demande d'une réelle diversification au matière d'habitat qui conviendra de consacrer une part adaptée de logements collectifs intégrés..

CHAPITRE 1 :

Problématique

I. Introduction :

Le logement et l'intégration urbaine qu'il permet constitue désormais l'une des préoccupations majeures des élus et des collectivités. Ceux-ci souhaitent proposer à leurs habitants des logements offrant des garanties de tranquillité, de stabilité, de mixité sociale.

Pour réussir une telle intégration, les aménageurs devront tenir compte des différentes échelles de la ville, de l'organisation globale d'une agglomération et des déplacements jusqu'à la parcelle qui borde la chaussée. Mais pour faire émerger un véritable espace public, les concepteurs et les techniciens devront apporter un soin tout particulier à certains éléments constitutifs de la voie et de ses abords: profils en travers, carrefours, quartiers environnants, enfin, dans l'élaboration d'un boulevard urbain

Question de départ:

Comment la promotion immobilière valorise un boulevard existant?

II. OBJECTIFS:

Selon Vitruve :

1. UTILITAS :

**Fonction:*

*Lier la réflexion sur la densification à celle sur la mixité urbaine, fonctionnelle et sociale.

2. VENUSTAS :

Valeur:

* Esthétique architecturale et Création de vraies façades qui enrichissent l'image du boulevard.

*avantage financier produit par l'injection des commerces et services.

3. FIRMITAS :

Forme:

* Encadrement bâti qui forme les parois du boulevard.

* une silhouette homogène et mouvementée.



III. Cas similaire :

Boulevard Millénium – Bir El Djir – Oran

Extension de la ville d'Oran:

La ville d'Oran est caractérisée par la complexité de son organisation physique. Le développement de la société à travers l'histoire a donné un déséquilibre dans la répartition des avantages de la vie urbaine.

Oran est limitée par la mer au nord, la sebkha au sud, les montagnes d'El-Murdjadjou à l'ouest, ce qui rend le développement difficile et coûteux. Elle est orientée donc plus vers l'est par la nouvelle politique qui marque le seuil de la croissance.

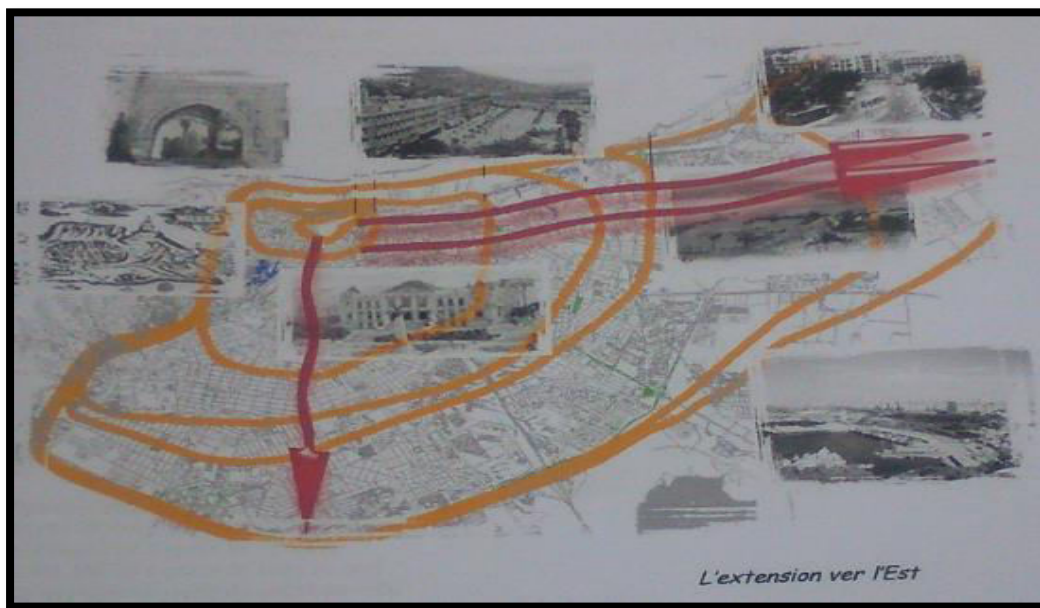


Figure 01 : schéma d'extension d'Oran

Situation :

Le boulevard Millénium est situé au nord –est de la ville d'Oran, il est en cours de réalisation; il offre une liaison entre Oran ancienne et Oran nouvelle (Bir El Djir).

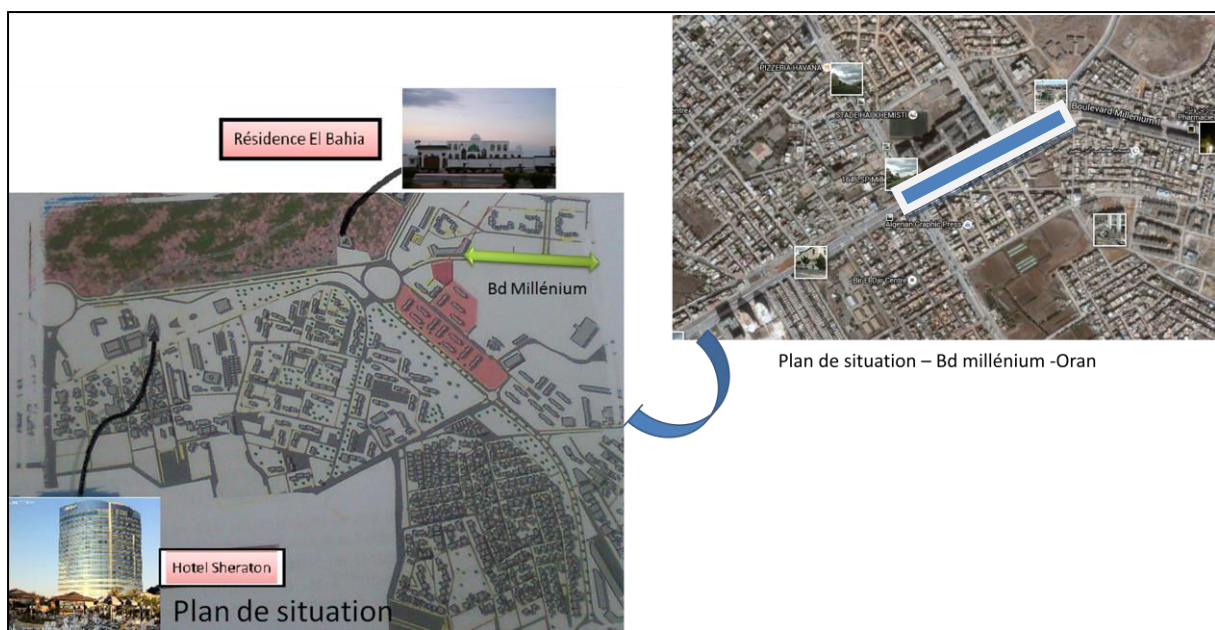


Figure 02 : plan de situation du bd Millénium

Historique du boulevard Millénium:

Le boulevard millénium ou le boulevard des 40 mètres a été créé en 2004, à partir d'un concours international.

La partie de « Seddikia » jusqu'à « Belgayed » a été divisée en trois zones: ZONE 1 pour le promoteur PLAZA, ZONE 2 pour un autre promoteur et la ZONE 3 pour le LSP (plusieurs promoteurs).

Le boulevard millénium est divisé donc en quatre nœuds, dont chaque zone se trouve entre deux nœuds, comme il est illustré sur le schéma suivant:

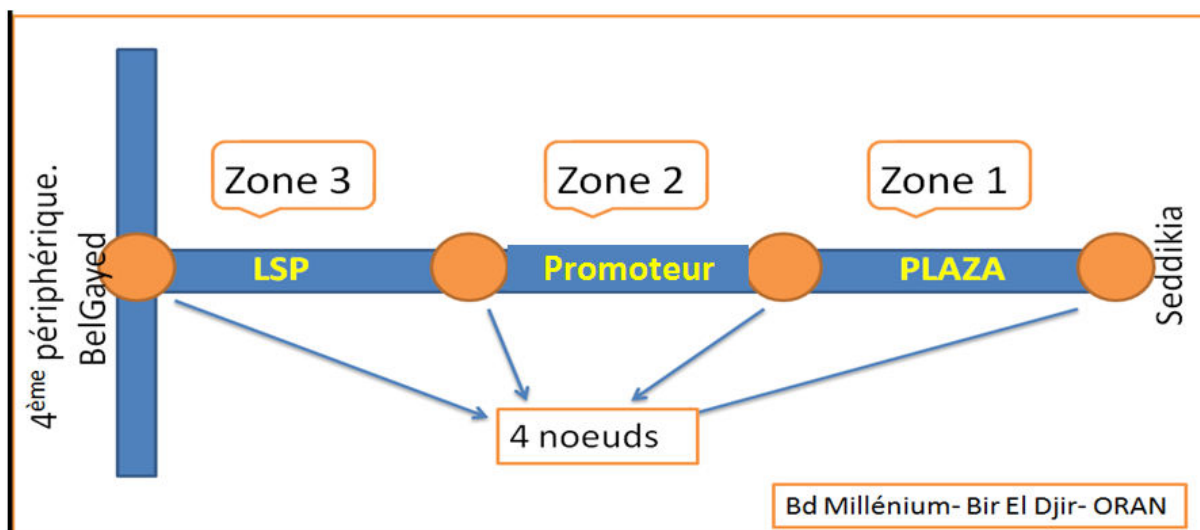


Figure 03 : schéma de création du bd Millénium

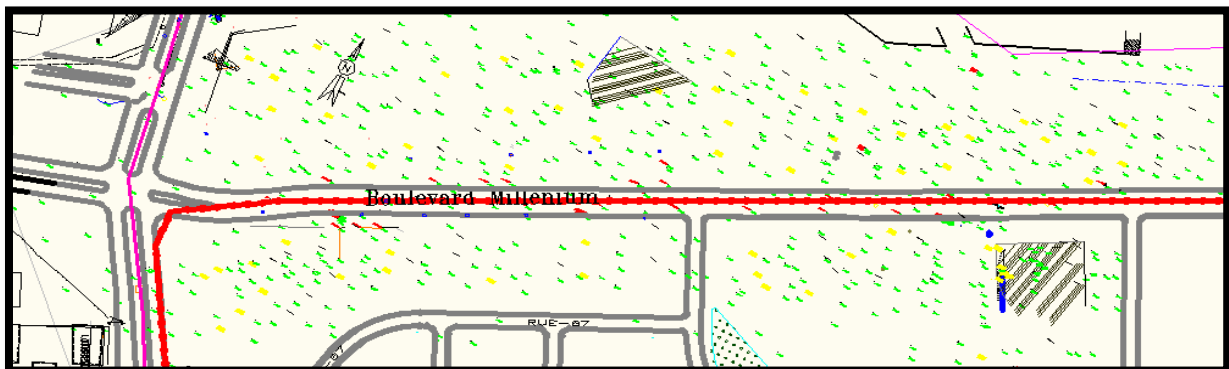
Objectifs:

Le boulevard Millénium a été créé pour fonction de:

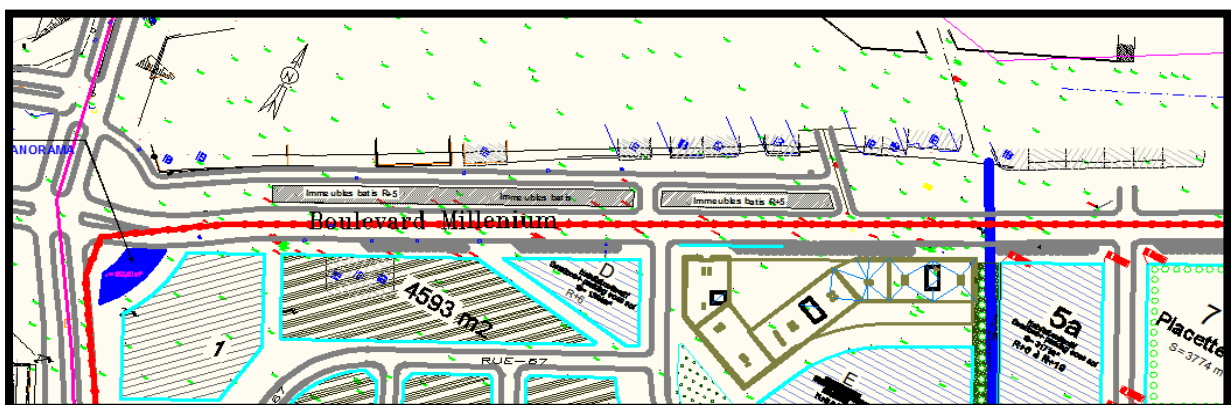
- 1-Relier « Seddikia » avec le 4^{ème} périphérique.
- 2-Cacher les coopératives apparues.
- 3-Meubler le boulevard.
- 4-Créer animation avec l'habitation intégrée.
- 5-Création de mixité fonctionnelle.
- 6-Création de vraies façades qui enrichissent l'image du boulevard.
- 7- Donner sens à la notion du boulevard à une politique d'embellissement et renforcement de la centralité commerciale et création d'un nouveau cadre de vie de qualité.

Trois actions intervenantes pour la création du boulevard Millénium :

1-Délocalisation:



Avant: Le boulevard millénium était composé des Fermes et Terrains agricoles.



Après: Les fermes sont converties à de constructions nouvelles.

2-Densification:



Habitat intégré (bd millénium) source: auteur 2016

3-Embellissement:



habitat intégré (bd millénium) source: auteur 2016

Synthèse:

*Délocalisation et Densification d’habitat intégré avec mixité fonctionnelle verticale, ce qui offre un avantage financier obtenu par l’injection de commerces et services.

*L’accessibilité à des commerces de proximité et à des services publics.

*Un encadrement bâti bien défini.

*Les bâtiments meublent le boulevard et lui donnent sens et fonction.

*L’embellissement et la qualité architecturale des bâtiments qui forment des parois pour le boulevard.

*Un cadre de vie de qualité.

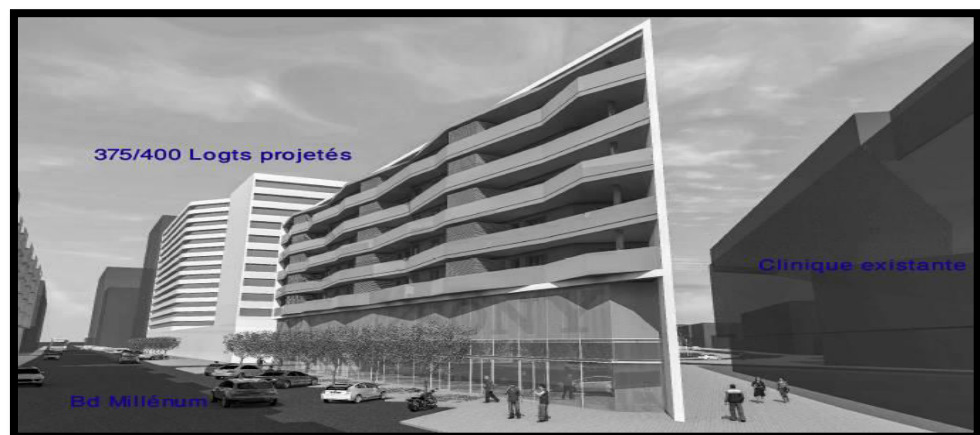


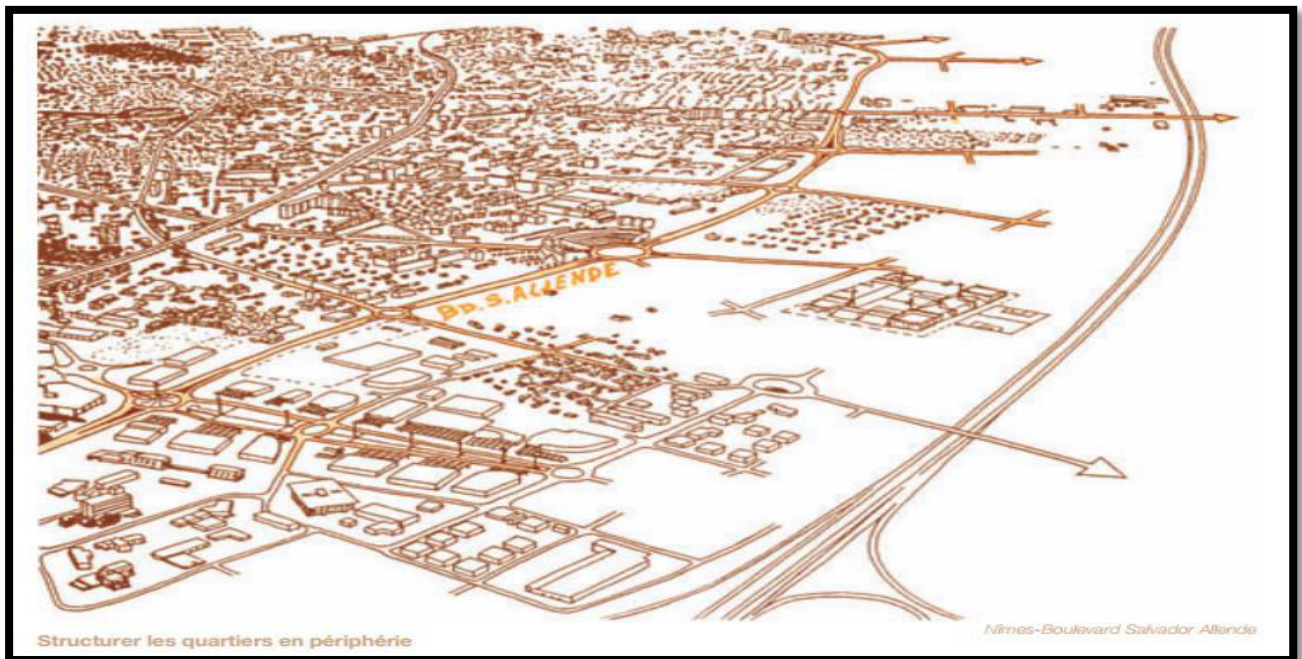
Figure 04 : le futur bd Millénium

CHAPITRE 2 :

Etat de l'Art

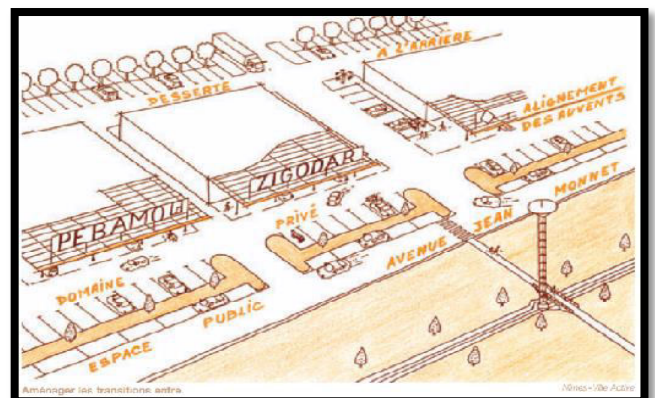
I. Boulevard :

Une telle voie peut tout autant servir de tracé « fondateur » pour l'organisation d'un secteur nouvellement ouvert à l'urbanisation, qu'à apporter une armature pour la requalification de quartiers perturbés par la coupure d'une voirie que l'on souhaite réinsérer dans le tissu urbain. La prise en compte par le boulevard urbain des fonctions urbaines – habitat, activités, commerce ou loisirs – quelque soit leur importance relative, est indispensable pour garantir la richesse et la variété de la vie locale.



Aménager les transitions entre l'espace public et le domaine privé.

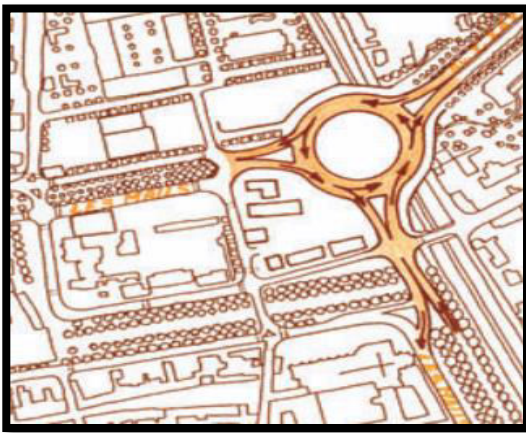
L'opération Ville Active n'est pas à proprement parler un boulevard urbain. Il s'agit d'une zone commerciale qui a fait l'objet d'un projet urbain ordonnant les implantations des locaux d'activités.





Ce boulevard de 2x3 voies est bordé d'immeubles d'habitation dont certains rez-de-chaussée accueillent des commerces.

Grâce à ses alignements d'arbres, le boulevard des États-Unis est aussi un espace d'agrément et de promenade.

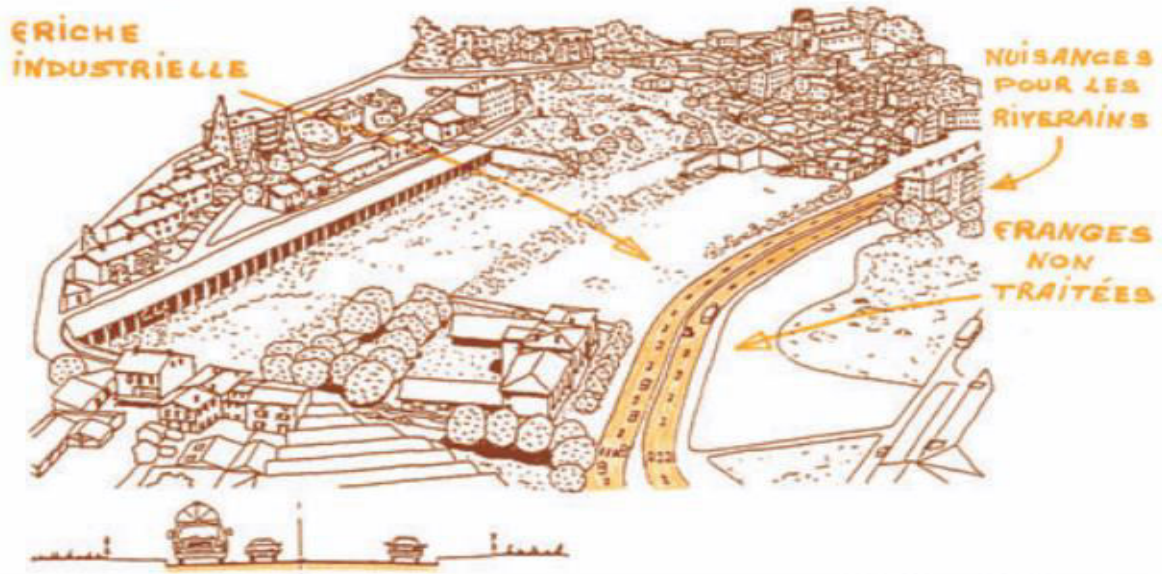


À l'arrivée de l'avenue Jean-Zay sur les mails, l'importance des flux circulatoires aurait nécessité un carrefour giratoire de 60 m de diamètre qui risquait de déstructurer le tissu urbain.



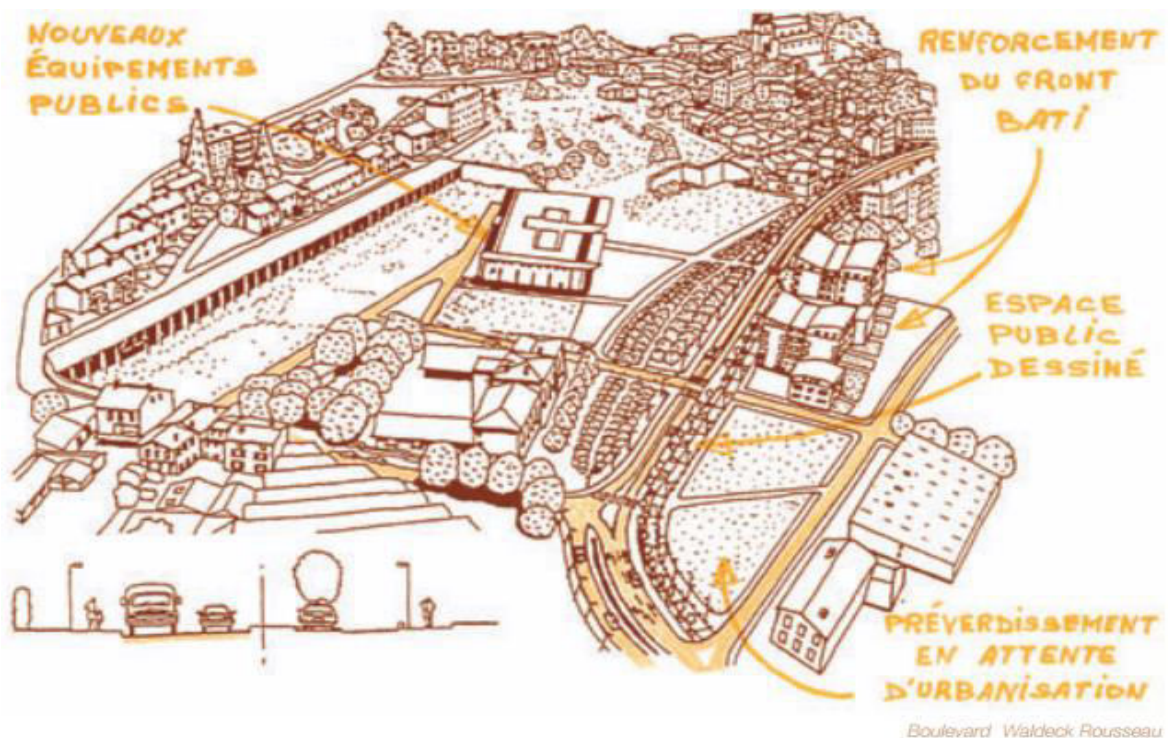
On a finalement opté pour un système de contournement autour d'un îlot qui sert de support à un centre d'affaires amené à jouer un rôle de porte du centre-ville. L'ensemble des flux est régulé par un système de feux. Ce carrefour est l'exemple même d'une démarche intégrant à la fois les préoccupations circulatoires et un souci d'urbanité.

Requalification d'une route nationale en traversée d'agglomération



Saint Chamond - RN 88 avant requalification

une véritable coupure pour la ville de Saint-Chamond. La forte diminution du trafic a été l'occasion de réfléchir à la manière de réintégrer cette infrastructure dans le tissu urbain et a fait l'objet d'un concours.



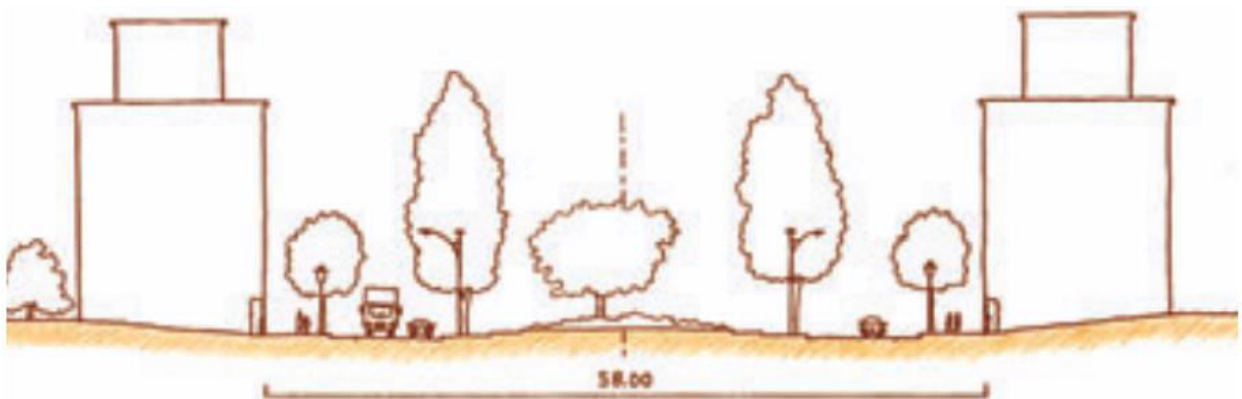
Boulevard Waldeck Rousseau

L'aménagement d'une friche industrielle et l'arrivée de nouveaux équipements publics en bordure de la voie ont permis de donner une certaine épaisseur au projet, tout comme la création de nouvelles voies permettant la communication entre le boulevard et les quartiers traversés.



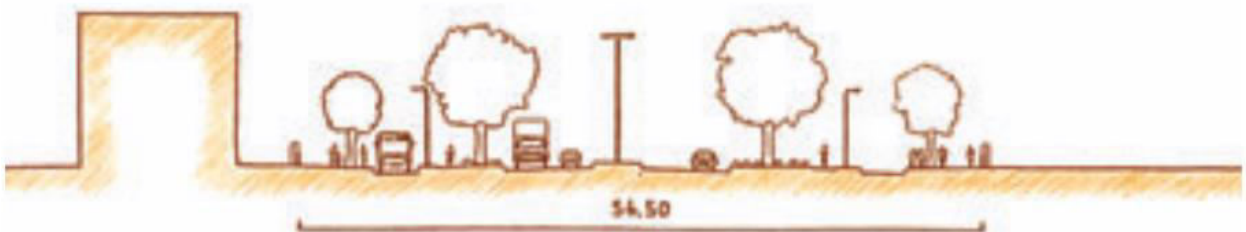
Rodez - quartier de Bourran - Avenue Jean-Monnet

À un traitement unitaire du parcours, l'urbaniste a préféré ménager la transition entre la ville et la campagne toute proche en définissant deux séquences de 300-400 mètres de long concrétisées par deux profils en travers différents



Le Mail

La densité est renforcée par un front bâti continu de part et d'autre de la voie qu'accentue encore un système de galeries abritant les commerces en pied d'immeuble ;



Dijon - La route de Langres

Grâce à une emprise généreuse de près de 55 m de large, tous ces usages trouvent leur place de façon hiérarchisée garantissant la fluidité de la circulation automobile.

Boulevards nationaux:

1-Boulevard de la Soummam-Oran

Le boulevard se situe au nord-ouest du centre ville d'Oran, **reliant la place des victoires à la place d'armes**; il représente un axe de liaison et de transit qui diminue le flux mécanique intense du boulevard front de mer.

Datant du **tissu colonial**, sa structure urbaine est constituée par trois types de trame (orthogonale, triangulaire et régulière), ses parcelles sont définies à partir d'un **tracé perpendiculaire à la voirie**. Il constitue un élément imposant dans son tissu; les bâtiments qui lui bordent **respectent rigoureusement l'alignement** des rues constituant ainsi une paroi étanche, dotée d'un skyline horizontal et d'une silhouette continue, où les hauteurs moyennes varient entre R+4 et R+5.

Ses deux façades se révèlent harmonieuses, d'une homogénéité extrême, reflétant une diversité de styles architecturaux (style Napoléon 3 et le style néoclassique), elles se constituent sur la base de l'alignement continu des ouvertures ou bien de la symétrie par rapport à un axe central de la façade.

Constituant en lui-même un **élément de repère**, le boulevard ouvre une **perspective très large** sur le lycée Pasteur: un bâtiment exceptionnel qui marque son aboutissement vers sa fin relative renforçant ainsi, par ces aspects, la notion du paysage urbain.

Le boulevard, constitue un pôle économique et financier, abritant de l'habitat intégré avec dominance, ainsi qu'une diversité d'équipements, d'enseignement (le lycée Pasteur), de finance(banques, chambre de commerce, hôtel de finances) et du tourisme (l'hôtel royal) créant par cela de l'animation urbaine; jour et nuit.



Boulevard Front de mer-Oran



Boulevard Front de mer-Oran

2-Boulevard Front de mer:

Un axe urbain particulièrement dominant dans la ville d'Oran de par sa situation exceptionnelle, où il s'étend le long du front de mer sur une longueur de 2Km, ouvrant ainsi de larges perspectives sur le panorama que lui offre la mer et la montagne de Murdjadjou.

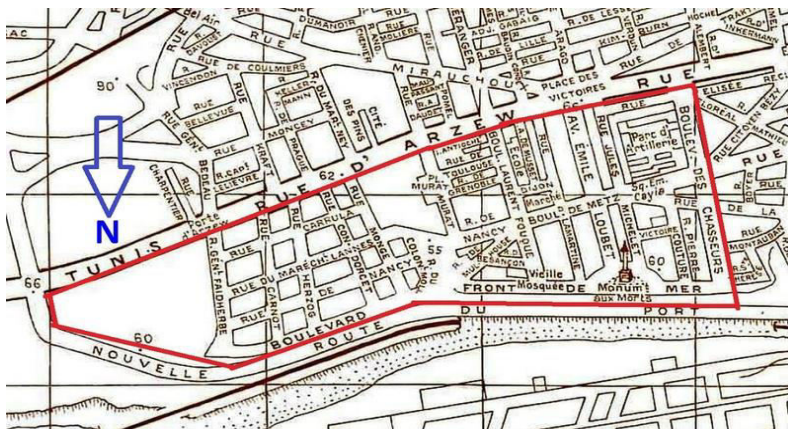
Le boulevard constitue un **repère** principal dans la ville d'Oran, il marque son front qui donne sur le port Saïd, et lui donne une image si marquante et accueillante.

Il constitue une entité logique caractérisée par l'**alignement** rigide que respectent les bâtiments qui lui bordent.

La **verticalité** avec laquelle ses édifices se dressent se dressent, ainsi que la silhouette homogène et mouvementée qu'il présente, lui marque fortement; cependant, une rupture fatale se présente à son niveau où les hauteurs varient **brutalement** de R+4 jusqu'à R+14.

La façade du boulevard se révèle **plane** spécifiée par son rapport plein-vidé et le traitement en bande de ses ouvertures avec un traitement particulier qui marque l'entrée des bâtiments au niveau du rez-de-chaussée (architecture moderne, héritage de la période coloniale)

Le boulevard est un artère principalement résidentielle où l'habitat collectif haut standing domine, abritant ainsi une diversité de fonctions et d'activités 'administrative, enseignement, sanitaire, commerciale, restauration...etc) intégrées ou indépendantes, ce qui lui assure une certaine ambiance jour et nuit.



Boulevard Front de mer-Oran



Boulevard Front de mer-Oran



Boulevard Front de mer-Oran



Boulevard Front de mer-Oran

II. La promotion immobilière:

1. *Cadre général :*

L'exercice de la profession de promoteur immobilier est soumis à l'obtention préalable d'un agrément, à l'inscription au registre de commerce et au tableau national des promoteurs immobiliers.

Le terme de promotion immobilière s'applique aux activités ayant pour objet la réalisation de biens immobiliers, notamment des logements, en vue de leur location ou de leur vente.

2. *. Qu'est-ce qu'un promoteur immobilier ?*

- Un promoteur immobilier est un agent économique réalisant une activité de promotion immobilière, telle que définie par le décret législatif n= 93-03 relatif à l'activité immobilière,
- Le promoteur immobilier peut choisir de **vendre en bloc ou en lot**. La vente se fait généralement en **VEFA (Vente en l'état futur d'achèvement)**.

3. *Qui peut être promoteur immobilier ?*

- **Toute personne physique ou morale** qui exerce les activités de promotion immobilière est appelée **promoteur immobilier**.

La seule condition qui est posée est que ces personnes physiques ou morales aient la capacité juridique d'effectuer **des actes de commerce**.

4. *Comment devenir promoteur ?*

a) *En quoi consiste le métier de promoteur ?*

Conception d'un projet immobilier

Il commence par une étude de faisabilité pour valider son projet

Il recherche et achète des terrains pour construire

Suivi et gestion :

Avant même le début des travaux, le promoteur cherche à vendre un maximum de biens sur plans. Il finance ainsi l'opération et gère les marchés avec les entreprises.

Véritable maître d'ouvrage, il assure le suivi technique, administratif et financier du projet.

b) Compétences nécessaires du promoteur:

Qualités relationnelles:

Le promoteur rencontre des interlocuteurs très variés : architectes, experts géomètres, bureaux d'études, banques et notaires, élus, ouvriers et chefs de chantiers...

Des qualités humaines, d'écoute et de dialogue sont donc nécessaires.

Maîtriser la législation:

Une bonne connaissance de la législation en vigueur est indispensable car le promoteur garantit le respect des normes de construction. Plus globalement, il assume tous les risques liés à son projet.

Polyvalence et organisation:

Au quotidien, le promoteur travaille sur des sujets comme l'urbanisme, l'architecture, le droit, le commerce, la technique de construction ou encore l'économie. Dynamique et rigoureux, il coordonne tous ces aspects avec méthode.

c) Quelles formations pour devenir promoteur ?

Bac + 5 minimum

Il faut 5 années d'études après le bac pour devenir promoteur immobilier.

5. Quel est le rôle du promoteur immobilier ?

Il a un rôle de concepteur ou de visionnaire. **Il imagine un projet de construction immobilière à partir d'un terrain**, d'un vieux bâtiment ou encore d'un espace vide.

Il a un rôle de **maître d'ouvrage**. C'est le promoteur immobilier qui est initiateur du projet. C'est lui qui finance et dirige la construction.

Il a enfin un **rôle de commercial** puisque toute la réussite de son projet repose sur la vente de ces futures constructions. Il se doit de savoir vendre son projet.

III. **Densification :**

La densification urbaine est un concept qui consiste à faire vivre davantage de population sur un même espace urbain. C'est ainsi, par exemple, que lorsqu'on passe d'un quartier en habitat individuel à un quartier d'habitat collectif on effectue une densification urbaine.

Les objectifs :

- le nouveau logement peut être adapté à l'usage des personnes âgées, ce qui permet au propriétaire de rester à domicile pour ses vieux jours;
- le terrain peut être mis à disposition des enfants, qui de ce fait économisent l'achat d'un terrain en périphérie et profitent des avantages de la proximité de la ville et des parents;
- Le terrain peut être vendu, générant ainsi un bénéfice pour le propriétaire et offrant une solution d'habitat intéressante et avantageuse pour une jeune famille, tout en mettant un frein à la périurbanisation;
- les nouvelles familles qui s'installent dans le quartier contribuent à le rajeunir et à faire vivre les petits commerces.



Écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres.



Écoquartier de la Pointe-D'Estimouville.

La mise en œuvre de la densification résidentielle

Les dimensions économique et environnementale, propres au développement durable, peuvent être objectivement décrites dans des projets de densification urbaine et résidentielle. Quant à la dimension sociale, elle est souvent abordée par le moyen d'approches intuitives et éducatives, quel que soit le type de projet.

Des consensus doivent être bâtis autour de ces projets. Il importe donc de connaître les acteurs en place ou plutôt les intérêts en présence avant d'amorcer toute démarche en faveur de l'acceptabilité sociale de projets de densification.

IV. Embellissement

la notion d'embellissement employée au XVIIIe siècle pour qualifier les programmes d'aménagement urbain n'apporte pas de réponse toute faite à la question du « beau dans la ville », évoquée par bribes et souvent par la répétition de lieux communs véhiculés depuis la Renaissance, prônant plus d'harmonie et d'uniformité¹, dans le refus d'un tissu urbain trop compact considéré comme la source de dysfonctionnements, de désordres et d'insalubrité.

L'opération d'embellissement de la rue Chenoise, « Vivons Chenoise ! »

La rue Chenoise accueille 22 commerces (en majorité des bars et restaurants). Elle est aussi composée de 4 montées locatives avec une mixité sociale et multiculturelle fortement influencée par l'immigration du XXème siècle

L'appel à projet doit répondre à deux objectifs :

- réaliser une décoration et une mise en valeur graphique et esthétique de la rue, afin d'améliorer et de (re)valoriser son image, la moderniser en créant un attrait artistique supplémentaire.
- transmettre et partager l'héritage culturel et historique de la ville, tout en réunissant habitants, acteurs culturels et commerçants de la rue autour d'un projet commun.



Embellissement

V. Délocalisation:

Une délocalisation est définie comme le *transfert, d'un site domestique vers un autre site à l'étranger, d'une activité économique de production*

Ce transfert peut concerner tout ou partie seulement d'un établissement ; l'établissement d'accueil peut être nouveau ou existant.

Par rapport à un territoire :

Une délocalisation peut être une entrée ou une sortie d'activité (dans le cas particulier du rapatriement dans le pays d'origine d'une activité antérieurement délocalisée, on peut parler de relocalisation).

Exemple :

La Région pose la 1ère pierre du nouvel hangar technique de l'aéroport de Carcassonne Sud de France.

Deux opérations sont en cours : la construction d'un nouvel hangar d'exploitation et l'aménagement des parkings automobiles

L'objectif est d'adapter l'aéroport de Carcassonne Sud de France à la réglementation aérienne en matière de sécurité et notamment les infrastructures d'accueil des avions commerciaux et des hélicoptères.



Le nouvel hangar

Cet hangar hébergera également les services techniques de l'aéroport dans un atelier moderne et fonctionnel. Il permettra également le stockage sécurisé du carburant et des produits de dégivrage et de désherbage.

La construction de ce bâtiment va contribuer à maintenir l'expertise technique de l'exploitant aéroportuaire et à renforcer l'exploitation de l'aéroport dans le cadre des opérations aériennes.

Une délocalisation des loueurs de voitures dans des locaux plus adaptés

La mise aux normes des parkings des aéronefs commerciaux nécessite la destruction d'un ancien motel qui héberge actuellement l'activité de location de voitures. La Région a réalisé l'acquisition d'une ancienne concession automobile bordant l'aéroport, afin de permettre la relocalisation de cette activité importante pour les passagers et l'aéroport, dans des locaux adaptés. Cette relocalisation s'accompagnera d'une amélioration significative des conditions d'accueil des passagers avec une ergonomie et une qualité de service optimisées.



Hypothèse de travail:

L'injection du commerce et des services rend au boulevard sa notion et sa fonction avec l'implantation des habitations intégrées en assurant la mixité fonctionnelle.

CHAPITRE 3 :

Cas similaires

Exemple 01:

La cité de la mer

La cité de la mer est un méga projet qui porte sur la réalisation dans un délai de 4 ans, d'un ensemble immobilier de 2000 logements haut standing sur un site de 150 000 m² longeant la frange maritime Est d'Oran, à proximité du CCO (centre de conventions d'Oran) du groupe pétrolier SONATRACH, a été lancé par un investisseur saoudien en 2008, étudié par un bureau d'étude coréen (SNASCO).



SOMMAIRE	
Projet	Cité de la mer
Localisation	Oran, Algérie
Surface du terrain	135000 m ²
Hauteur	2 sous sol, R+19
Surface totale (m ²)	669.640
Nombre de logements	2,300
Bureaux	33.966 m ²
Service de résidences	31.766 m ²
Commerces	48.688 m ²
Parking	150.059 m ² / 4450 places
Locaux techniques	31.888 m ²
TOAL	669.640 m ²

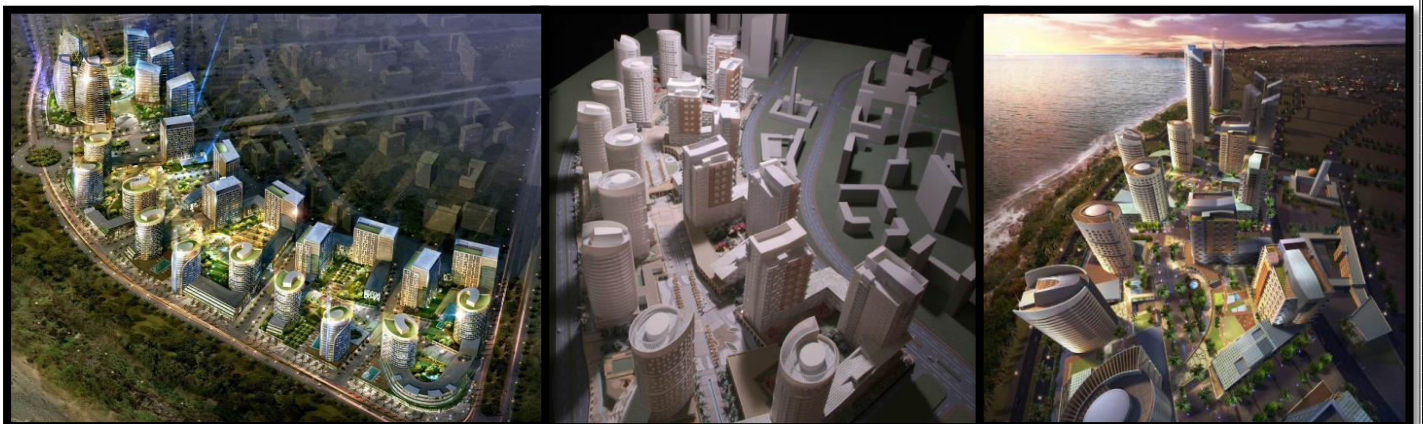


Façade Nord

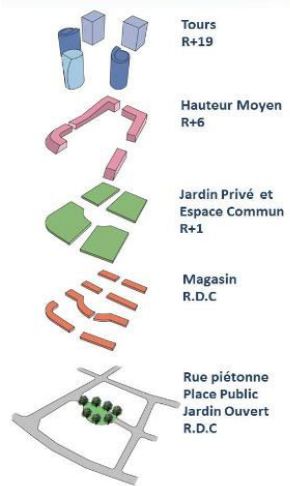
- Nouveau pôle à Oran Est.
- Un développement particulier de la façade maritime.
- Création d'espaces piétons et des résidences de haute gamme.
- Au RDC, des arcades rappelant le style du front de mer.

Du 1^{er} au 5^{ème} étage, des barres servant de bases pour les tours.

- A partir du 5^{ème} étage, plusieurs types de tours (tour pic, tour voile, tour phare...).



Masse-Composition



Création en Algérie d'un nouveau type de mode de vie haut de gamme et un point de repère dans le bassin méditerranéen.

- 10 tours de 19 étages et 8 barres multifonctionnelles.

Sa réalisation est évaluée de 400 millions d'Euros. Il comprendra des îlots résidentiels de grande hauteur, des magasins, des parkings, une vaste zone piétonnière, plusieurs espaces verts et des salles de sport.

*Harmonie avec l'environnement naturel.

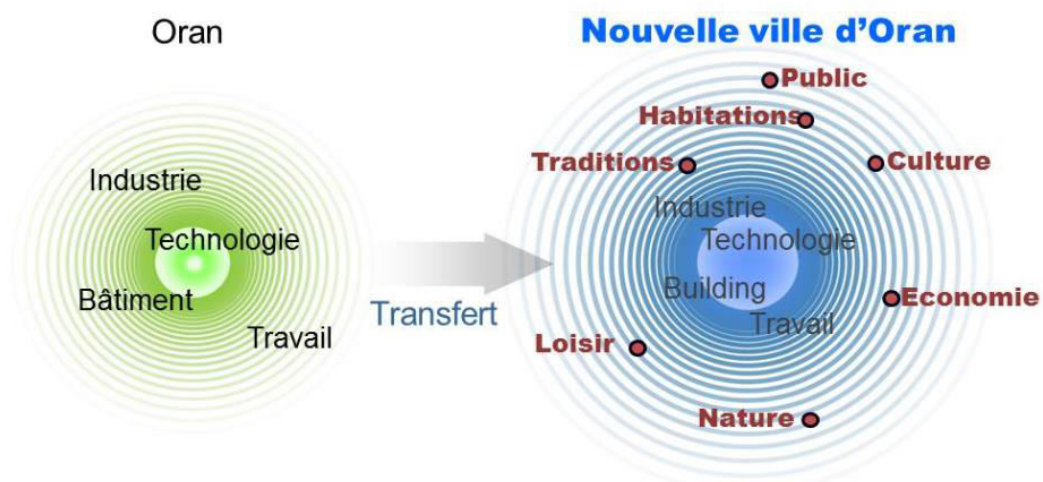
*Réponse au contexte urbain.

Objectif du projet :

Mettre en valeur Oran pour une stature internationale.

Stratégie du plan de masse :

Elaborer un concept pour améliorer et moderniser la ville d'Oran.





Plan de masse

Stratégie d'un nouveau concept de l'espace public :

Multi complexe avec des places thématiques.

Mise en valeur par la création d'un grand axe piétonnier.

Rue piétonnière agrémentée :

Les rues commerçantes créent un nouvel espace public dans la ville.



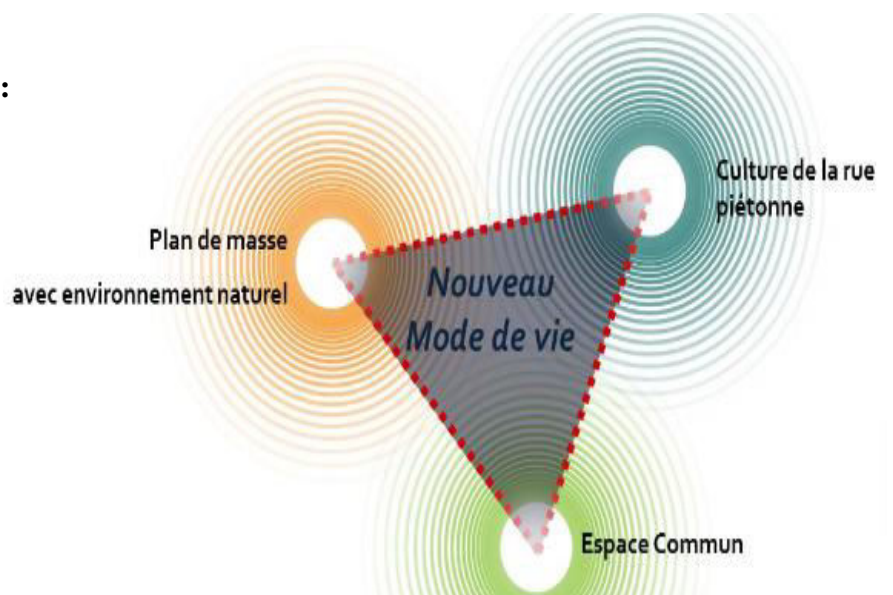
Résidence haut de gamme :

Création à Oran d'un nouveau type de mode de vie « haut de gamme » et d'un point de repère dans le bassin méditerranéen.

Stratégie de la vie commune :

Espace commun

Espace paysager



Commerce :

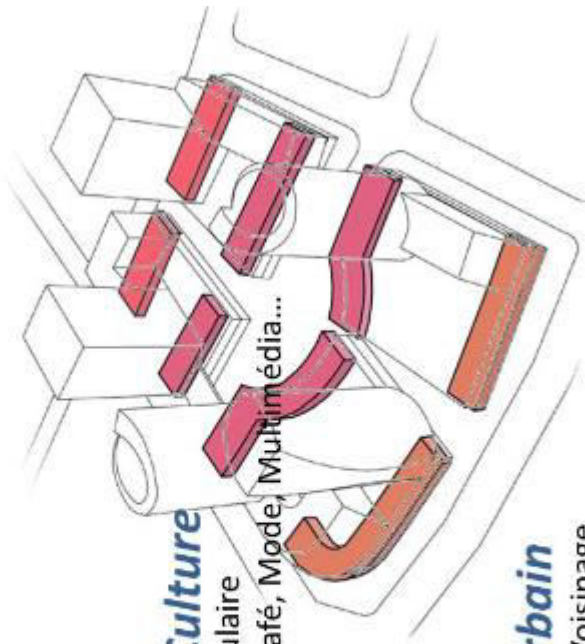
Vague de la mer

- Boutique de luxe
- Grande Marque, Beauté, Bien-être, Esthétique...



Rue de la Culture

- Magasin Populaire
- Restaurant, Café, Mode, Multimédia...



Corridor Urbain

- Magasin de Voisinage
- Supermarché, Coiffeur, Pharmacie, Blanchisserie...



Ce projet n'a pas vu le jour pour des raisons que nous ignorons.

Exemple 02:

ORESENCE –M9D4

Fiche Technique :

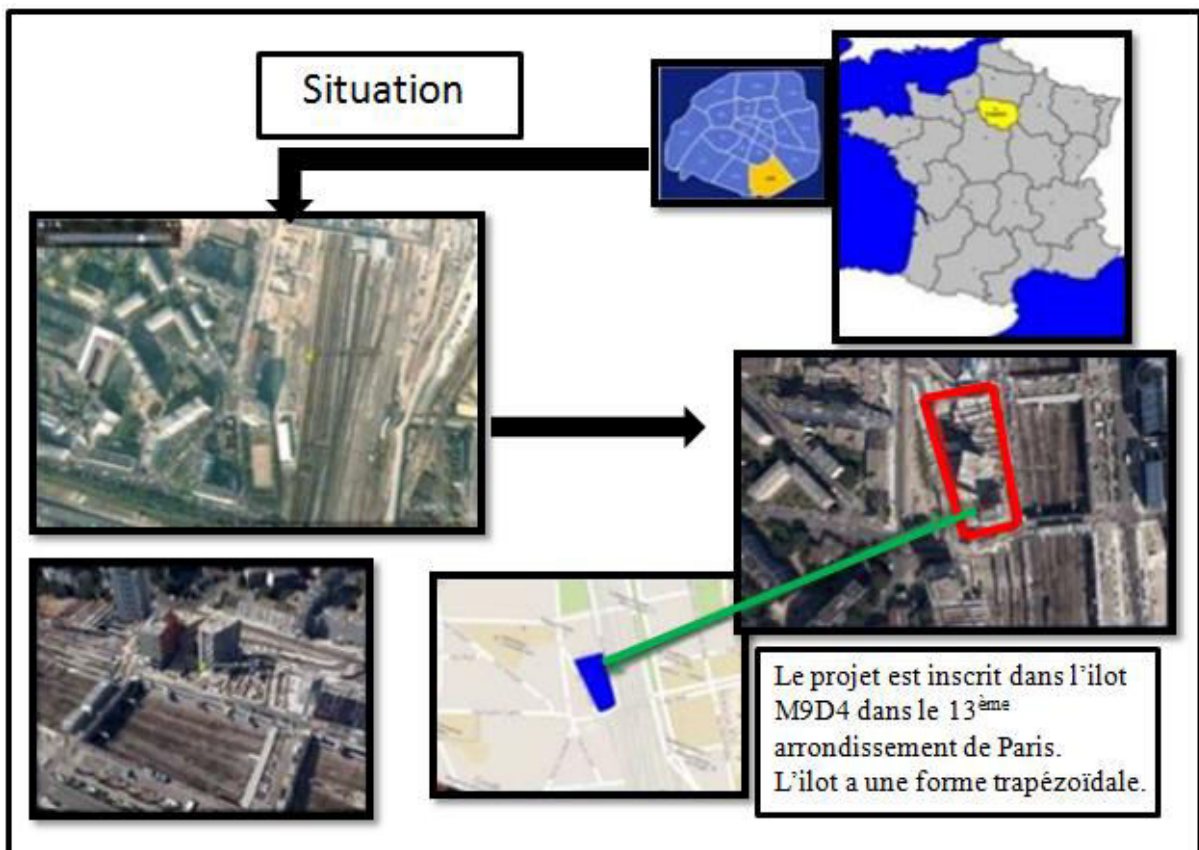
Nom du projet : M9D4/ Oressence

Type : 55logements avec des commerces

Architecte : Anne Démians

Adresse : Paris XIIIème, ZAC Massena Chevaleret

Surface : 4885 m²





Présentation du projet:

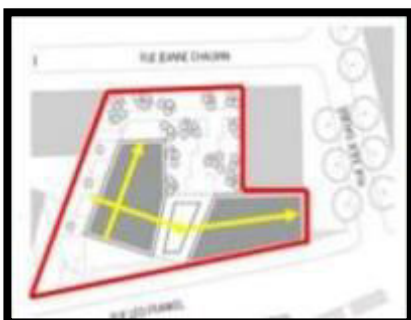
C'est des bâtiments d'habitat collectif de 55 logements avec des locaux de commerce en RDC, dans un milieu urbain dense, avec une forme originale et une façade atypique.

Concept du projet:

Le concept de ce projet est de créer un espace ouvert à l'extérieur et fermé en même temps pour assurer l'intimité de l'intérieur.



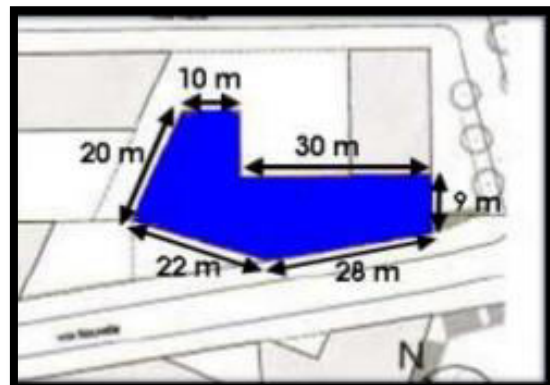
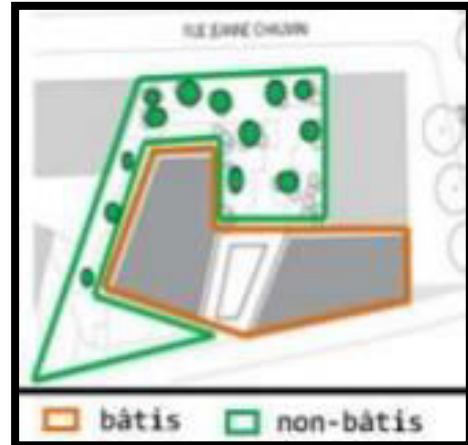
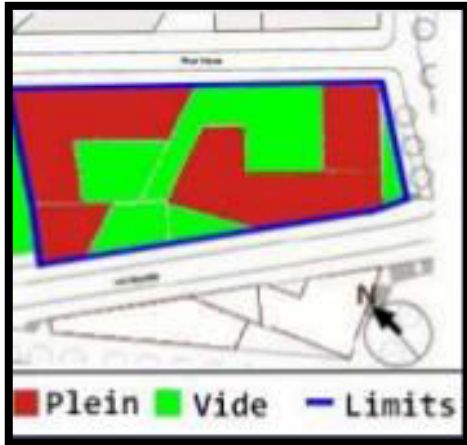
Les axes:



Le projet est près d'un flux mécanique de haute circulation, et un carrefour intéressant.

Implantation :

La forme du bâtiment est irrégulière, elle a une longueur maximale de 47 m sur 23 m de largeur (elle est sous forme de lettre L).

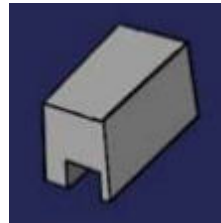
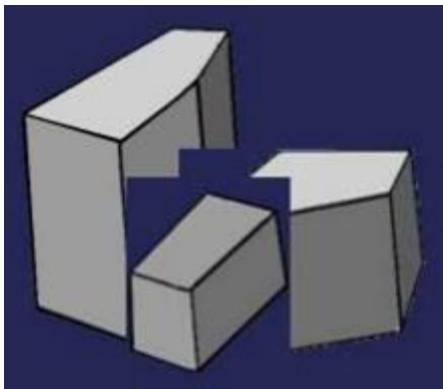
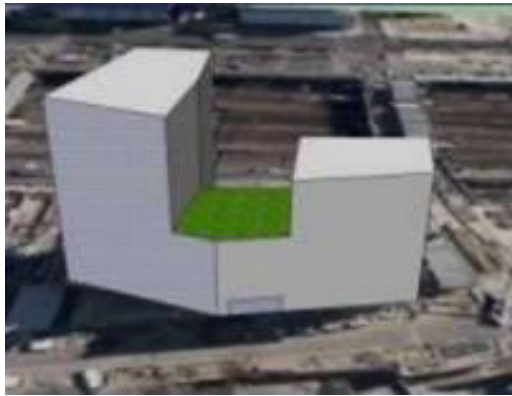


Intégration :

Le projet s'intègre parfaitement dans son environnement, il y a une harmonie dans les hauteurs, des façades.

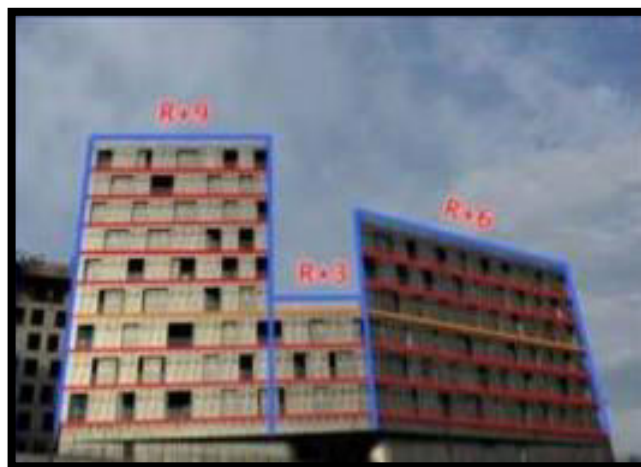


Volumétrie :



Le bâtiment se subdivise à partir du troisième étage en deux entités reliées par une terrasse desservant quatre appartements.

Hauteurs :

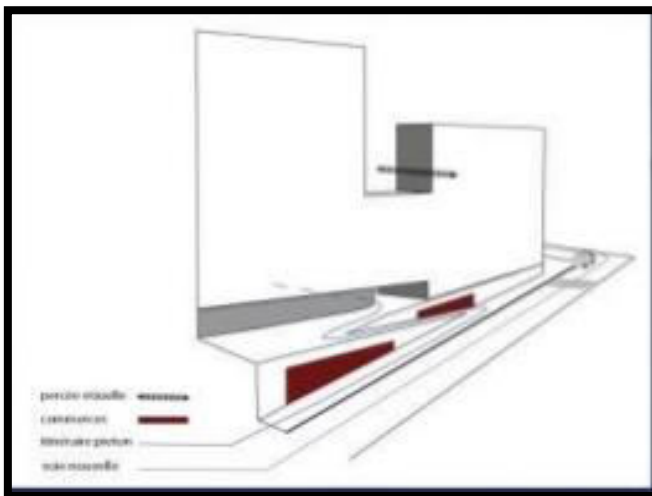


Accessibilité :

Il existe 02 accès au bâtiment, le 1^{er} donne sur la rue il contient des commerces , le 2^{ème} donne sur la cour.



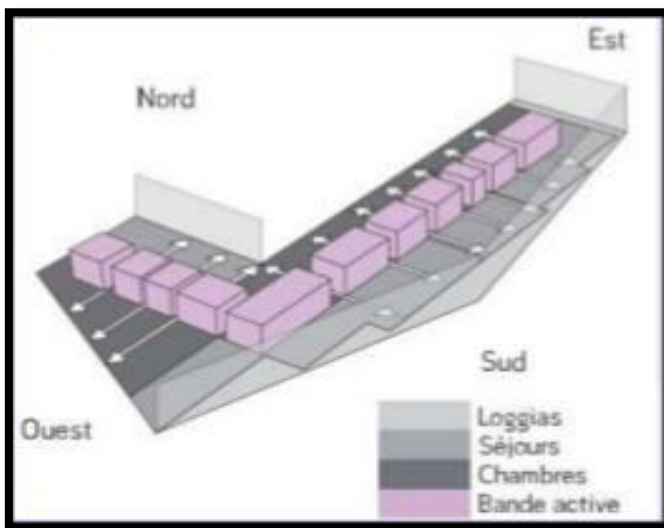
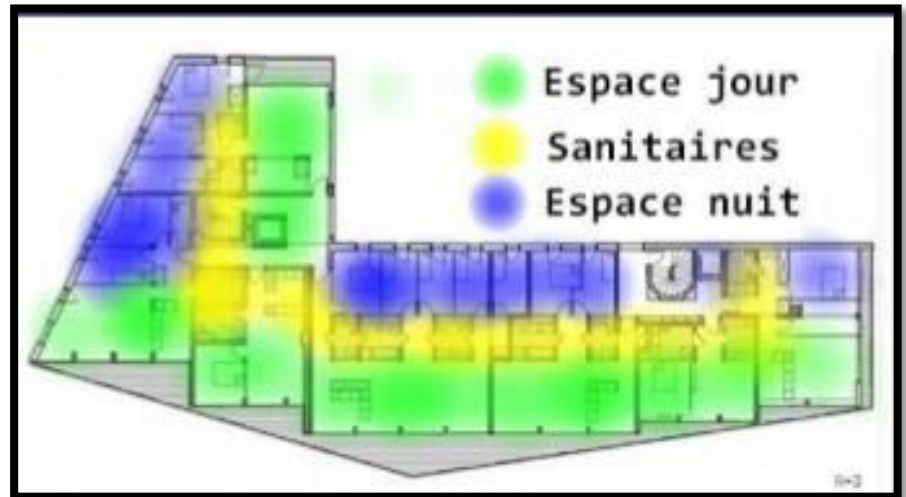
Le 1^{er} accès présente une contrainte : on devait s'adapter avec la pente ce qui a donné un itinéraire piéton très long.



La topographie du terrain a exigé cet accès.

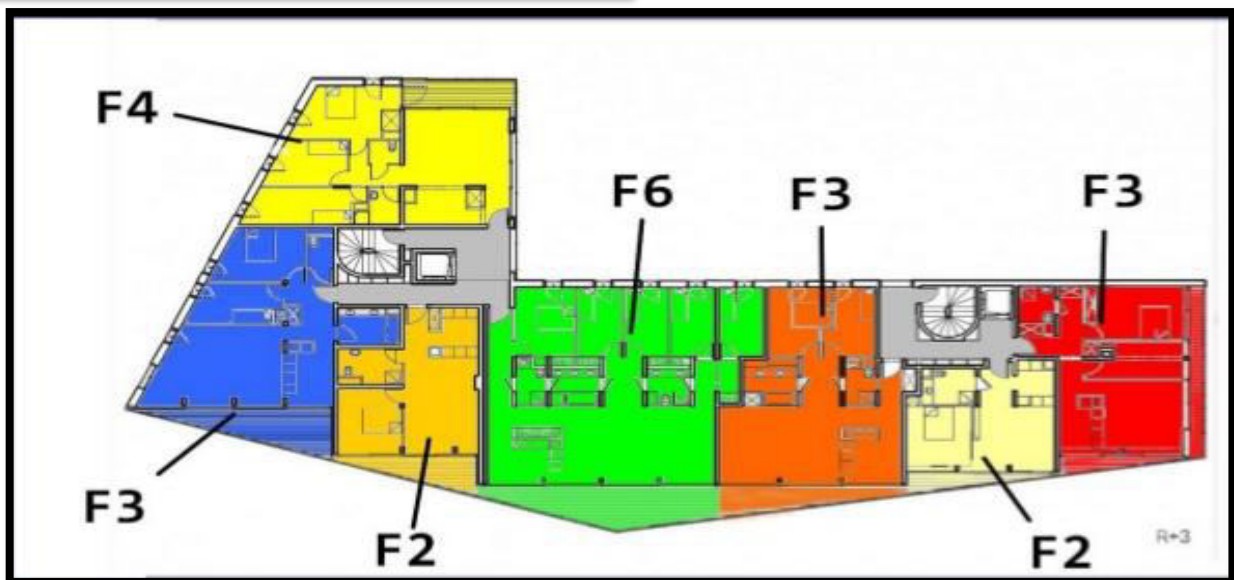
Fonctionnement :

La hiérarchie des espaces est faite d'une façon qui assure la continuité, l'espace centrale contient les sanitaires, les dressings et les buanderies.



Les séjours sont orientés vers le Sud Est pour qu'ils puissent profiter le maximum de soleil du jour, les chambres sont orientées vers sens adverse.

Cette orientation permet d'avoir un ensoleillement très favorable pour tout les logements et presque chaque logement a une double exposition.



Les logements des différents étages ne sont pas identiques ni en surfaces ni en nombres de pièces, ils sont distribués selon l'orientation et la forme du bâtiment.

La circulation verticale est assurée par 02 cages d'escaliers et 02 ascenseurs qui repartent les flux.

Coupes



Coupe 1



coupe 2

Système constructif :

Le système structural est en poteaux –poutres et des murs porteurs en béton armée renforcé par des pivots centraux



Synthèse :

L'architecte a bien fait un projet original en terme de forme et habillage, comme elle a créé un espace qui préserve l'intimité et qui a des ouvertures et vues vers le paysage urbain extérieur au même temps.

CHAPITRE 4 :

Partie analytique

Situation :

Le boulevard se situe au Nord Ouest de la ville de Mostaganem, entre Salamandre et Sablette. Il est accessible par la route nationale n= 11.

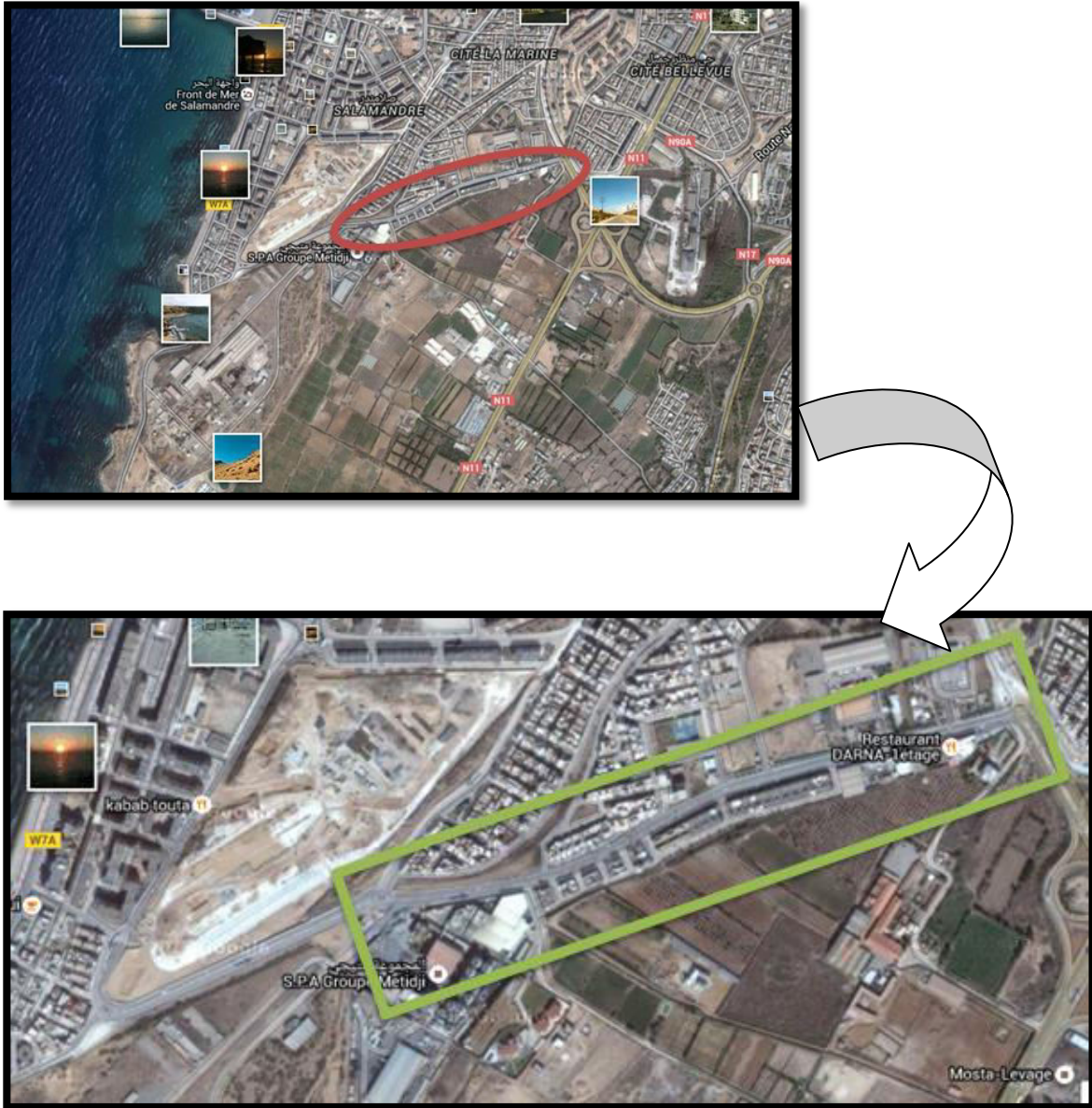


Figure 05 : plan de situation du boulevard

Critères sur lesquels se base l'étude du boulevard :

- Paysage urbain.
- Façade urbaine et silhouette.
- Fonctions urbaines.
- Vécu et pratique urbaine.
- Espaces publics.
- Aménagement extérieur.

1. FORME URBAINE :

Réfère à:

- La densité.
- La composition urbaine: trame urbaine, forme des îlots, l'encadrement des espaces publics, etc.
- Le mode d'implantation des bâtiments sur les terrains.
- Les gabarits des bâtiments.
- La qualité architecturale.

Vise:

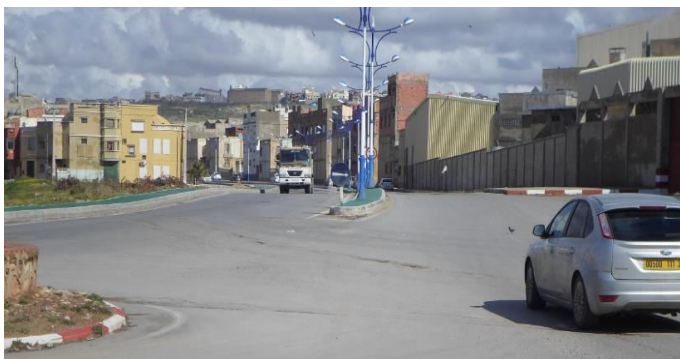
- L'établissement d'un encadrement bâti approprié au futur boulevard.
- La reconnexion de la trame urbaine.
- L'harmonisation des gabarits et des volumes.
- L'établissement d'une qualité architecturale.
- Un boulevard à l'échelle humaine.

Emprise, aménagement et encadrement

- Encadrement inexistant dans la partie sud du boulevard. • Plantation insuffisante.
- Aménagements manquants (trottoirs, mobilier urbain).

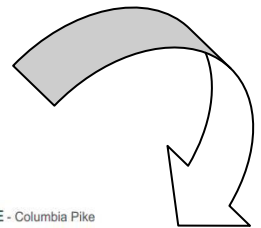
Trame bâtie • Gabarit très variable (grande surface, édifices de petites dimensions)

- Implantations irrégulières (en fond de lot ou en avant lot aux marges de reculs variables)



Le boulevard, source Auteur, 02/2016

Bon exemple :



FORME URBAINE - Columbia Pike
Exemple d'optimisation espace et forme urbaine



VOCATION ET VIABILITÉ ÉCONOMIQUE

- **DÉFINITION ET ENJEUX :**

Réfère à:

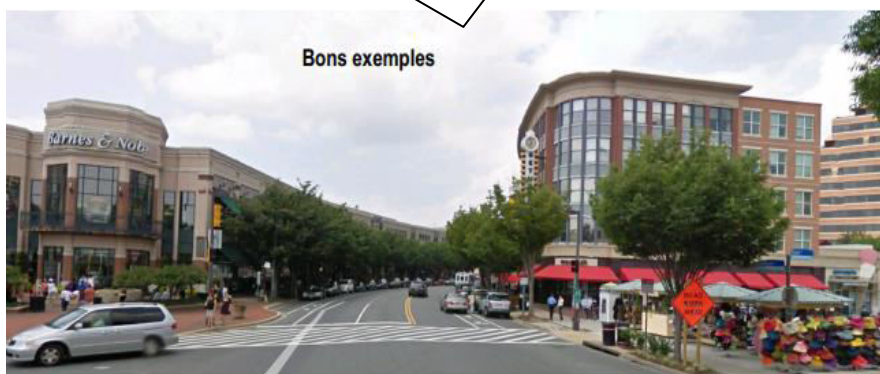
- La nature et répartition de l'offre commerciale
- La desserte des commerces
- Au mix commercial

Vise:

- Le maintien d'une viabilité économique.
- Un équilibre entre l'offre locale et régionale.
- Le positionnement commercial.
- Évaluer la capacité d'intégrer une mixité.

Caractérisation commerciale du boulevard :

- Offre commerciale diversifiée, sans complémentarité.
- Plusieurs commerces de destination.
- Secteur commercial confus.
- Offre commerciale à desserte communautaire dominante.
- La désuétude de certains commerces.



Le boulevard, source Auteur, 02/2016



MIXITÉ

DÉFINITION ET ENJEUX

Réfère à:

- La mixité fonctionnelle verticale
- La mixité en matière de tenure de logement (accès à la propriété, logement abordable, locatif).

Vise:

- L'accessibilité à des équipements collectifs, à des commerces de proximité et à des services publics.
- La répartition et localisation des fonctions et activités stimulant la vie de quartier.
- L'intensification de fonctions mixtes sur le boulevard.
- Une offre en logements rejoignant les différentes tranches de la population.
- La création/consolidation des quartiers en communautés viables.

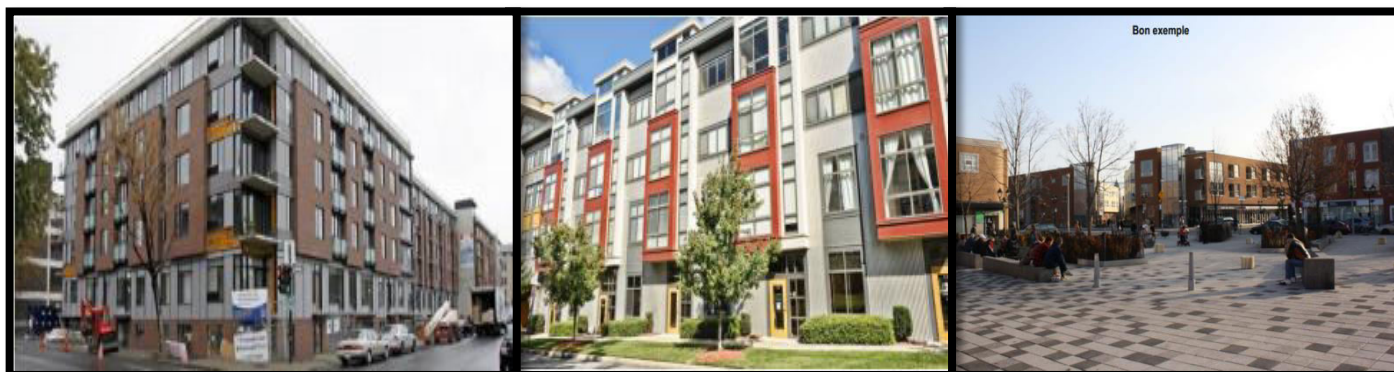
Mixité fonctionnelle :

- Ségrégation d'usages.
- Mixité résidentielle à l'intérieur du secteur d'étude.



Le boulevard, source Auteur, 02/2016

Bons Exemples :



Lecture paysagère et urbaine :

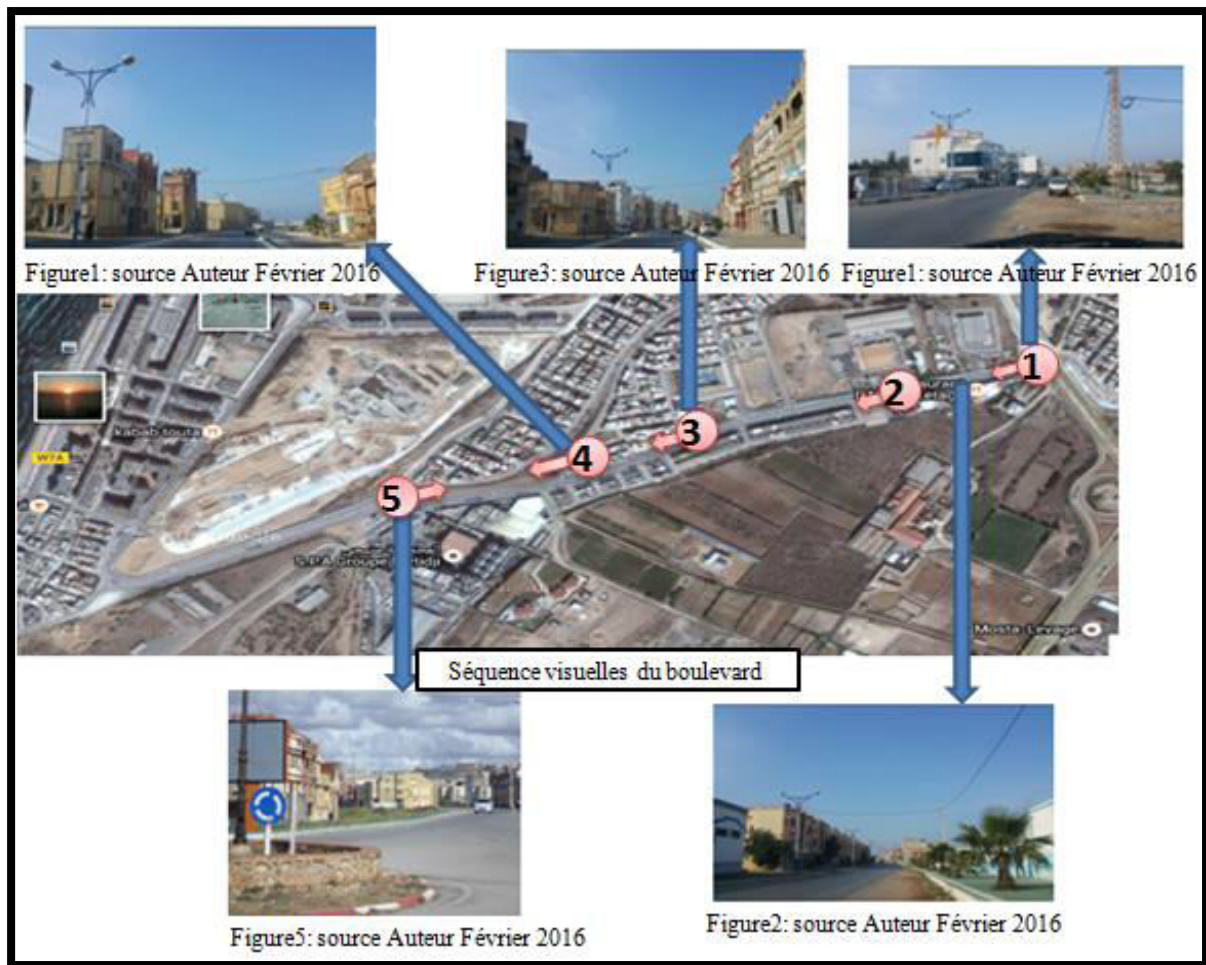


Figure 06 : lecture paysagère.

- Manque d'aménagements facilitant la mobilité active.
- Réseau de rues discontinu.
- Manque d'encadrement bâti.
- Façades pas ou très peu propices à l'interaction.
- Interfaces souvent problématiques entre les fonctions urbaines.
- Manque de liens avec les quartiers résidentiels.

Lecture paysagère et urbaine :

- commercial (grandes surfaces).
- résidentiel (présence de pochettes de densités).

Etat de fait :



Synthèse :

ENJEUX ET ÉLÉMENTS DE VISION :

- Un territoire à requalifier.
- Un axe de transport performant à venir.
- Un positionnement commercial à repenser : offre à adapter.
- Une forme urbaine à établir.
- Une mixité à introduire.
- Une emprise à réviser.
- Un boulevard à restituer aux riverains.

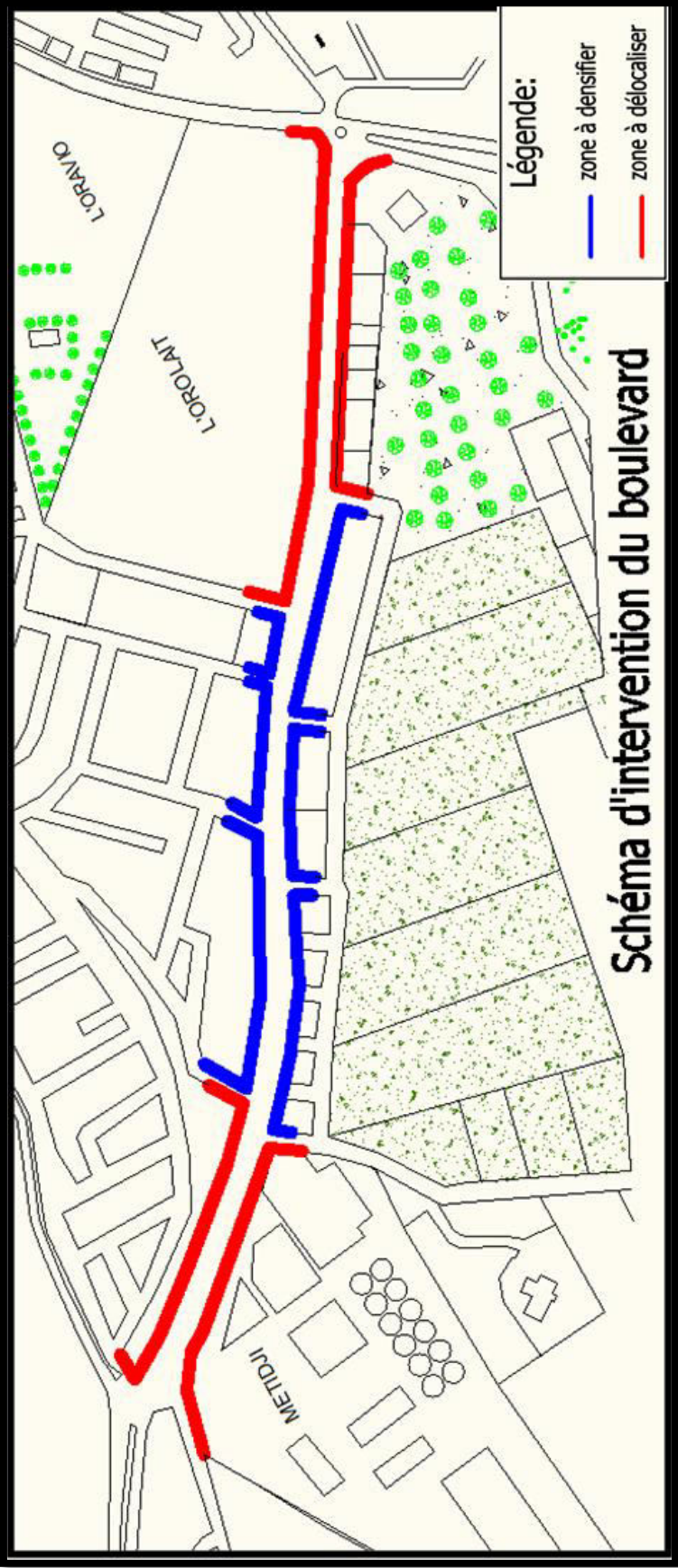


Figure 06 : l'état actuel de boulevard

CHAPITRE 5 :

Parti pris architectural

PRINCIPE DE PROJECTION :



Exemple :

L'ex-RN34 : Un boulevard urbain d'échelle métropolitaine

L'ex RN 34 (route nationale N° 34) vaires –sur- marne France

La largeur de l'ex –RN 34 est loin d'être homogène .de 18 à 30 m .



Actuel :

Sur le boulevard d'Alsce Lorraine au Perreux-sur-Marne, la largeur plus importante de la voie, aménagée avec deux fois deux files de circulation et bordée de part et d'autre de volumes bâtis ne dépassant que très rarement les R+2.

Là encore on trouve du stationnement linéaire continu en bilatéral avec des plantations d'arbres assez denses de chaque côté et cette fois un terre-plein central minéral bien sue planté ponctuellement.



Proposition :

L'intégration d'un TCSP en bilatéral ramène ici la voie à une file de circulation dans chaque sens et permet ainsi en proposant également une offre de stationnement plus discontinue et en Lincoln sur chacune de ses rives, de conforter les largeurs de trottoirs pour la mobilité douce. La densification des alignements d'arbres participent à l'embellissement du paysage de cette séquence urbaine.



Actuel : Cette section présente un caractère très routier avec 2 files de circulation dans chaque sens accompagnées d'une voie en site propre de part et d'autre pour les bus. Un séparateur axial sur lequel sont implantés les candélabres ainsi que ceux qui délimitent les voies en site propre contribuent au manque d'aménité urbaine de cette voie. Le stationnement est ici inexistant et les trottoirs sont particulièrement étroits au regard de la largeur de voie disponible...

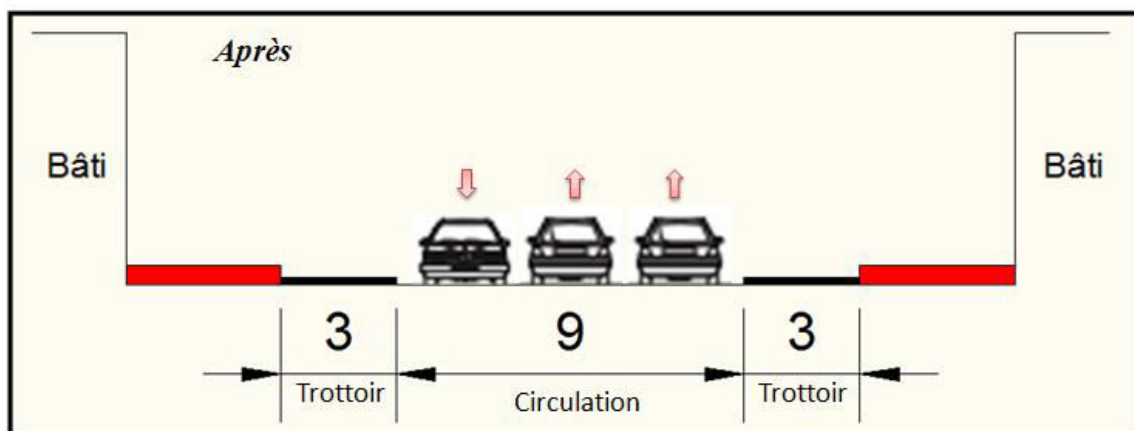
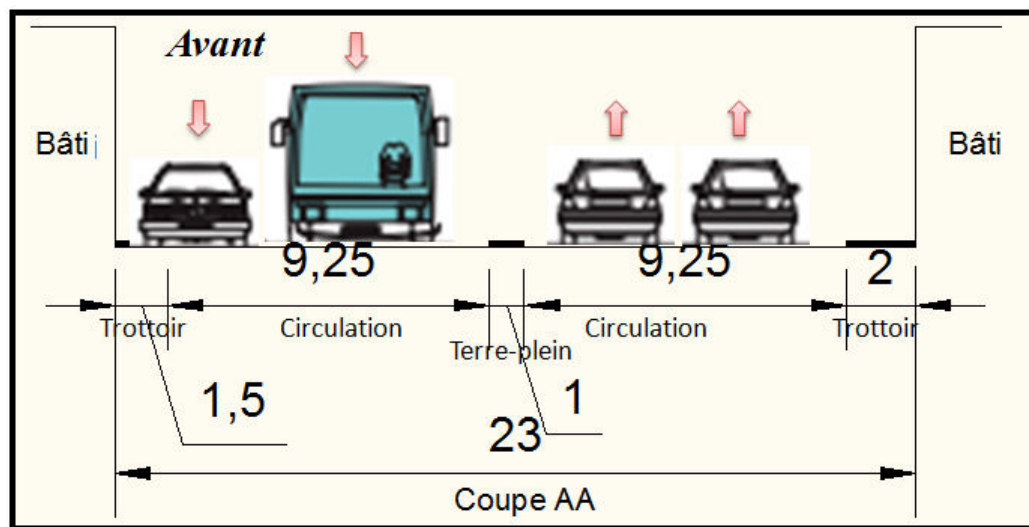
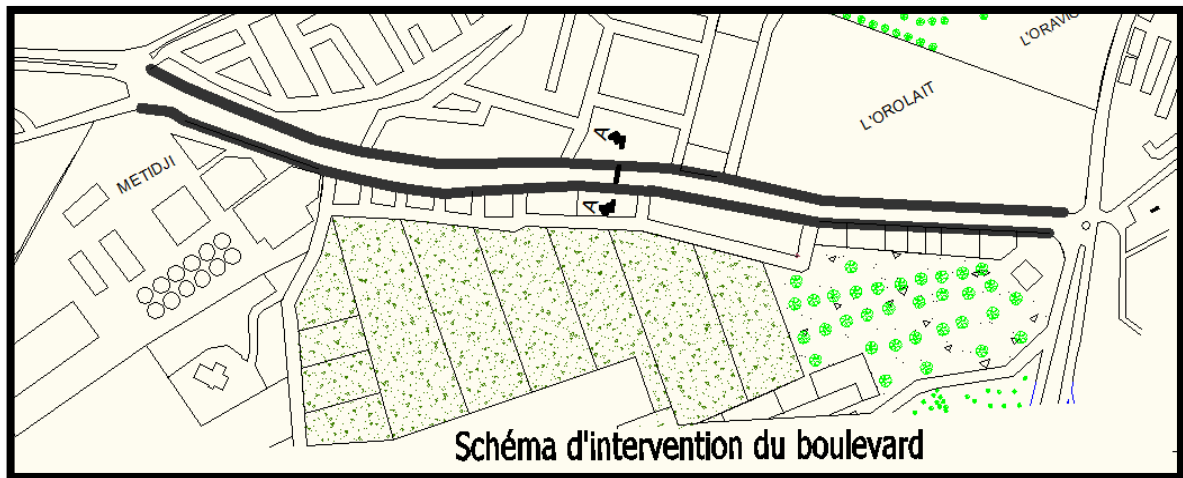


Position sans terre-plein :

Le passage à une file de circulation dans chaque sens bordée de voies bilatérales en site propre sans séparateur confère à cette séquence un aspect plus urbain et permet d'accorder d'avantage d'attention aux piétons, nombreux à fréquenter ces abords de gare, avec de plus larges trottoirs sur lesquels il est possible de planter de doubles alignements arbres, par exemple en quinconce. Quelques stationnements automobiles peuvent même y prendre place...

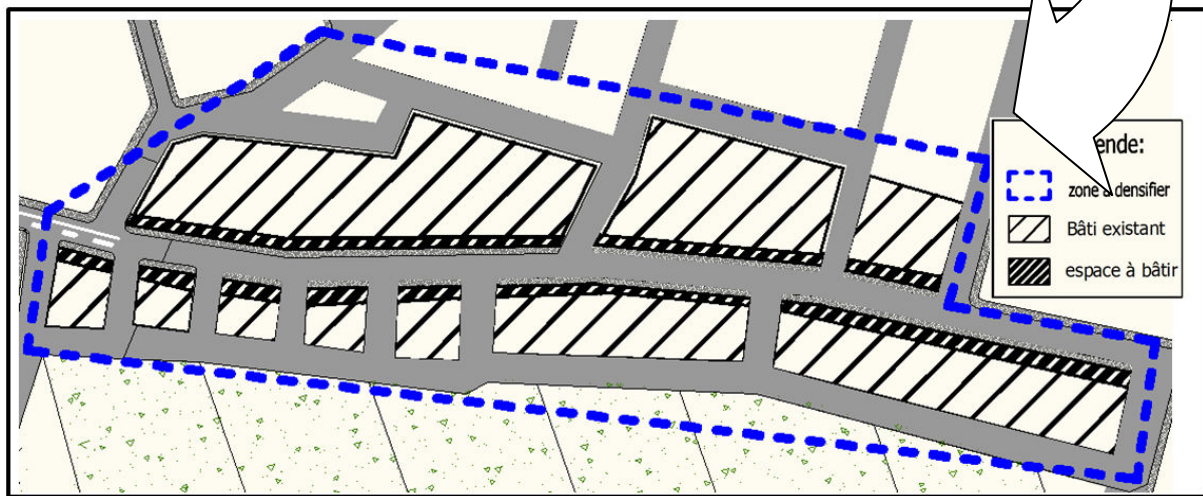
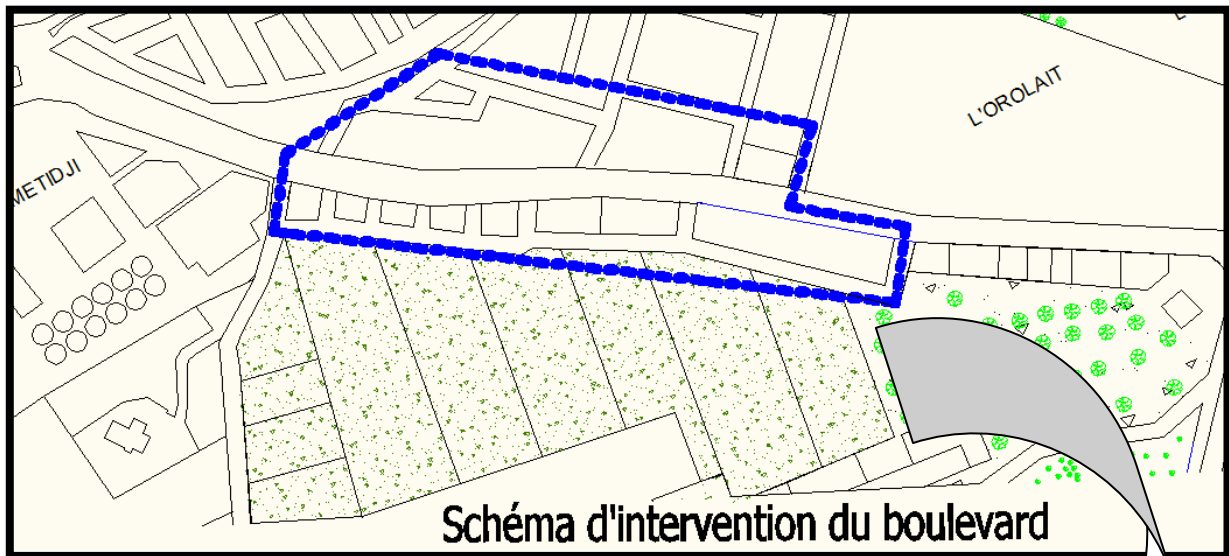
SCHEMA D'AMENAGEMENT :

Nouvel usage de la voie



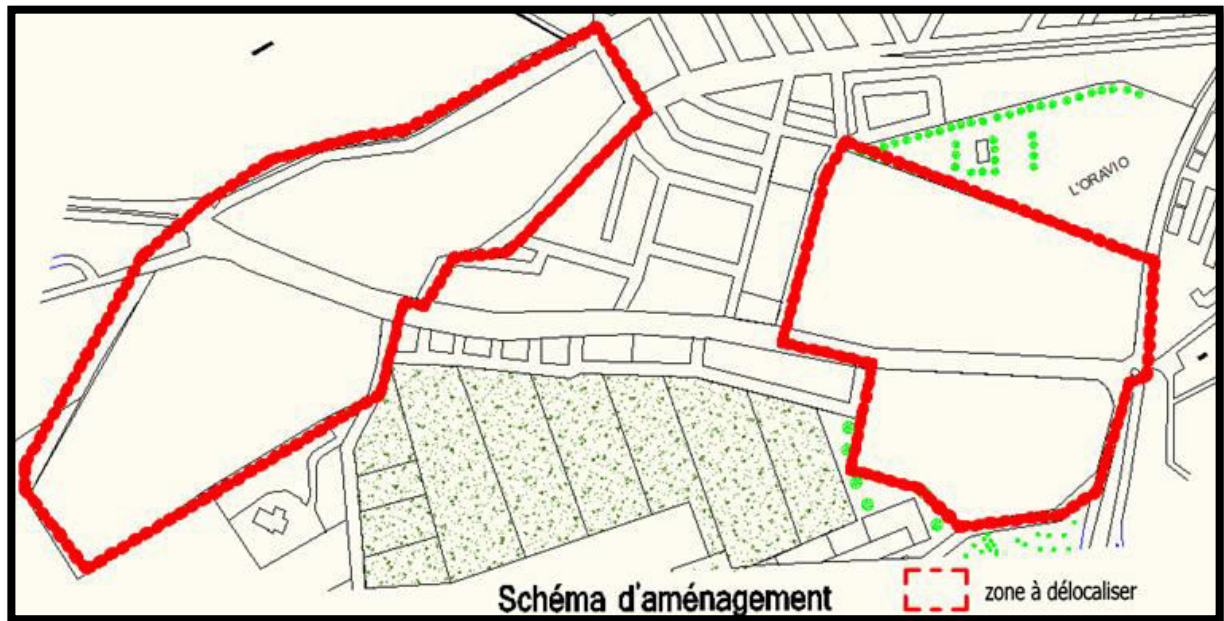
Elimination du terre-plein, qui rend le passage à une seule file de circulation.

La densification urbaine :

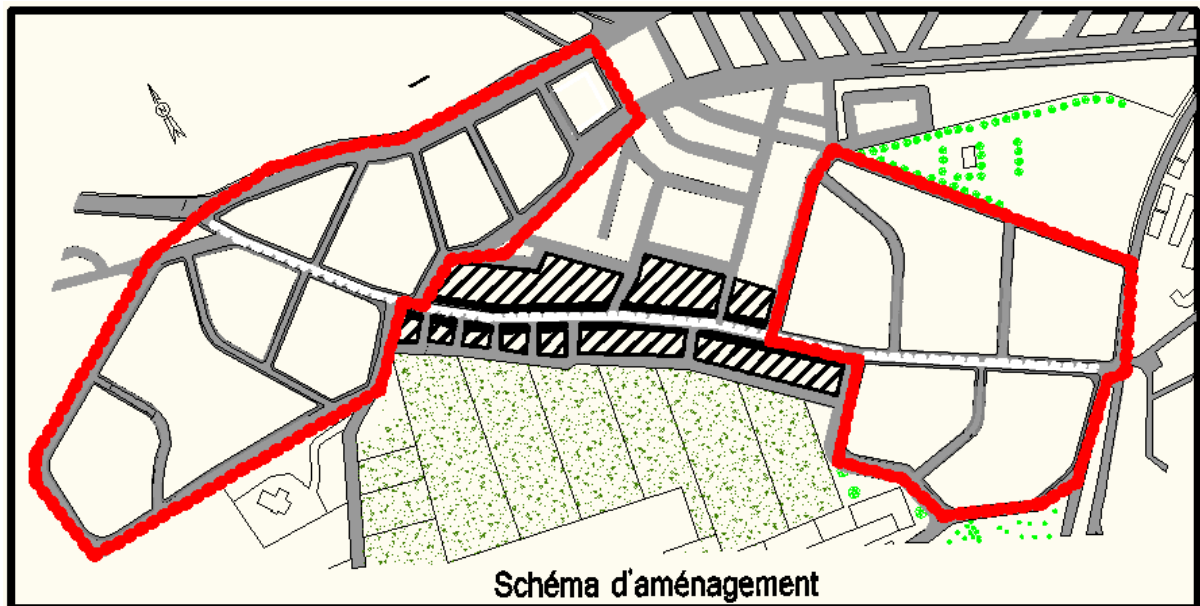


Après avoir minimiser la largeur de la voie, une surface d'espace est laissée pour chaque bâtiment de la profiter afin de repenser sa façade au bord de la voie, pour former des parois du boulevard, et donc produire une forme urbaine.

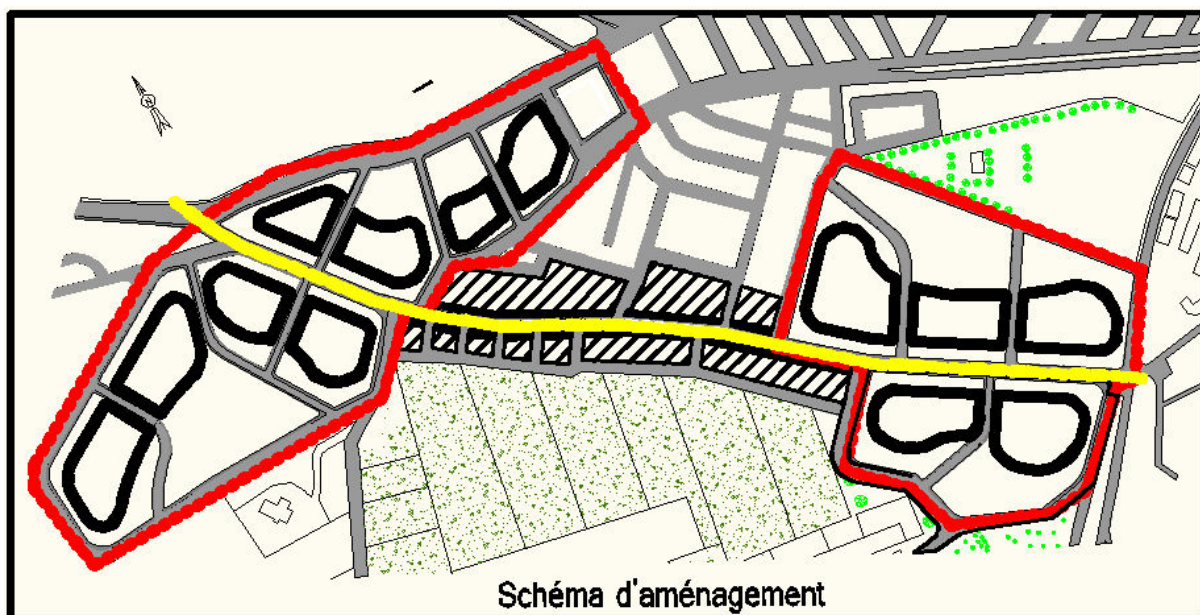
Délocalisation urbaine :



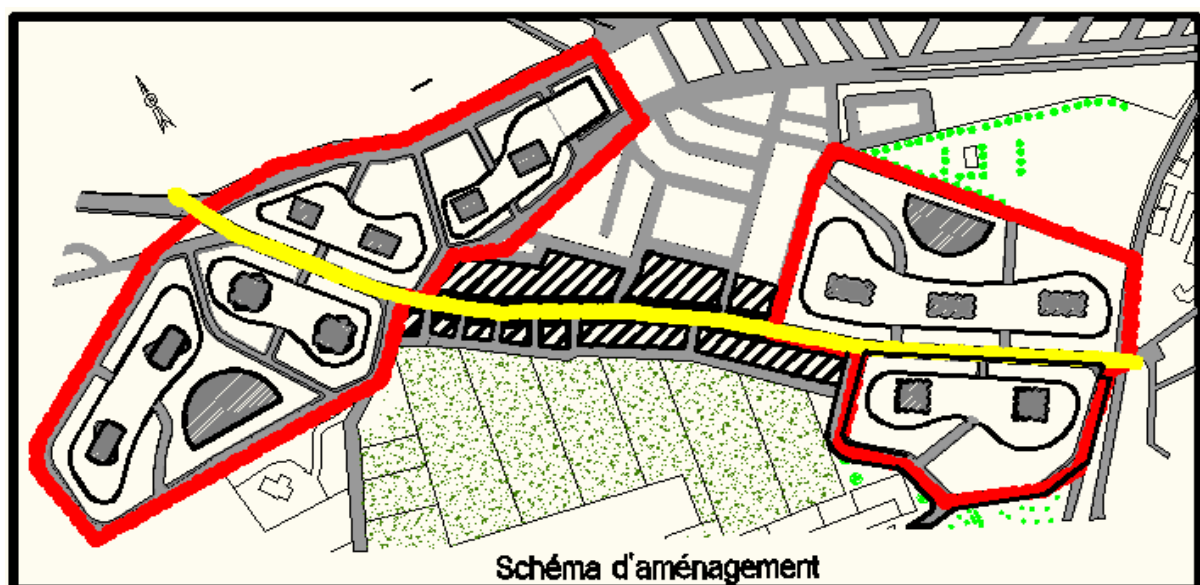
Destruction des bâtiments dans les quatre îlots.



La division des îlots en des parcelles, en les traversant par des voies de 6m de largeur pour chacune.



Implantation des volumes de 2 niveaux de hauteur, ayant fonction de commerce et des services.



Le placement des tours sur les parvis, avec un équipement de forme demi circulaire prenant la fonction d'immeuble de bureau, et une hauteur dépassant les tours et représentant l'élément de repère du boulevard.

Descriptif Architectural :

Le bâtiment se trouve dans un boulevard situé au Nord Ouest de la ville de Mostaganem, reliant Salamandre et Sablette, le projet occupe le terrain de la société METIDJI.

Le socle du bâtiment s'allonge sur le long de la parcelle, et prend l'alignement de la voie sur la façade principale rappelant la régularité des bâtiments existants sur le long de la façade du boulevard, et une forme fluide dans l'autre façade rappelant la fluidité du front de mer.

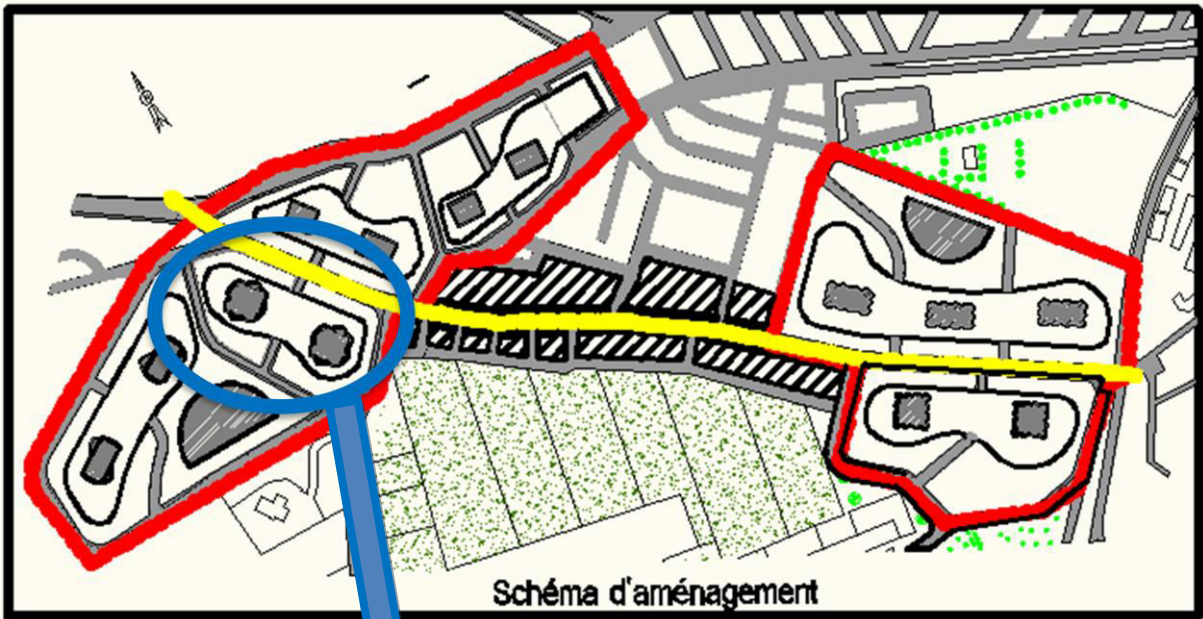
Sur le socle, deux tours de grande hauteur prenant la forme carrée avec des angles inclinés passant par certains niveaux au milieu qui respectent l'inclinaison de 30° par rapport la voie.

L'accès au commerce et aux services se fait par la façade Est, l'accès aux logements se fait par celle de l'Ouest, et accès au parking se fait par les cotés Nord et Sud.

La circulation verticale dans le bâtiment est faite par deux ascenseurs reliant tous les niveaux du projet, plus de ces derniers il existe deux cages escaliers qui donnent accès au parking (sous-sol), deux autres reliant le commerce du RDC avec les services (R+1) utilisées par le public, et une seule privée donnant accès aux logements.

Quatre logements occupent un seul palier dont un logement de type F3 est simplexe, et un logement F5 et deux autres F4 sont duplexes.

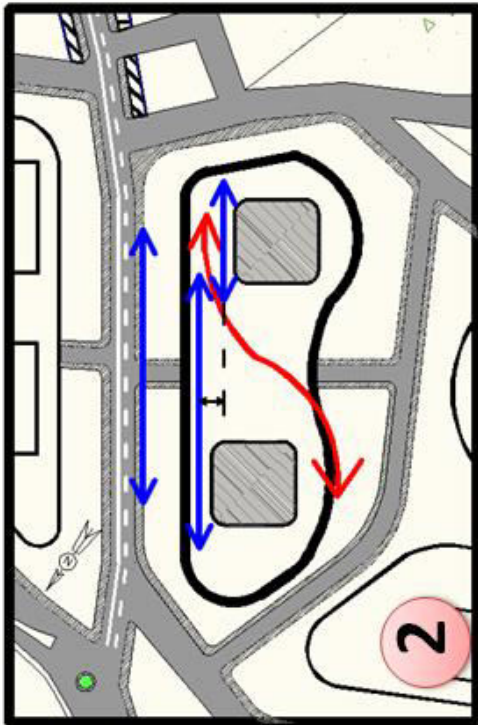
A l'intérieur du logement, la séparation entre les espaces jours et nuits est bien respectée, un hall desservant aux différentes pièces, toutes ces pièces peuvent profiter de la lumière naturelle grâce au bon positionnement.



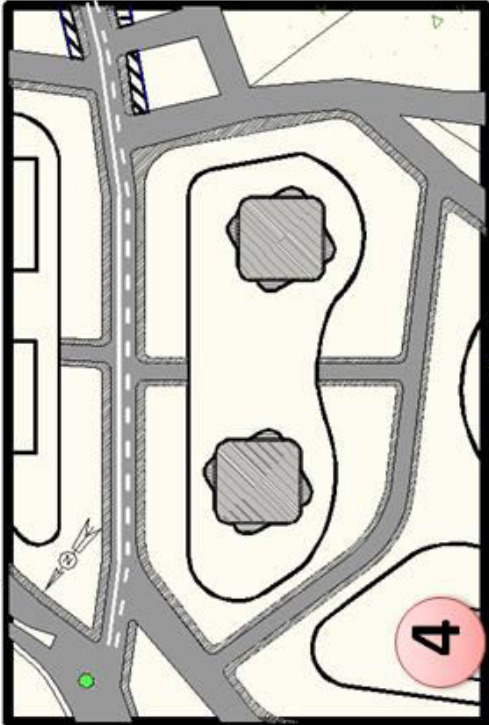
Accès



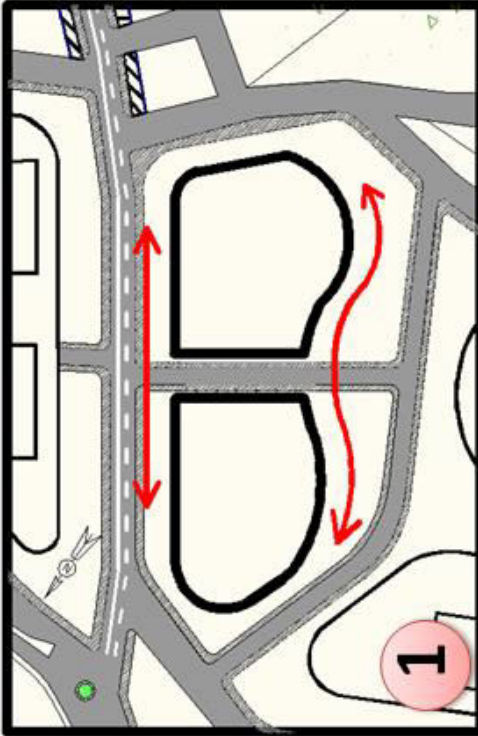
Volumétrie :



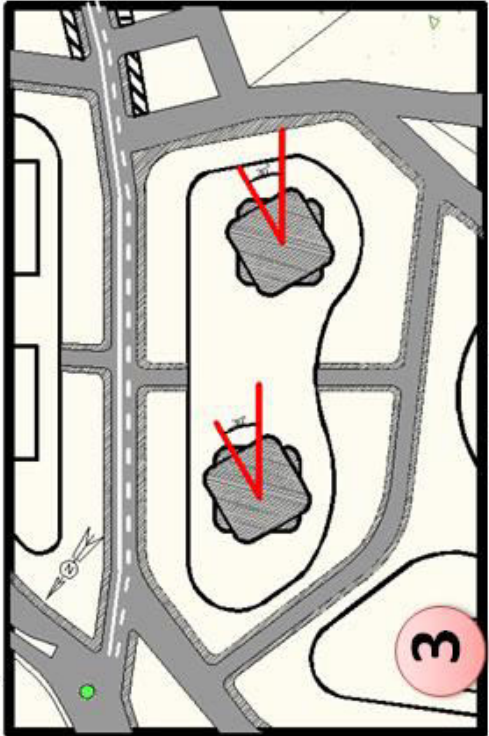
2 carrés d'angles inclinés sont décalés l'un de l'autre, formant une fenêtre urbaine entre eux.



Forme finale

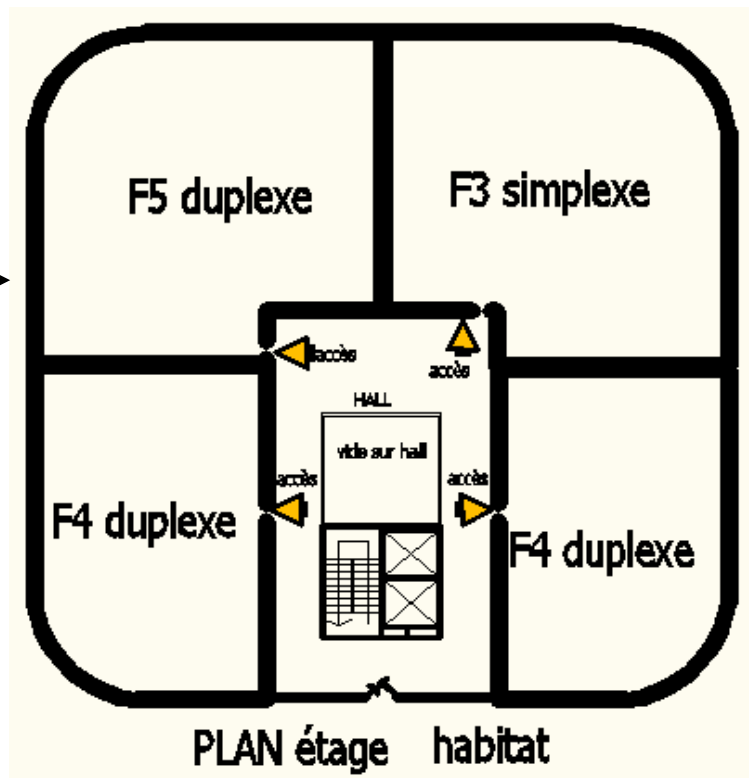
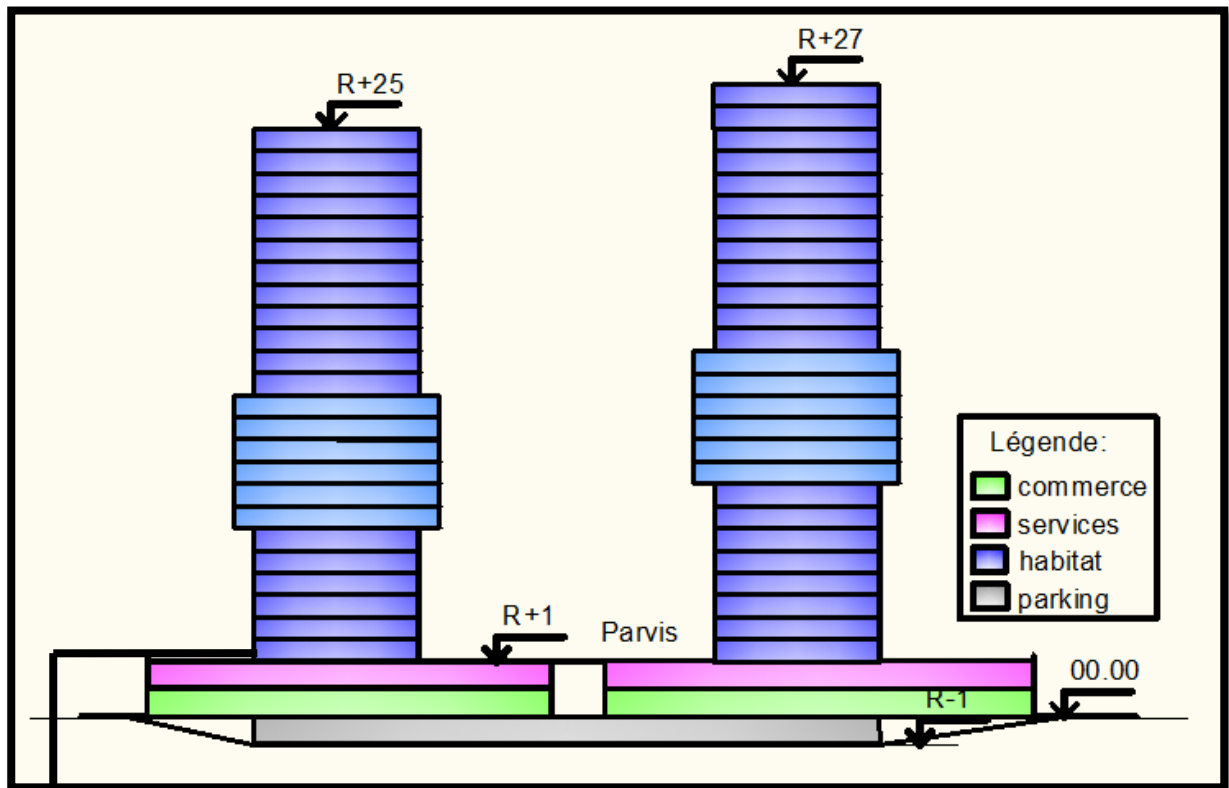


Alignement rappelant l'urbanité et fluidité rappelant le style du front de mer

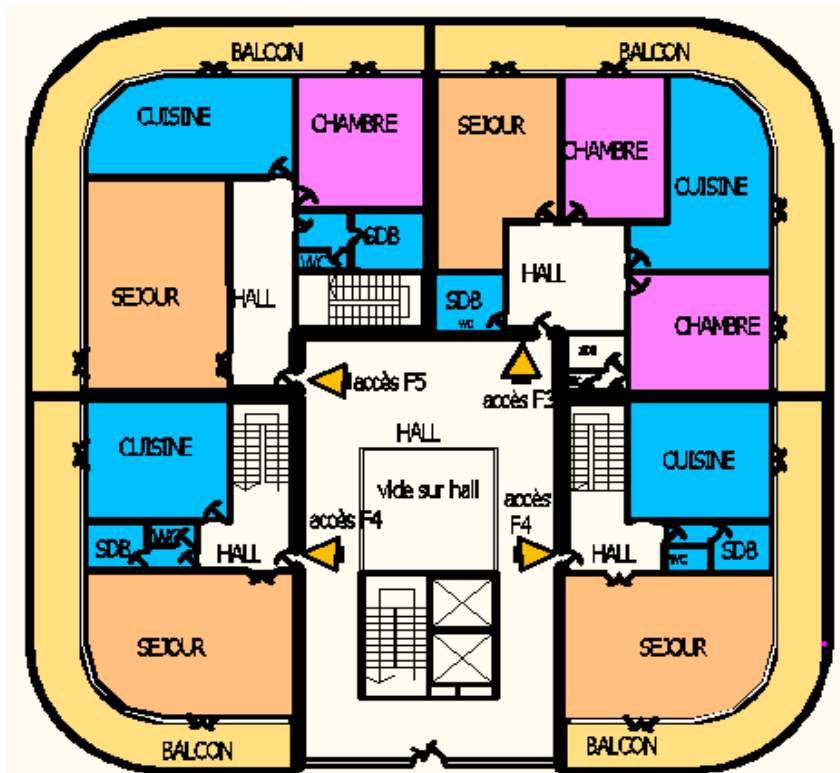


Rotation 30°

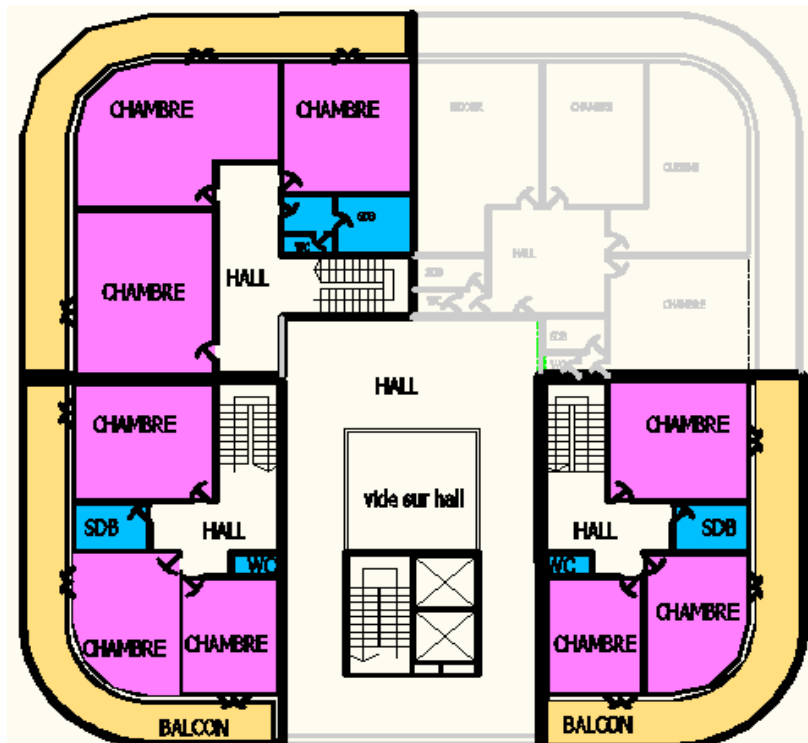
PROGRAMME :



Fonction

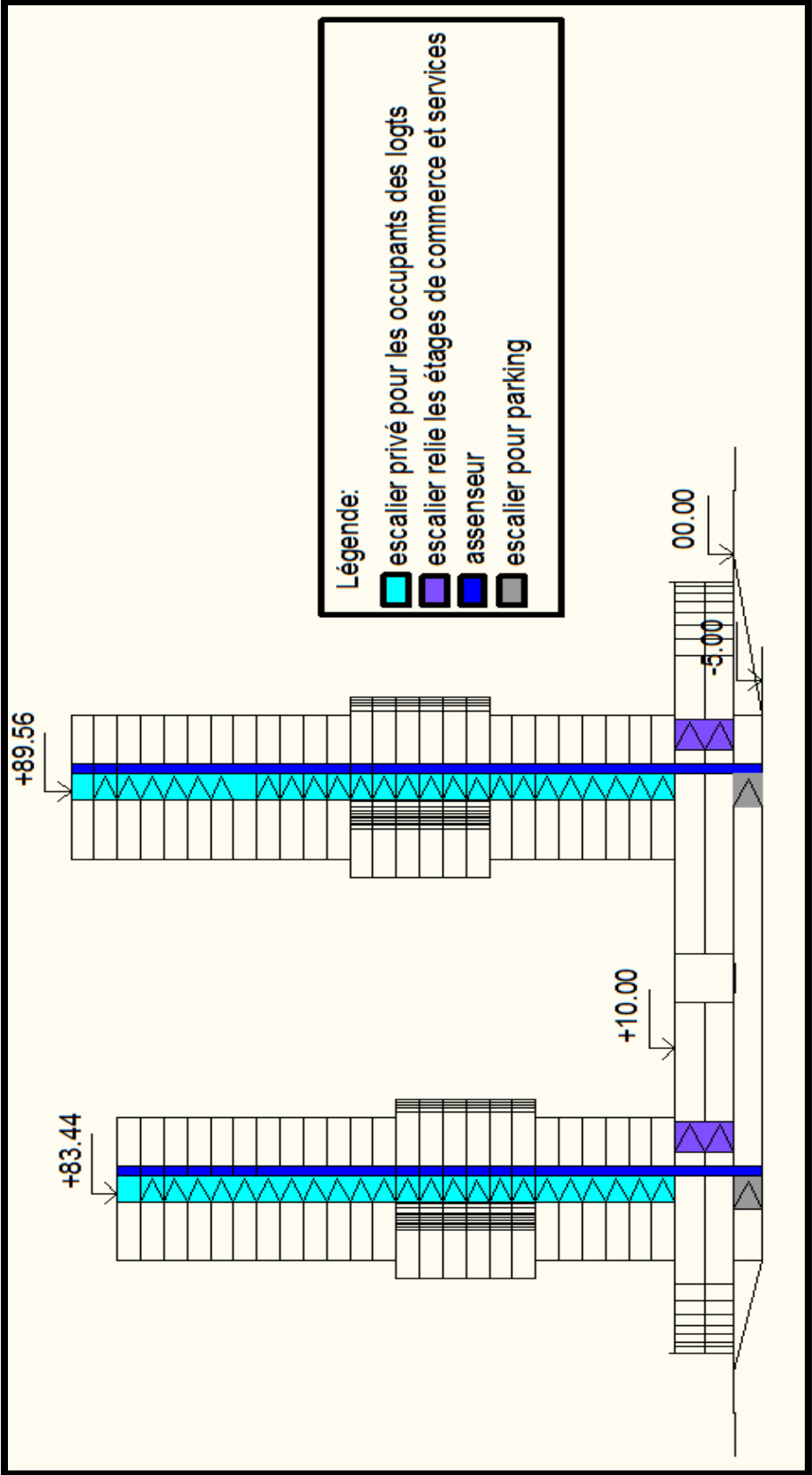


PLAN R+2 ECH 1/100



PLAN R+3 ECH 1/100

Circulation verticale :



Bibliographie :

Lien (s): www.mhu.gov.dz

Source (s) : Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme et Journal Officiel.

Rédacteur : MMG/ ADB

Date de mise à jour : 29-07-2010

<http://www.memoblog.fr/oran-cite-de-la-mer/>

<http://www.reaprom.com/index.php?fl=1&l=fr&p=3/1/1#3/1/1>

<http://blog.logic-immo.com/2012/04/questions-argent-droit/quel-est-le-role-d-un-promoteur/>