



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 والتكنولوجيا
Faculté des Sciences et de la Technologie
قسم الهندسة المدنية والهندسة المعمارية
Département de génie civil et d'architecture



MEMOIRE DE FIN D'ETUDE DE MASTERACADEMIQUE

Filière : Architecture et urbanisme

Spécialité : Habitat et Projet Urbain

Thème

**Mode d'habiter au sein de l'urbain dispersé a l'extrémité Est
d'Oran**

Présenté par :

- 1. DERKAOUI Laid**
- 2. ELHAMIDI Sidahmed**
- 3. Benzaater Boualam Salaheddine**

Soutenu 20/06/2017 devant le jury composé de :

Président : Mme.KADRI

Examineur: Mme.ABBOU

Examineur : Mr.NAKKACHE

Encadreur : Mr.CHACHOUR MADJID

Année Universitaire : 2016/2017

Remercîment

Nous remercions Allah, le tout puissante, le miséricordieux, de nous avoir appris ce que nous ignorants, de nous avoir donné la santé et de nous avoir guidé pour l'accomplissement de ce travail.

Egalement nous remercions notre encadreur M : CHACHOUR MAJID pour son encadrement ses directrice et sa disponibilité .aussi , nous la remercions pour ces encouragement ,son indulgence, et sa sympathie tout au long de l'année.

Nos gratitudes vont aussi a l'ensemble du membre de juré qui nous a fait l'honneur d'accepter de juger et examiner ce travail, sont oublier tout le corps d'enseignement qui nous accompagné tout le long de notre formation.

Dédicace

Nous dédions ce modeste travail aux personnes les plus chère a nos cœur :

-A nos chers parents, qui nous ont soutenu et encouragé tout au long de nos études, eux qui nous ont toujours apporté leurs soutient moral et matériel depuis que nous avons connu le premier banc de l'école, jusqu'a la chasé de l'université.

-A notre encadreur CHACHOUR MAJID qui nous a accompagnés et soutenus ainsi qu'a tout les intervenants.

- A nos chers frères et nos chères sœurs leur en souhaitas santé et réussite dans tous ce qu'ils entameront dans leur vie

-A nos grandes familles et surtout nos grands parents

-A ceux qui nous aiment beaucoup et qui nous ont aidés de prés ou de loin tout au long de ce projet

-A tous nos professeurs de notre département

-A tout les architectes et future architecte au nom de la noblesse de ce métier

Laid, Salah et Sidahmed dédicace

Sommaire

Remercîment ----- III

Dédicace----- III

Sommaire----- III

Table des matières----- III

Chapitre 01 : Introduction

- introduction générale-----1
- question de départ-----2
- motivation du choix de la zone d'étude-----2
- Motivation du choix du thème-----3
- Problématique-----3
- les objectifs-----4
- la méthodologie-----5
- approche théorique-----7

Chapitre 02 : Analyse urbaine

- Aperçue historique de la ville d'Oran et du fragment d'étude-15
- Présentation de la zone d'étude « situation »-----16
- Aperçue historique de la zone d'etude-----17
- Delimitation -----18
- Analyse typo morphologique-----19
- Analyse morphologique-----19
- Analyse séquentielle-----27
- Analyse paysager-----'30
- morphologie du fragment-----32
- synthèse global-----34

Chapitre 03 : Analyse thématique a l'échelle urbaine

- **Exemple 01** : l'extension de la ligne du tramway a Clermont Ferrand. France-----36
- **Exemple 02** : habiter les délaissés d'infrastructure-Shanghai-44
- **Exemple 03** : restructurer le village d'Eigenbilzen grâce au passage du tram-train Belgique -----48
- **Exemple 04** : Analyse urbaine Euralille-----50

Chapitre 04:Phase opérationnelle

- Plan d'hypothèse d'intervention-----62
- Plan de programmation-----63
- Schéma d'intervention-----64
- Les actions d'aménagement majeures (6 zones)-----66
- Plan d'aménagement global-----71
- Modélisation 3D-----72

Chapitre 05 : Bébliographie

- Instruments d'urbanisme -----80
- Document administratif -----80
- Documents cartographique-----80
- Mémoires-----80
- Les ouvrages -----80
- Sites d'internet -----80

Table des matières

1-liste des photos :

Photo n°01	Image de la ville d'Oran 2010	Page 15
Photo n°02	Séquence 01 du parcours analysé	Page 28
Photo n°03	Séquence 02 du parcours analysé	Page 28
Photo n°04	Séquence 03 du parcours analysé	Page 28
Photo n°05	Séquence 04 du parcours analysé	Page 29
Photo n°06	Séquence 05 du parcours analyse	Page 29
Photo n°07	Séquence 06 du parcours analysé	Page 29
Photo n°08	Séquence 01 du paysage analysé	Page 30
Photo n°09	Séquence 02 du paysage analysé	Page 30
Photo n°10	Séquence 03 du paysage analysé	Page 30
Photo n°11	Séquence 04 du paysage analysé	Page 30
Photo n°12	Façade urbaine du fragment d'étude	Page 31
Photo n°13	la ville de Clermont-Ferrand	Page 36
Photo n°14	le tracé du tramway existant a Clermont Ferrand	Page 37
Photo n°15	l'extension du tramway vers les 2 secteur champartel et vergne	Page 38
Photo n°16	photo montrant le nouveau tracé de la ligne A du tramway	Page 39
Photo n°17	les nouvelles stations du tramway implantées.	Page 40
Photo n°18	organisation a terme, amorcé avec l'extension du tramway	Page 42
Photo n°19	photo montrant le boulevard champratel	Page 43
Photo n°20	les délaissés d'infrastructure Shanghai. Chine	Page 44
Photo n°21	une infrastructure rupture	Page 45
Photo n°22	maquette d'étude – transition d'échelle.	Page 46
Photo n°23	situation stratégique du site par rapport au centre-ville de shanghai	Page 46
Photo n°24	Plan de masse projeté	Page 46
Photo n°25	village d'Eihenbilzen Belgique.	Page 48
Photo n°26	village linéaire autour du tracé du tramway	Page 48
Photo n°27	création des ponts mixtes pour casser la rupture causée par le passage de la ligne du tramway.	Page 49
Photo n°28	actions effectué dans la restructuration	Page 49
Photo n°29	image satellitaire sur la ville de Lille	Page 50
Photo n°30	esquisse présente le développement du projet urbain	Page 51
Photo n°31	schéma programmatique	Page 52
Photo n°32	photos et schémas présente le point de départ de projet (la gare TGV).	Page 53

Mode d'habiter au sein de l'urbain dispersé a extrémité Est d'Oran

Photo n°33	image sur la capitale lilloise	Page 54
Photo n°34	la dynamiste de quartier d'Euralille	Page 54
Photo n°35	la zone étudié dans les phases de projet (eurallile).	Page 56
Photo n°36	la gare TGV de Lille	Page 57
Photo n°37	le secteur qui reliait les quartiers environnant la gare TGV.	Page 58
Photo n°38	des photos de maquette de plusieurs vues présentant les aménagements sur le quartier.	Page 58
Photo n°39	Une vue avec un schéma de la gare TGV de Lille	Page 59
Photo n°40	Vision globale de plan d'intervention	Page 60

2-liste des cartes:

Carte n°01	carte représente la situation du fragment	Page 16
Carte n°02	cartes montrant les phases historiques qui ont traversé cette zone depuis dix ans	Page 17
Carte n°03	carte représente la délimitation du fragment d'étude	Page 18
Carte n°04	carte représente le système viario	Page 19
Carte n°05	carte représente le système parcellaire	Page 20
Carte n°06	carte représente le système bâti-non bâti	Page 21
Carte n°07	carte représente le plan de circulation	Page 22
Carte n°08	carte représente le plan de fonction urbaines	Page 23
Carte n°09	carte représente les types d'îlots	Page 24
Carte n°10	carte représente la hiérarchisation des îlots	Page 26
Carte n°11	carte représente les séquences du fragment analysé	Page 27
Carte n°12	carte de morphologie du fragment d'étude	Page 32
Carte n°13	carte représente la coupe A-A	Page 33
Carte n°14	carte représente une synthèse globale de l'analyse	Page 34
Carte n°15	carte montrant la meilleure desserte de l'ensemble du secteur vergnes.	Page 41
Carte n°16	organisation actuelle du réseau de voirie	Page 42
Carte n°17	plan d'aménagement du boulevard Champratel	Page 43
Carte n°18	Carte représente le plan d'hypothèse d'intervention	Page 62
Carte n°19	Carte représente le plan de programmation	Page 63
Carte n°20	Carte représente le plan d'aménagement global	Page 69

3-liste des tableaux

Tableau n°01	Tableau des types des îlots	Page : 25
---------------------	------------------------------------	------------------

Chapitre 01 : Introduction

- *introduction générale*-----1
- *question de départ* -----2
- *motivation du choix de la zone d'étude* -----2
- *Motivation du choix du thème*-----3
- *problématique* -----3
- *les objectifs* -----4
- *la méthodologie*-----5
- *approche théorique* -----7

« Un environnement urbaine admirable et ravissant n'est qu'une chose banale certain diraient que c'est impossible »KEVIN LYNCH.

I. Introduction générale:

soulever la question de mode d'habiter au sein de l'urbain dispersé tout en utilisant le projet urbain comme une méthode d'approche du projet et d'intervention spatiale nous renvoie directement a la ville a ses production a son héritage urbain a son évolution et enfin aux différent âges qu'elle a connu

Le passage du 20eme au 21eme siècle a été accompagné d'intenses transformations socio-spatiales, qui mettent en échec l'avenir de la ville. D'un côté, des processus d'individualisation et de segmentation sociale s'accroissent et articulément produisent ou réitèrent les inégalités. D'autre côté et de façon dialectique, la production de tissus urbains de plus en plus dispersés se confirme, caractérisée par des discontinuités territoriales et des densités variables du centre vers la périphérie. Dans ce contexte, l'urbanisation se diffuse mondialement, affecte tous les espaces et articule des différentes échelles, de façon à produire l'urbain au-delà des villes. Au Brésil, spécialement à partir des années 1970, les transformations socio-spatiales mentionnées ci-dessus se sont liées à des processus de modernisation nationaux. Les métropoles de Curitiba et de Brasilia se sont développées dans cette période, chacune à sa manière, mais de façon plus accentuée à Brasilia. Toutes deux ont néanmoins été marquées par des inégalités et par la dispersion urbaine. Deux objectifs ont orienté la discussion proposée dans cette thèse : examiner la corrélation entre dispersion urbaine et fragmentation socio-spatiale ; et expliquer comment ces deux processus se réalisent à Brasilia et à Curitiba. La recherche comparative a été menée à partir d'études et recherches sur les deux villes ainsi que directement dans leurs agglomérations. Des observations, des visites de terrain dans les zones résidentielles fermées et dans les villes de la périphérie métropolitaine ont été faites, mais aussi des entretiens avec des résidents. De ce fait, le cadre analytique de la thèse permet de comprendre qu'il y a, à Curitiba et surtout à Brasilia, des logiques fragmentaires qui favorisent la dissolution de l'unité morphologique tant par la dispersion des tissus urbains que par la segmentation sociale et la reproduction des inégalités. Ceci contribue à la création de limites à la mise en place du droit à la ville comme droit à la différence et amène à une nécessaire réflexion sur la notion de justice spatiale comme moyen approprié de surmonter les inégalités.

L'analyse urbaine ne peut rester innocent, sinon elle est déjà coupable, face aux transformations anarchiques et les extensions chaotiques que subit la ville algérienne ces extensions ne œuvrent

Qu'être dénoncé par les urbanistes et autres architecte

Nous observant cette anarchie, ce crime urbain si officiellement perpète dans nos ville qui sont de plus en plus défiguré Dou la nécessite de refaire le lieu indissociable entre l'architecture et la ville, la décence de cette dernière est fortement liée a la cause de

l'architecture urbaine puisque désormais il n'est plus question d'hésiter sur cette réalité qui dans les pays voisins tape aux yeux mais qui est très mal décelé dans le notre

Fruit de la civilisation la ville est une inscription sur le territoire reflétant un tissu urbain qui se développe se transforme ou s'atrophie de tout temps la ville a été associée a la culture; on ne peut dissocier lune de l'autre et si on venait de parler d'une civilisation on ne la nommerait que par sa culture D'ou l'architecture de ses bâtiment

Donc l'avenir des villes algériennes résidera en grande partie dans la revalorisation des tissus urbaine existant

II. Question du départ:

Le passage de la ville à l'urbain a marqué l'avènement d'une société postmoderne dans laquelle la polarisation de plus en plus forte des agglomérations sur l'espace local devait conduire à un nivellement des modes de vie. Le processus de périurbanisation, en cours depuis plusieurs décennies, illustre cette diffusion physique et sociale de l'urbain vers des espaces toujours plus éloignés et dépendants de la ville-centre. La problématique de cet article consiste alors à voir s'il existe, de la ville aux zones rurales, des gradients d'urbanité en fonction des caractéristiques morphologiques (notamment les densités) et fonctionnelles (illustrées par la mobilité) de ces espaces. Pour ce faire, une typologie de communes a été élaborée pour caractériser des types d'ancrages résidentiels. Ensuite, une enquête a permis de collecter les pratiques et les représentations de l'habitat et de la mobilité au Luxembourg (N=600) en 2005, en fonction de la zone de résidence des individus. Dès lors, les rapports urbain/rural sont analysés au regard des modes d'habiter, c'est-à-dire de la spatialisation des modes de vie en fonction du couple ancrage/mobilité. Les résultats obtenus mettent en lumière à la fois des gradients comportementaux (tant en termes de pratiques que de représentations), témoignant d'une certaine continuité urbain/rural, et des ruptures qui soulignent certaines spécificités des espaces ruraux.

III. Motivation du choix de la zone d'étude :

Oran est l'un des plus grande ville d'ouest avec son centre ville qui date de la période coloniale muni d'un cadre bâti existant dans un état partiellement dégradé qui rend la gestion urbaine marque difficile cette dégradation marque surtout a extrémité Est et Ouest Dans notre projet de fin d'étude on a choisissiez l'extrémité Est °Belgayd °

Notre choix d'étude sur le secteur de Belgayd le 1^{er} boulevard périphérique a était fait pour les potentialités qu'ils présent comme :

*Sa situation a la limite Est de la ville.

*Le passage de tramway incitant a porté un nouveau regard sur la forme urbaine en lui apportant l'équilibre et la requalification.

*Une vue panoramique dégagé sur la mer méditerrané.

IV. Motivation du choix du thème :

La question de mode d'habiter ou la restructuration et requalification d'un fragment urbain dispersé 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 nouvelle aspect moderne

Les études les analyses urbaines et les propositions de requalification se sont succédé en essayant d'apporter a la fois les réponses nécessaire en termes de compréhension et d'étude fondamentale mais également a travers toute une série de modalité et de politique d'action dans le but d'en atténuer les effets négative de ces espaces.

Dans la zone d'étude choisis nous rencontrons des traces du passés qui présentes des donnée désaffectés vierges réutilisation mais leur valeur historique et leur importance architecturale les rendent fragile et difficile a 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 rénové pour donner l'occasion a la société a repenser son espace pour qu'il soit ouvert a tous accessible respectueux de son environnement porteur de valeur et de culture

V. Problématique:

La rapide croissance d'agglomération d'Oran durant les derniers décennies a eu de profonde répercutions sur le centre ville

Le centre ville offre un visage contrasté caractérisé par une grande diversité fonctionnelle mais aussi par un déclin de certaines fonctions au profit d'autre zone urbaine plus récente et dynamique. Comme les extrémités Est et Ouest

Cette nouvelle dynamique des zone périphérique a travers le temps commence a posé d'énormes problèmes dans la gestion le contrôle et la coordination des différentes opérations entreprise qui font d'Oran une ville désamorcé urbanistique ment en lui donnant ainsi une image très chaotique.

La ville d'Oran est l'une des plus grandes villes de l'ouest d'Algérie c'est la capitale de l'ouest, avec son centre ville qui date de la période coloniale.

1- Question principale :

Comment peut intervenir dans un tel fragment urbain dispersé en tenant compte de l'identité et l'histoire de lieu (agriculturale) précisément dans extrémité Est et la continuité de la ville d'Oran dans cette zone quelle est déterminer par la continuité de tram ?.

Et comment lui donner une nouvelle ville de modernité en gardant ses caractéristiques spécifiques?

2-Questions secondaire :

1/ Quels type de fonctions peut on injecter pour enrichir le parcours et créer une mixité urbaine et sociale ?

2/Quels moyens doivent être mis en oeuvre accomplir de telles actions ?

VI. Les objectifs:

Notre projet peut définir par les objectifs suivants et comme étant une analyse fondamentale, aspirant

- 1-contribuer *urbain dispersée, ruraux ou périurbains, développement de territoires.*
- 2-structurer et renforcer la zone d'étude et le 1^{er} boulevard périphérique.
- 3-Proposer des stratégies efficaces dans la restructuration et la requalification du fragment urbain.
- 4-Comprendre et utiliser la méthode du projet urbain dans l'analyse.
- 5-Réaménager l'espace urbain existant.
- 6-Améliorer le paysage visuel et urbain et aussi l'image de la vie.
- 7- Proposer une diversité programmatique pour favoriser la mixité.
- 8-Création des place publique et les aménage.
- 9-Le verdissement de l'espace urbain.
- 10-Effectuer les équipement qui consiste au zone urbain para port a ces besoins.

VII. Méthodologie :

Afin de répondre à la problématique et aux questions soulevées et concrétiser nos objectifs nous avons opté pour la méthodologie suivante.

1-L'analyse urbaine :

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

L'analyse consiste a repérer les « matériau du jeu » ; c'est-à-dire les limites, les relations et les continus de l'espace a étudier, de mettre en valeur les points forts et de diagnostiquer les points faibles. En d'autres termes nous décomposant l'espace en ces pièces maitresse.

-Niveau de lecture et d'analyser :

Notre choix de démarche analytique va se limiter a :

1-A/ la lecture historique :

La lecture historique, nous enseignant 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 quelle 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 c e qu'il la construit effectivement au risque de penser l'espace urbaine comme scénographie du vide.

En s'interrogeant sur le pourquoi de telle configuration urbaine on découvre un double horizon de causalité et de finalité : 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 termes ; on fait de la ville un objet historique.

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

Ainsi espère –ton mieux son évolution ultérieure .la ville offre a tout moment un potentiel de transformation qu'il s'agit d'exploiter le plus judicieusement possible.

1-B/La lecture typo morphologique et séquentielle :

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

1-B-1-la lecture morphologique :

Succincte qui fait sortir les lignes de foers 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 de bâti jusqu'au l'analyse 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 constitutif du tissu ; rue/places ; parcelle/ilots ; bâti ; suivie d'une lecture de la forme dans sa chronologie décroissante (a travers l'histoire) afin de comprendre la logique de création d'un fragment urbain

1-B-2-la lecture séquentielle :

Une analyse séquentielle : une ville doit être lisible cette lisibilité que définit KEVIN LYNCH comme la facilité avec laquelle les partie de la ville peuvent être reconnues et organisées selon un schémas cohérent ;une cité lisible est celle dont les quartier ; les monument ou les voies de circulation ;sont facilement identifiable ,et aisément intégrables dans un schémas 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 de fragment.
- 3-Système parcellaire et système viaire.
- 4-Bâti et non bâti.
- 5-Etat des fonctions urbaines.
- 6-Etat des hauteurs.
- 7-Etat de bâti.
- 8-Les voies et la circulation.
- 9-Analyse architectural.
- 10-Morphologie de fragment.

11-Analyse paysagère.

12-Analyse séquentielle.

13- La carte problématique.

VIII. Approche théorique:

1- Les notions traditionnelles de plan et de planifications sont progressivement remplacées par celle développement urbain durable et de projet urbain. Le projet urbain présente plusieurs dimensions, est 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 a 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 toute les parties prenantes (habitants, -citations, propriétaires, administrations, élus, experts), et ou 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 a 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'espace 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'entrepris et d'emplois, mesures d'intégration, de formation, 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

2-Généralité sur l'urbain dispersé :

La ville aujourd'hui est condensée et concentrée comme agencement spatial principal de nos sociétés est Aujourd'hui dépassée. La configuration spatiale et temporelle de l'urbain contemporain permet et induit la mise à distance des objets sociaux et physiques les uns des autres. Après le modèle de la coprésence de la ville traditionnelle, l'organisation spatiale et sociétale de l'urbain actuel se base sur une certaine mise à distance. La liberté de choix dans les implantations urbaines que cette mise à distance permet est tempérée par la dépendance aux infrastructures de transport physique et d'échange virtuel.

Le projet porte sur un territoire historiquement habité, la Côte-d'Azur. Près de Lyon comme exemple, dont les transformations de l'urbain de la seconde moitié du XXe siècle ont modifié à la fois la configuration spatiale et les pratiques d'habiter. La dispersion des activités commerciales et industrielles dans la plaine du Rhône, les dynamiques qui l'animent et la prolifération de l'habitat pavillonnaire en font un territoire de l'urbanisation dispersée.

La maison individuelle, souvent implantée en lotissement, est le mode caractéristique d'habitat de ces territoires ; pourtant, le rêve de ce mode d'habiter pâlit. La transformation des groupes familiaux durant ces trente dernières années, la crise économique, environnementale et industrielle que connaît notre société, la recherche d'un retour à des formes de proximité et d'urbanité remettent en question ce modèle. Dans des pays européens comme la Suisse, il existe une recherche et un intérêt démontré pour l'habitat collectif ou l'habitat groupé dans ces territoires urbanisés. En France par exemple , les constructions de logement collectif dans ces zones sont pauvres et ne suscitent guère d'intérêt, ni architectural, ni dans la qualité de vie qu'ils proposent.

Pourtant, réfléchir aux manières d'habiter ces territoires est une question cruciale : ils rassemblent la majorité de la population urbaine européenne et ne cessent de croître. Dans cette recherche, en se fondant sur les études actuelles sur l'urbanisation dispersée, les modes d'habiter qu'elle porte, le sens des notions d'individu et de collectif aujourd'hui, on souhaite décrire et comprendre la manière d'habiter ces territoires aujourd'hui et les potentialités qu'ils portent. En interrogeant les projets d'habitat collectif construits récemment en milieu urbain, on souhaite interroger la place du collectif dans un territoire d'urbanisation dispersée tel que celui de la Côte-d'Azur. Comment construire l'édifice collectif aujourd'hui, quelle forme prend-il? Avec quelle dimension contextuelle peut-il entrer en résonance dans ces territoires en perpétuelle évolution " Comment l'architecture peut permettre de conjuguer le collectif avec le singulier ?

Le logement collectif est au cœur des thématiques contemporaines de l'architecture : la crise sociale et environnementale oriente vers la recherche d'une plus grande compacité et d'une densité de

qualité dans l'habitat. Dans une société où l'individu est valorisé et où l'intimité, l'espace de représentation personnelle ou familiale sont recherchés dans l'habitat, tout l'enjeu est de conjuguer le collectif avec le singulier.

Le dépassement de la ville traditionnelle et le passage à l'urbain contemporain ont fait l'objet d'une prise de conscience tardive. Les problèmes d'étalement, d'occupation extensive des sols, par le bâti ou par le développement de nouvelles infrastructures touchent aujourd'hui une grande partie du territoire de l'Europe occidentale. La dispersion des objets urbains (activités, habitat, loisir, commerce) sur le territoire est avancée. L'espace urbanisé connaît une dilatation et une expansion extrême. Aujourd'hui, l'échange social et matériel n'est plus permis par la seule proximité. Françoise Choay, pour parler de la fin de la ville précisait qu'il s'agit de la "disparition d'une certaine manière locale de vivre institutionnellement ensemble, qui fut propre à ces entités douées d'une identité que nous appelions les villes" (CHOAY, 1994). C'est certes la fin d'une certaine forme d'urbanité citadine, mais également le commencement de nouvelles formes d'échanges, d'une urbanité plus choisie qui peinent à trouver ses espaces dans les villes traditionnelles (ASCHER, 1995). La déconcentration de la ville n'est donc pas seulement un bouleversement spatial : elle est fortement liée à un changement profond de la société et des modes de vie. Ce sont les territoires de la mise à distance individuelle, où chaque individu ou groupe d'individus semble faire le choix du pavillonnaire.

Au-delà des problèmes environnementaux, architecturaux, paysagers, de qualité constructive posés par le pavillonnaire, il y a une question sociétale et culturelle. Ce choix typologique correspond-il plus à un "désir d'habiter" du siècle dernier, fondé sur la pri-vacité, la "personnalisation", la volonté d'habiter "au grand air" qu'au désir d'un modèle d'habitat en particulier? La multiplication des individualités et des modes de vie remet en cause cette omniprésence. Dans d'autres pays où l'occupation des sols a atteint un seuil plus important, ou des pays où la volonté de conservation du patrimoine territorial est plus forte, l'habitat collectif ou semi-collectif en milieu d'urbanisation dispersée est plus présent et de meilleure qualité. Dans ces territoires de l'urbanisation sans urbanisme²" (GROSJEAN, 2010), il faut envisager de partir du particulier, du projet ponctuel pour dégager des méthodologies et une conception contemporaine du projet d'habitat.

On s'intéresse ici au territoire de la Côtière et de la plaine de l'Ain. Dans cette vallée aux abords de la ville de Lyon qui la connecte à Bourg-en-Bresse et à Genève, parcourue par le Rhône, le territoire est parsemé d'objets urbains (agglomérations, habitat pavillonnaire, entreprises, industries, centres commerciaux) connectés par le train, l'autoroute et la nationale qu'est la route de Genève. Il s'agit ici d'interroger la place de l'habitat collectif dans un milieu de l'individuation extrême, matérialisé par un tissu fragmenté et éparé.

Ce contexte d'urbain diffus, ni ville ni campagne n'est récent. Il est complexe à appréhender, décrire, représenter. La prise en considération de ce phénomène est en France récente dans la pratique architecturale. Il présente toutefois certaines potentialités pour les modes d'habiter contemporains ainsi que pour la pratique architecturale. Le dépassement des dogmes de la ville traditionnelle dans ces territoires où elle est obsolète permet une plus grande liberté de référencement architectural.

Quelles morphologies peuvent inspirer l'édifice collectif contemporain en milieu dispersé ? Comment l'architecture peut-elle autoriser la multiplicité dans l'édifice collectif des modes d'habiter des individus actuels ?

3-La dispersion :

Le sujet de la dispersion de l'urbain commence à être étudié, notamment parce que les dimensions qu'il prend inquiètent. Les interprétations et discours sur ce nouvel ordre urbain sont toutefois trop souvent orientés soit par une nostalgie forte de la 'ville concentrée' et un 'conformisme', soit guidées par une 'posture plutôt cynique sur l'état actuel de l'urbain.

Pour mettre en avant ces territoires avec l'intention de les appréhender sans a priori, en utilisant le projet d'architecture comme outil pour les questionner. La contemporanéité de ce sujet réside en ce que ce sont les zones dans lesquels une majorité de la population urbaine vit actuellement. C'est le lieu de prédilection des constructeurs privés, c'est un lieu qui échappe à la planification urbaine classique. L'urbanisme n'y a que peu de prises, et l'architecture semble donc y être la seule échelle d'intervention efficace possible. Il faut en acquérir une connaissance suffisante pour en faire une matière de projet pour demain. et aussi questionner le mode d'habiter des territoires de l'urbanisation dispersée et de trouver des réponses alternatives aux besoins, aux envies d'habiter que la maison pavillonnaire. Le fait que l'on n'habite pas seulement son logement, le dépassement actuel progressif de la séparation travail-logement établi à la révolution industrielle et enfin l'évolution sociale de la famille font que la maison individuelle est loin d'être la solution pour tous. Dans ses dispositions actuelles (qualités, position urbaine, l'intégration paysagère, prix, qualité constructive et énergétique) qu'elle offre le plus souvent, elle est une solution individuelle d'habiter qui ne doit pas empêcher le plus grand nombre de pouvoir vivre dans ces territoires demain.

Les réponses à apporter au collectif ne sont pas à trouver dans le contexte immédiat : dans ces territoires au contexte bâti générique, qu'est-ce qui est contextuel aujourd'hui? Quelles permanences trouver dans ces territoires qui changent rapidement ? Dans ce sens, il s'agit aussi de questionner le collectif : qu'est-ce qui fait le "collectif", quel est son intérêt dans ces aires dispersé dont on dit que l'individualisme y est roi ? Quelle forme, quelle mise en tension avec l'environnement existant la dimension collective peut-elle apporter par sa morphologie ? Comment l'architecture va nous permettre de construire le singulier dans le collectif ?

Cette conceptualisation du sujet consiste en une conceptualisation théorique de l'habiter en milieu dispersé. Appuyée par les théories contemporaine de François Ascher et Michel Lussault sur l'urbain, et les contributions philosophiques et sociologique sur la notion d'individu et de collectif aujourd'hui, il s'agit de donner un cadre conceptuel à la question de l'habitat collectif en milieu dispersé.

Dans d'autres pays européens, notamment en Suisse, de nombreux exemple de collectif contemporain en milieu dispersées existent. On donnera un aperçu de quelques uns des projets utilisés comme référence dans le processus de recherche et de projet, permettant de s'intégrer dans une démarche existante d'intégration de collectif dans les milieux diffus.

Le projet consiste en le développement de 150 logements dans un territoire urbanisé, la Côtère. au nord-est lyonnais. Interroger ce qu'est 'habiter' collectivement dans les milieux dispersé permettra de définir le cadre conceptuel par le projet.

4-Habiter les urbanisations dispersées :

4-1 Maillage et distances :

Les urbanisations dispersées sont les aires où la majorité de la population urbaine réside. Ce desserrement de l'espace de l'urbain est conjoint à une modification des pratiques spatiales, où la multiplication des polarités urbaines et l'accroissement des distances est corrélée à une augmentation de la mobilité individuelle. Les progrès techniques et leur rôle désatialisant ont autorisée après les années 60 cette dispersion de l'urbanisation sans précédents. L'agencement spatial des urbanisations dispersées est donc fortement lié au maillage du territoire. La forme des réseaux de flux de mobilité détermine beaucoup les implantations'. C'est un empilement et un croisement de réseaux qui strient le territoire, des mailles territoriales qui conduisent l'urbain.

"Parce Qu'il y a de la distance, l'espace est une dimension fondamentale de ta société et les acteurs ont élaboré des stratégies permettant de concilier la distance, d'en déjouer les contraintes et d'en jouer les atouts, tant il est vrai Qu'il est parfois fondamental pour une individu et/ou un groupe de savoir et de pouvoir se distancier.' LUSSAULT, LEVY, 2003

La distance et son corollaire la vitesse, le temps et l'accessibilité sont les composantes de la pratique contemporaine d'un urbain qui se compose en réseaux Au delà du fait d'être connecté ou non, la vitesse et l'accessibilité rapprochent ou éloignent les lieux. La métrique de l'espace dépasse les simples distances kilométriques. La connexité a remplacé pour bonne part la proximité. Cette notion désigne le lien entre des composantes d'un réseau dont les emplacements ne sont pas dans une proximité physique directe (LUSSAULT. LEVY 2003). Elle met en relation les 'lieux*' de l'urbain dispersé dans une dimension spatio-temporelle qui va au delà des configurations spatiales.

"Nous sommes à une époque où l'urbain se donne è nous sous forme de relations d'emplacements.' FOUCAULT, 1967

Aux flux physiques s'ajoutent les flux de communication. Ces "flux relationnels"¹ (ASCHER, 2000), bien que demandant des supports techniques physiques semblent dans la pratique s'affranchir des contraintes spatiales. Ils sont déterminants dans la réticularisation globalisée de l'urbain. Les implantations humaines, désengagées d'une partie des contraintes spatiales qui régissaient la ville traditionnelle peuvent se faire plus librement, en fonction des accessibilités permises par les infrastructures.

"Nous habitons aujourd'hui des territoires métropolitains, dont on a de la peine à définir les limites, qui contiennent toutes les villes ainsi que des friches en tout genre : urbaines, agricoles, industrielles, un grand nombre d'hétérotopies, de restes de nature arianisée. Nous habitons des paysages hybrides dont les parties qui les composent sont connectées par des réseaux techniques et de mobilité toujours plus complexes". DAGHINI.1999

Dans les urbanisations dispersées, régies par les principes de connexité et distanciation, l'accessibilité compte plus que la proximité. L'espace métropolitain s'offre à nous sous la forme de mise en relation de faits et d'entités souvent sans contiguïté.

L'interconnexion devient une notion clef du développement. Les axes perdent de leur importance : seules les mises en relation comptent'.

Il faut alors s'implanter à proximité des nœuds ou entre plusieurs nœuds pour avoir un accès au maximum de réseaux rapides. Cette complexification du maillage urbain en même temps que la simplification des accès aux lieux éloignés indique un affaiblissement global des hiérarchies qui plaçaient la ville au sommet de tout. Cette mise en réseau de l'urbain propose une forme de 'concentration décentralisée' .Les interfaces de transports nombreuses, en démultipliant les centralités.

Les flux de mobilité comme principe fondateur de l'urbain contemporain et non seulement comme une conséquence ont donc un impact fort sur les choix d'implantation des individus. Ils habitent dans la mobilité. L'hétérogénéité des espaces urbains est plus ou moins accessible en fonction des flux physiques de mobilité. Le flux comme mode d'habiter et de pratiquer l'urbain engage une nouvelle perception de l'environnement, du milieu urbain. La vision et la perception sont fragmentées, en mouvement². La diversification des vitesses de mobilité entraîne une représentation nouvelle des espaces. Cela questionne la matérialisation de la ville et les modes d'habiter.

Dans cette pratique de la mobilité, la voiture continue à jouer un rôle prépondérant. Ces espaces où la déconcentration de l'urbain est le maître-mot sont très difficiles à équiper en transports en commun, et les alternatives à la mobilité individualisées sont compliquées à mettre en place. Les individus n'ayant pas accès à la voiture pour des raisons financières ou physiques connaissent des difficultés pour accéder aux potentialités urbaines. La question de la territorialisation de l'habitat est donc fondamentale : l'implantation à proximité de flux de mobilité diversifiés offre un accès à l'urbain virtuellement illimité.

L'urbain dispersé suit un 'mode à la fois unique et polymorphe d'investir l'espace habitable'. L'apparent de ces urbanisations dispersées possède une logique globale mais leurs agencements spatiaux peuvent changer localement. Un univers autre se met en place : "empilement de réseaux, d'espaces spécialisés, de redéploiement de centralités, de parties de lieux déconnectés, de restes de villes" qui forment des villes territoires, des 'territoires métropolitains" .La ville-territoire se met en place à l'échelle de la région. Ses limites sont floues ; la recomposition des villes dans un maillage de l'urbain dispersé dépasse les frontières administratives.

La connexité ne supprime ni les distances matérielles ni les spécificités locales. Tout ce qui ne se télé communique ou ne se transporte pas prend une importance croissante, renforçant une nouvelle polarisation différenciée cet urbain. La fragmentation globale de l'urbain fait resurgir le sens et la demande de lieux localisés. « De manière inattendue, la ville au sens fort d'une association de gens liés

par leur citoyenneté et par le lieu réapparaît quand la cohésion qui soude des territoires hétérogènes, des cultures multiformes est cassée. Les territoires divisés, les villes déchiquetées font resurgir dans notre présent le sens et la demande de liens et d'espaces d'association qui on constitué

la ville dans l'histoire. Ils font resurgir aujourd'hui des liens apparemment très relâchés entre les individus qui habitent la métropole De nos jours, quels sont les motifs ont en effet les hommes de s'associer dans les régions et les territoires métropolitains ?»

Ces urbanisations dispersées se forment par la juxtaposition d'éléments souvent monofonctionnels dont l'interdépendance est permise par le maillage du territoire. La force d'attraction des lieux dépend de plus en plus nettement de leur "degré de connexion aux systèmes internationaux de transports et de communication mais également de leur capacité à générer des synergies locales". Les points qui réunissent les différents flux et qui ont donc un fort potentiel de connexité prennent une valeur croissante.

4-2 Nouvelles formes de territorialisation :

La localisation des individus et des entreprises se fait en fonction d'une ou plusieurs ressources principales non normalisables ou transférables. Le logement demeure une stabilité à partir de laquelle on se déplace dans les lieux de l'urbain contemporain. La territorialisation de l'habitat, lorsqu'elle est choisie dépend toujours de facteurs locaux. Ils peuvent être climatiques, paysagers, historiques et culturels, liés à la population habitant le lieu, aux activités implantées et enfin à la qualité des infrastructures urbaines. Le logement devient plus important que le quartier dans la localisation de son habiter ; les interactions sociales dépassent cette échelle spatiale et peuvent aussi être intégrées au logement, virtuellement ou physiquement. Pour certains individus toutefois, le niveau local demeure prépondérant ; captifs, ils ne peuvent pour des raisons financières, culturelles accéder aux réseaux globaux de l'urbain.

4-3 Hyper-contexte :

"Actuellement, nous nous trouvons dans un monde où notre réalité est construite par une hybridation complexe entre les territoires de proximité (local) et les réseaux globalisants."

Les urbanisations s'établissent dans un réseau globalisé tout en continuant à être localisées. Cette situation d'hybridation entre le local, l'implantation dans un lieu et le réseau globalisant changeant la dynamique de territorialisation.

La question qui se pose actuellement est de savoir quelle sont les nouvelles pratiques de projet qui sont inscrites dans une dynamique local/global, autrement dit quelles sont ces nouvelles pratiques de projet qui pourront d'une part assurer et mettre en valeur les ressources contextuelles et d'autre part assurer un rôle dans un contexte globalisant en évitant les tendances de fragmentation et d'isolement.

Il devient impossible de rester dans la seule proximité ou la seule relation avec le réseau globalisant. Le choix des localisations et de manière de projeter l'habitat les activités dépendent désormais d'une hybridation forte entre le local et le global : l'hyper contexte concerne l'hybridation dans la conceptualisation d'un projet du réseau urbain global et du local.

Chapitre 02 : Analyse urbaine

- *Aperçue sur la vile d'Oran et du fragment d'étude* -----15
- *Présentation de la zone d'étude « situation »*----- 16
- *Historique de la zone d'étude* -----17
- *Délimitation*-----18
- *Analyse typo morphologique*-----19
- *Analyse morphologique*-----19
- *Analyse séquentielle* -----27
- *Analyse paysagère*-----30
- *Morphologie du fragment d'étude* -----32
- *Synthèse global*-----34

1/Aperçue sur la vile d'Oran et du fragment d'étude :

Oran est la deuxième plus grande ville d'Algérie est une des plus importantes villes du Maghreb. C'est une ville portuaire de la mer Méditerranée, située au nord-ouest de l'Algérie, à 432 km de la capitale Alger, et le chef-lieu de la wilaya du même nom, en bordure du Oran La ville est située au fond d'une baie ouverte au nord et dominée directement à l'ouest par la montagne de l'Aïdour (ou Murdjajo), d'une hauteur de 580 mètres, ainsi que par le plateau de Moulay Abdelkader al-Jilani. L'agglomération s'étend de part et d'autre du ravin de l'oued Rhi, maintenant couvert. Oran est une ville type du littoral méditerranéen, elle se situe au Nord-Ouest de l'Algérie sur la coté méditerranéenne,elle offre des perspective de développement économique dans l'exploitation.



Photo n° 01 : image de la ville Oran 2010

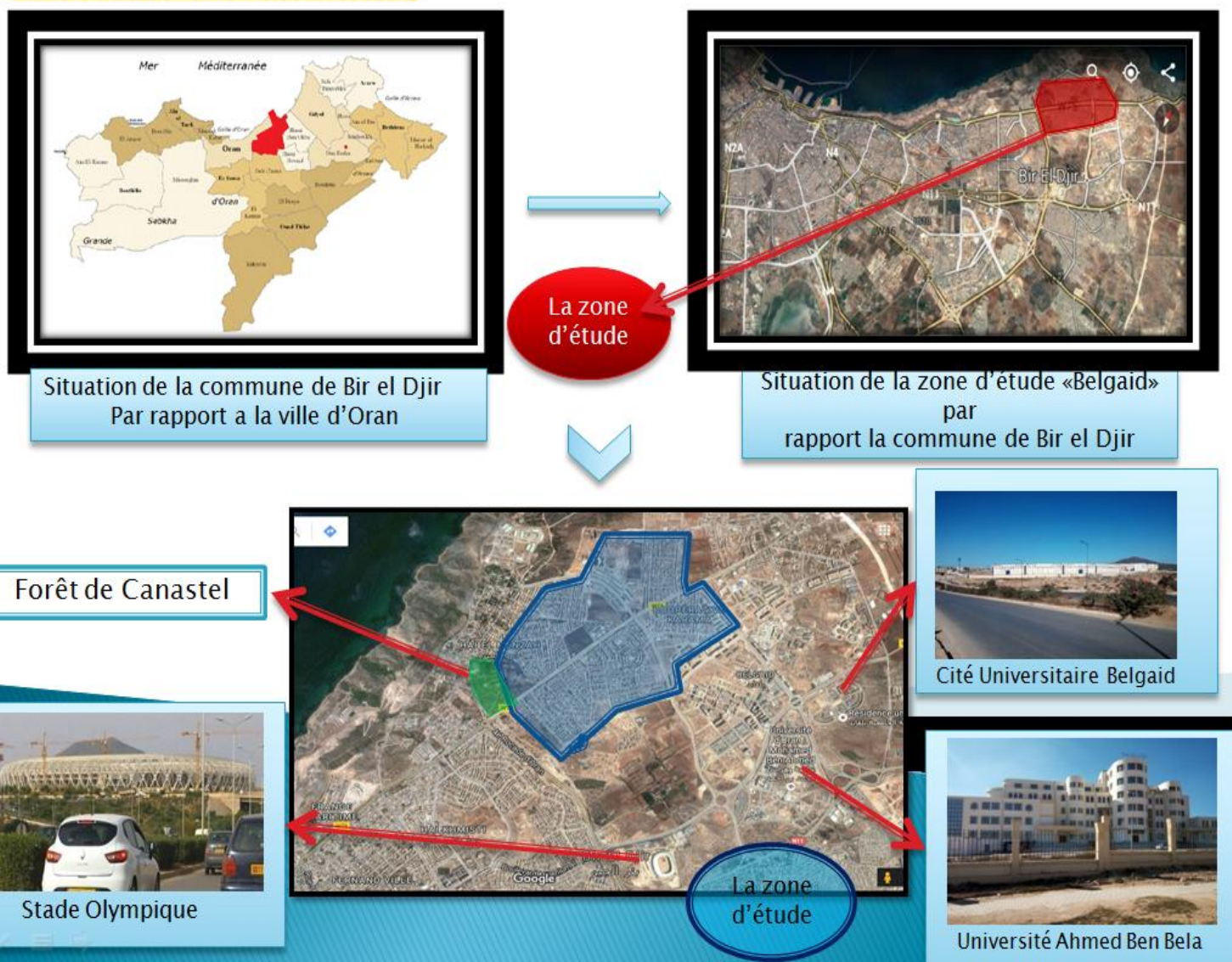
2/Présentation de la zone d'étude :

La zone étudiée se situe a Belgayd a la commune de Bir Eljir la wilaya d'Oran repérer par les point suivant :

La mer mediteranien au nord, université et la cité universitaire au sud, la foret de canastel a l'ouest, et a l'est l'ancien douar de Belgaid

La carte suivante représente la situation du fragment :

2.1- Situation de la zone d'étude:



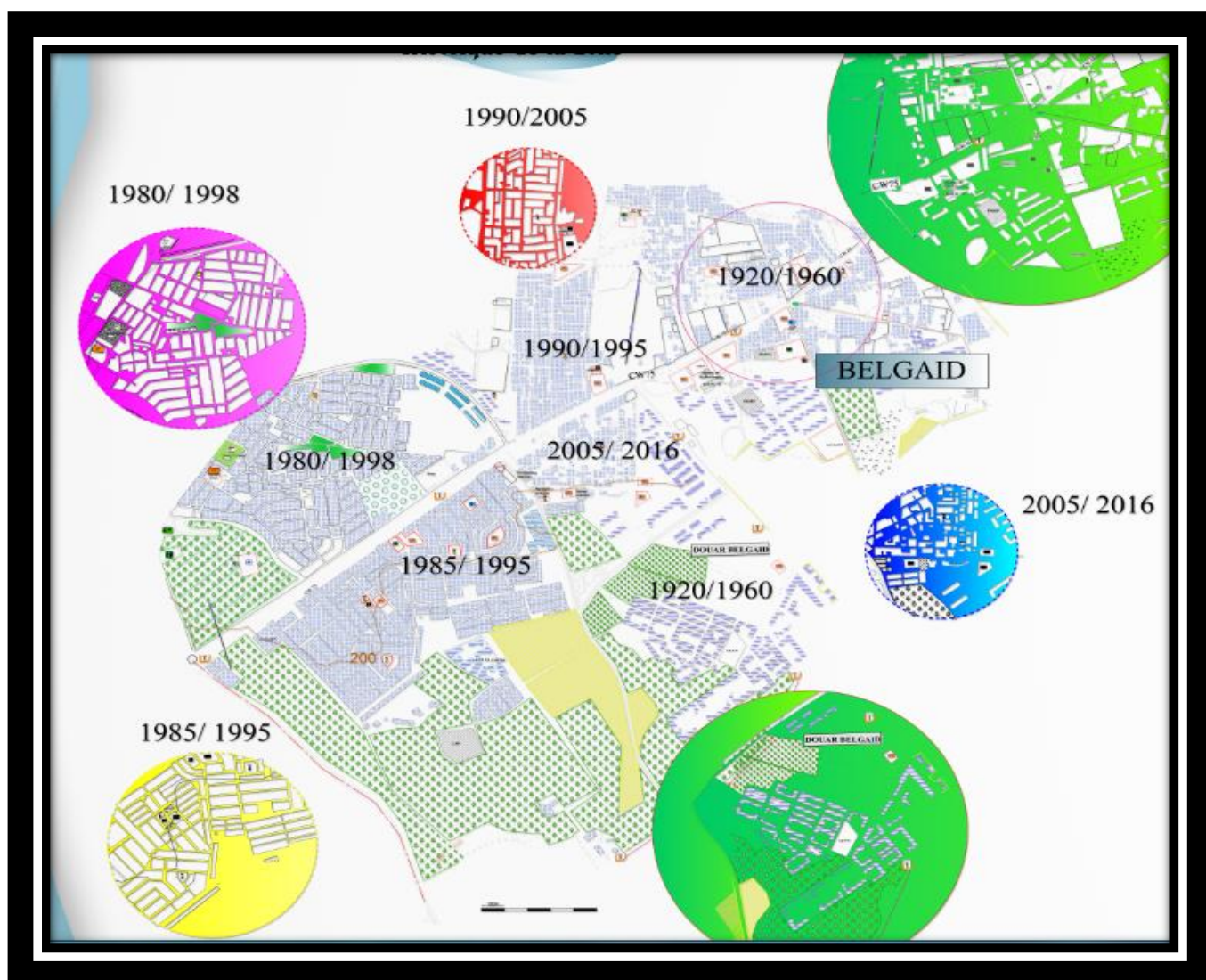
Carte n° 01 : carte représente la situation du fragment

3/Historique de la zone d'étude :

La zone étudiée était une zone agricole pure comprenant certains logements ruraux dispersés aux alentours

Mais elle a connue aux cours des cinquante dernières années une urbanisation non régulière a cause des vents aléatoires des terrains de la part des propriétaires originaux .Ceci a provoqué une non cohérence

Cette carte nous montrent les phases historique qui a passé cette zone depuis dizaine années.



Carte n°02 : carte montrant les phases historiques qui ont passé cette zone depuis dix ans.

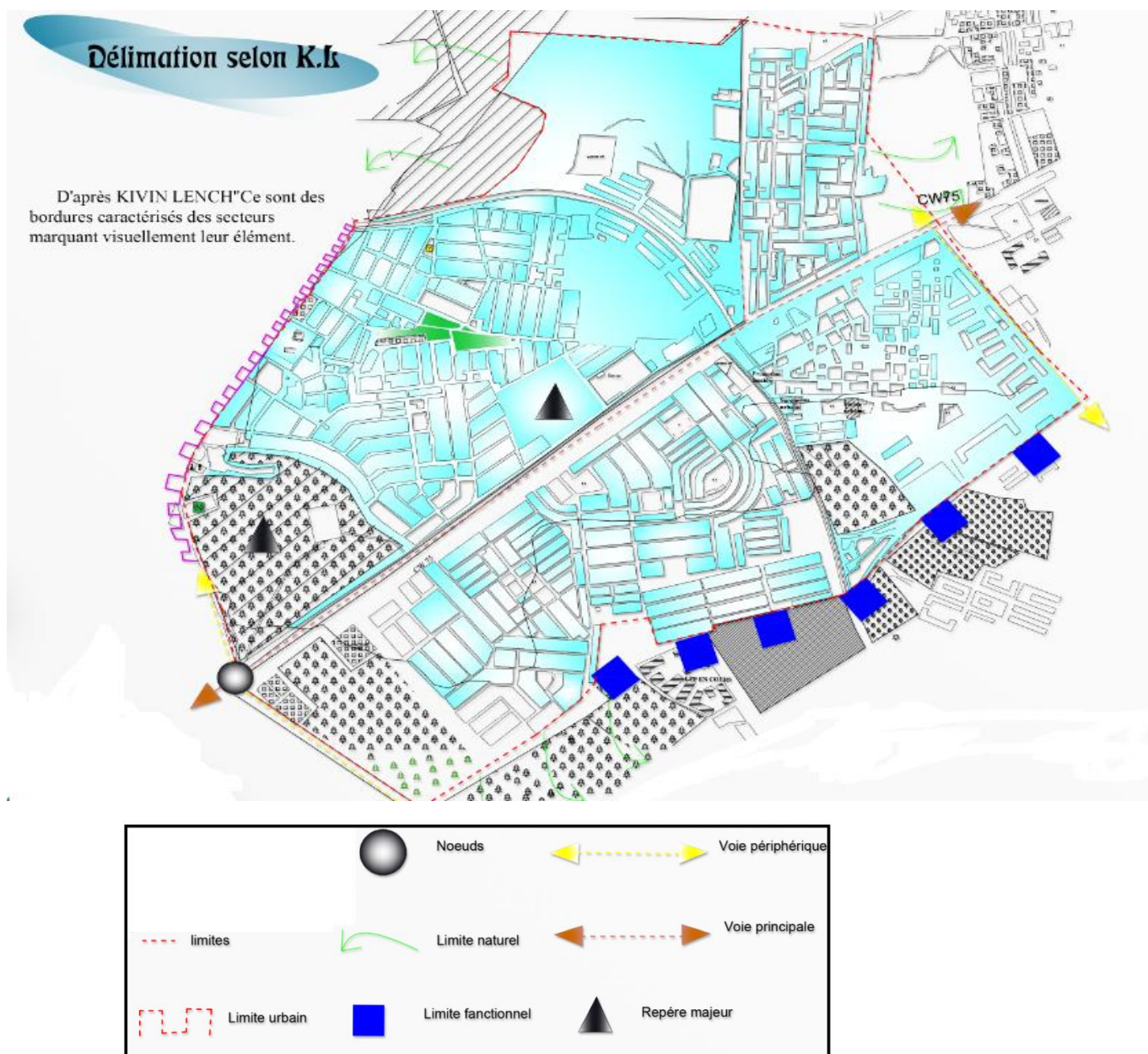
4-Délimitation :

Notre zone d'étude situé au cote Est de la wilaya d'Oran

La délimitation de la zone d'étude fait selon les point de KIVIN LYNCH

- Le nord :par limite naturelle (la mer et la falaise)
- Le sud : limite fonctionnelle
- A l'Est :vois principale
- A'Ouest :limite naturelle firet canastel

Carte n°03 : carte représente la délimitation du fragment d'étude



I. Analyse morphologique

A-Système viaire :

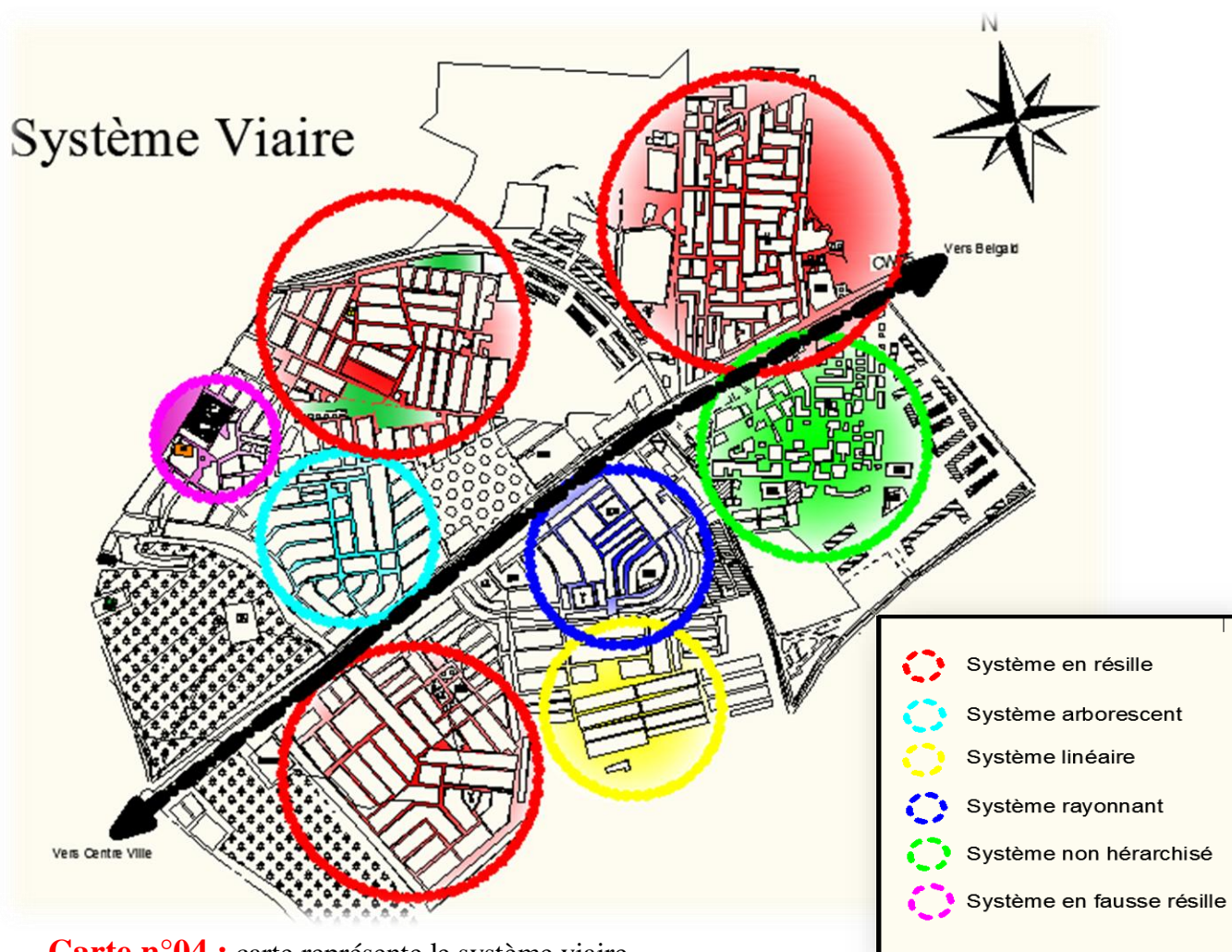
Notre zone d'étude est caractérisée par un système hybride qui comporte plusieurs types de voirie (en resille; lineaire ; rayonnant, arborescent, non hiérarchisé)

Synthèse:

Le tracé du tramway a douché la structure viaire du fragment on lui donnant un aspect hétérogène

Cette zone a une histoire qui était crée a partir deux facteurs principaux:

- 1-le facteur physique (le passage du tramway et la morphologie difficile qui crée une rupture dans la trame parcellaires et viaire)
- 2-le facteur social (selon les besoins fonctionnels)

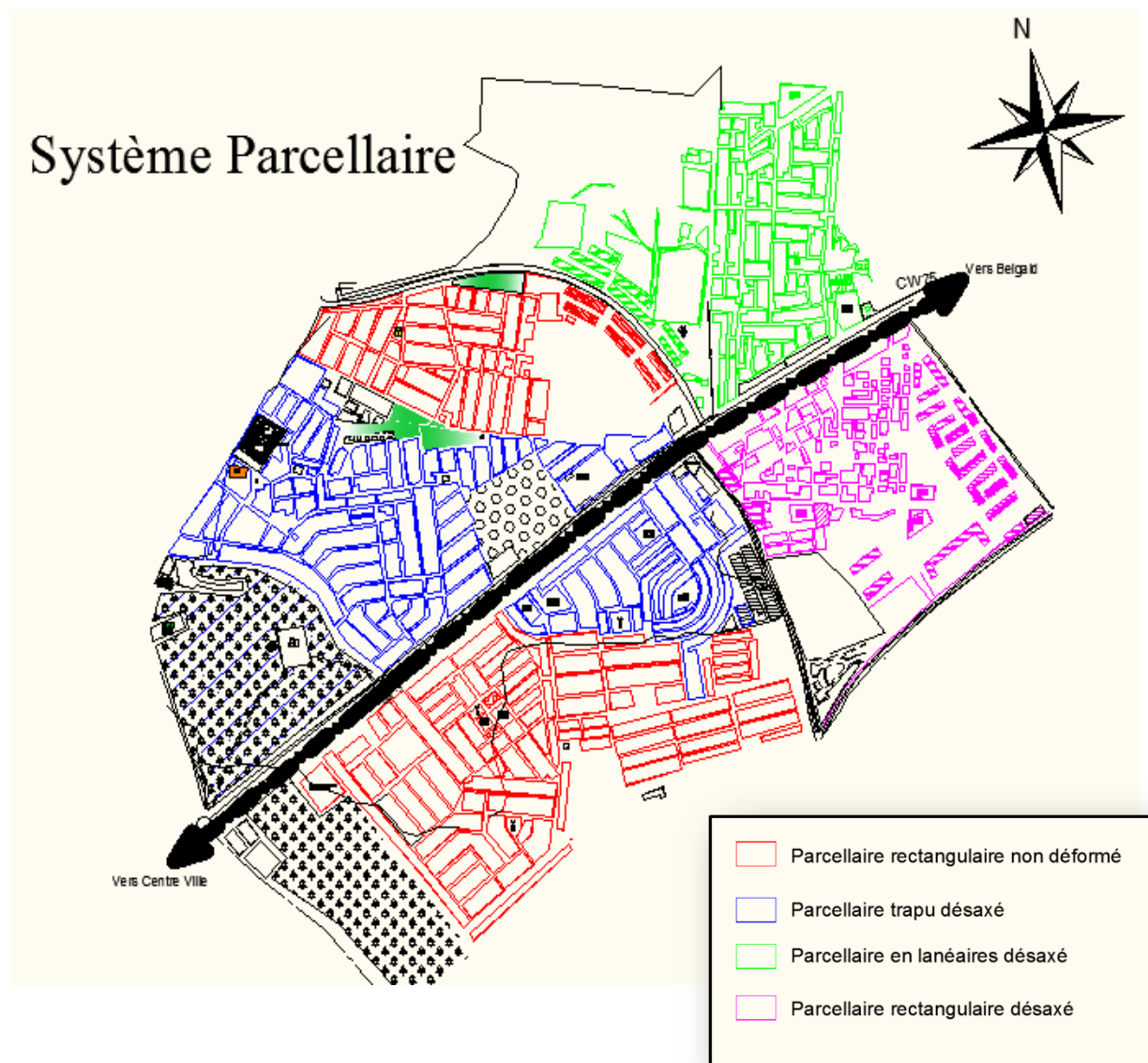


Carte n°04 : carte représente le système viaire

B-Système parcellaire :

Synthèse:

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

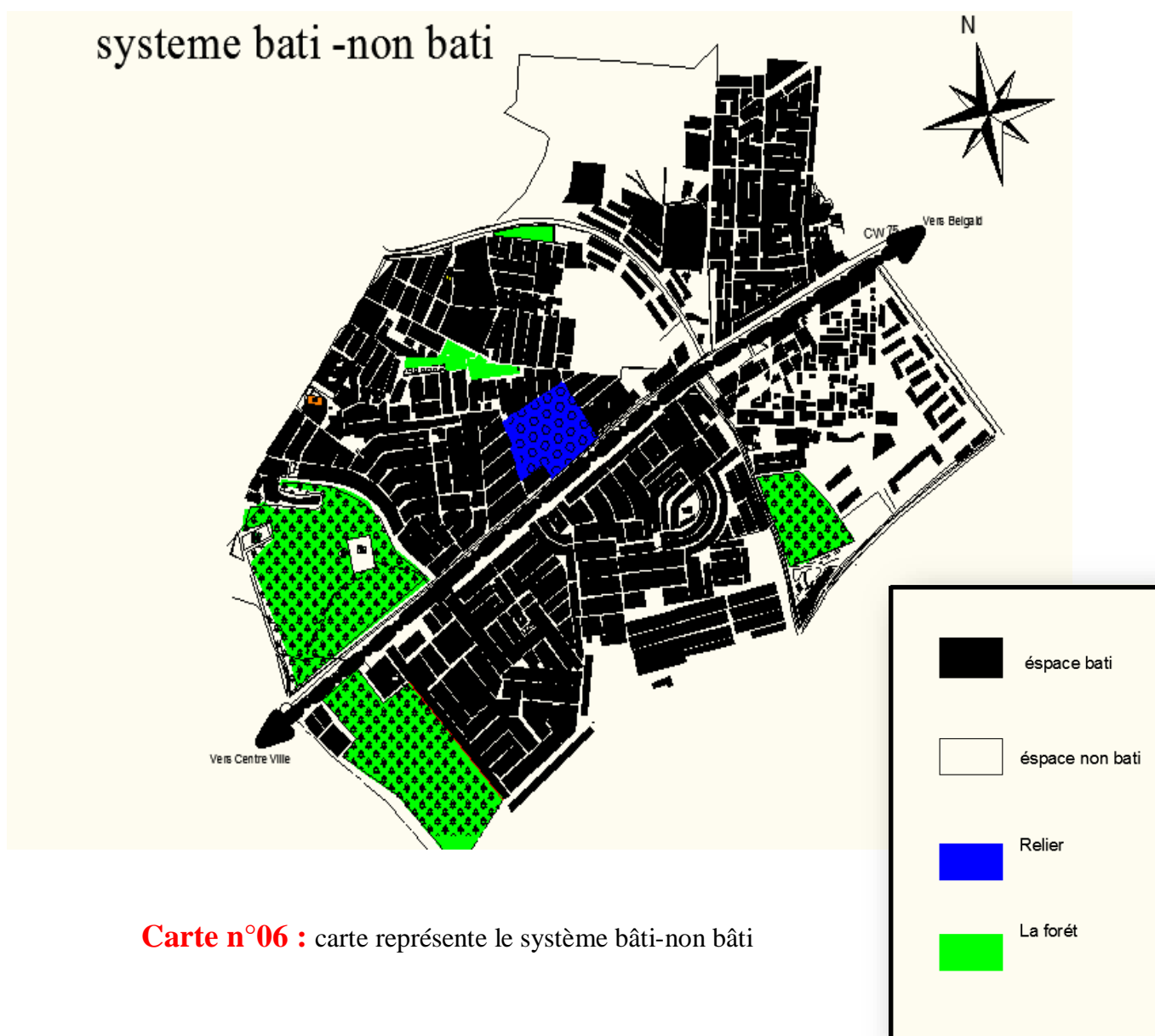


Carte n°05 : carte représente système parcellaire

C-Système bâti-non bâtis :

On remarque que le bâti domine le non bâti
Avec la présence des ilots condensés
une disponibilité des espace libre et espace vert mal exploités.
On remarque qu'il y a une variété topologique des bâtis:

- bâtis ponctuel
- bâtis linéaire
- bâti planaire
- bâti ramifié



D-Plan de circulation :

Les voies sont généralement en ligne parallèle et se coupant a angle droite mais le croisement de ces voies 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):

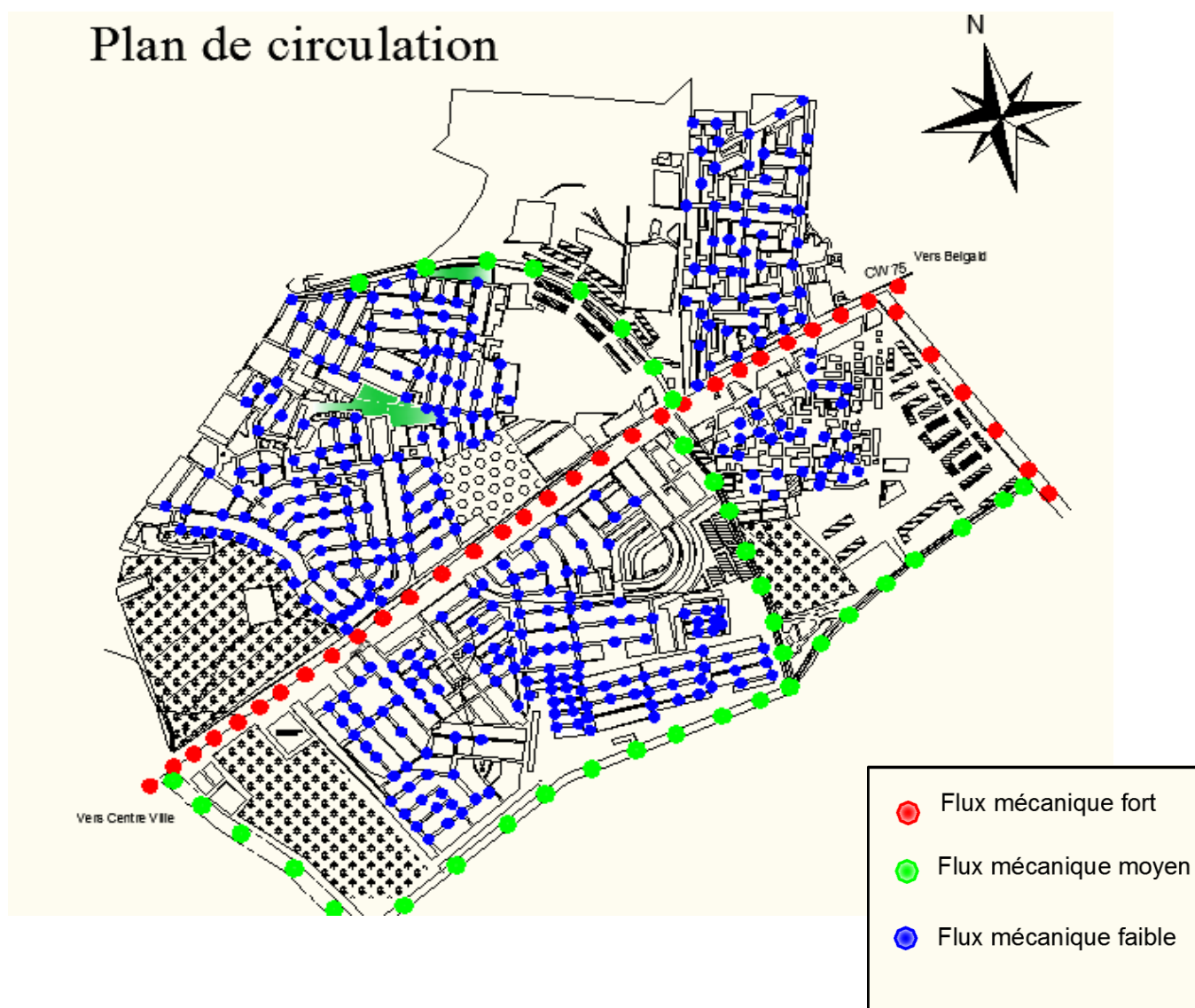
C'est le premier boulevard périphérique CW75 qui relie entre la ville et notre zone d'étude.

2. voie de circulation de deuxième degré (moyenne fréquentation):

Ce sont des voies à moyenne circulation ou elles relient les axes de premier degré

3. voie de circulation de troisième: degré (faible fréquentation):

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



Carte n°07 : carte représente le plan de circulation

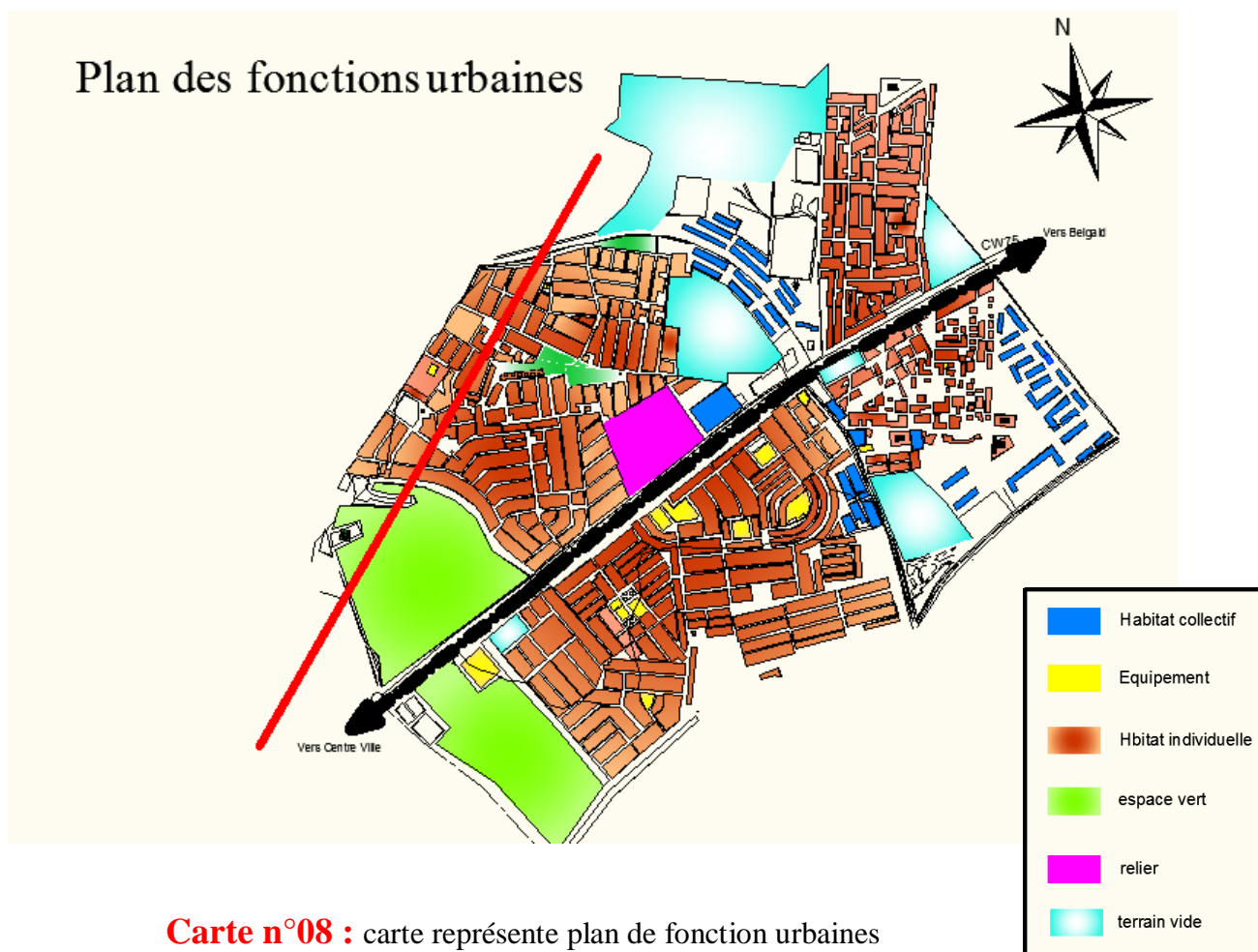
Synthèse:

malgré la richesse du réseau du voirie dans le fragment qui pourrait faciliter le déplacement avec sa hiérarchie allant de boulevard rue ruelle et les impasses mais il n'assure pas la lisibilité et la simplicité fonctionnelle des circulation pour les piétons ainsi que pour les automobiliste 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 par les gens cela est due a : l'insécurité et l'absence des lieux de rencontre

*absence d'activité commerciale et de loisir

*l'existence des nœuds de convergence de plusieurs vois on a 2 nœud de convergence dans notre fragment qui assure l'accessibilité a la ville et a notre fragment d'étude.

E-Fonction urbain :



Carte n°08 : carte représente plan de fonction urbaines

F-Type des ilots :

Dans notre zone d'étude on constate dans la carte ci dessous qu'il existe 2 type d'ilot:

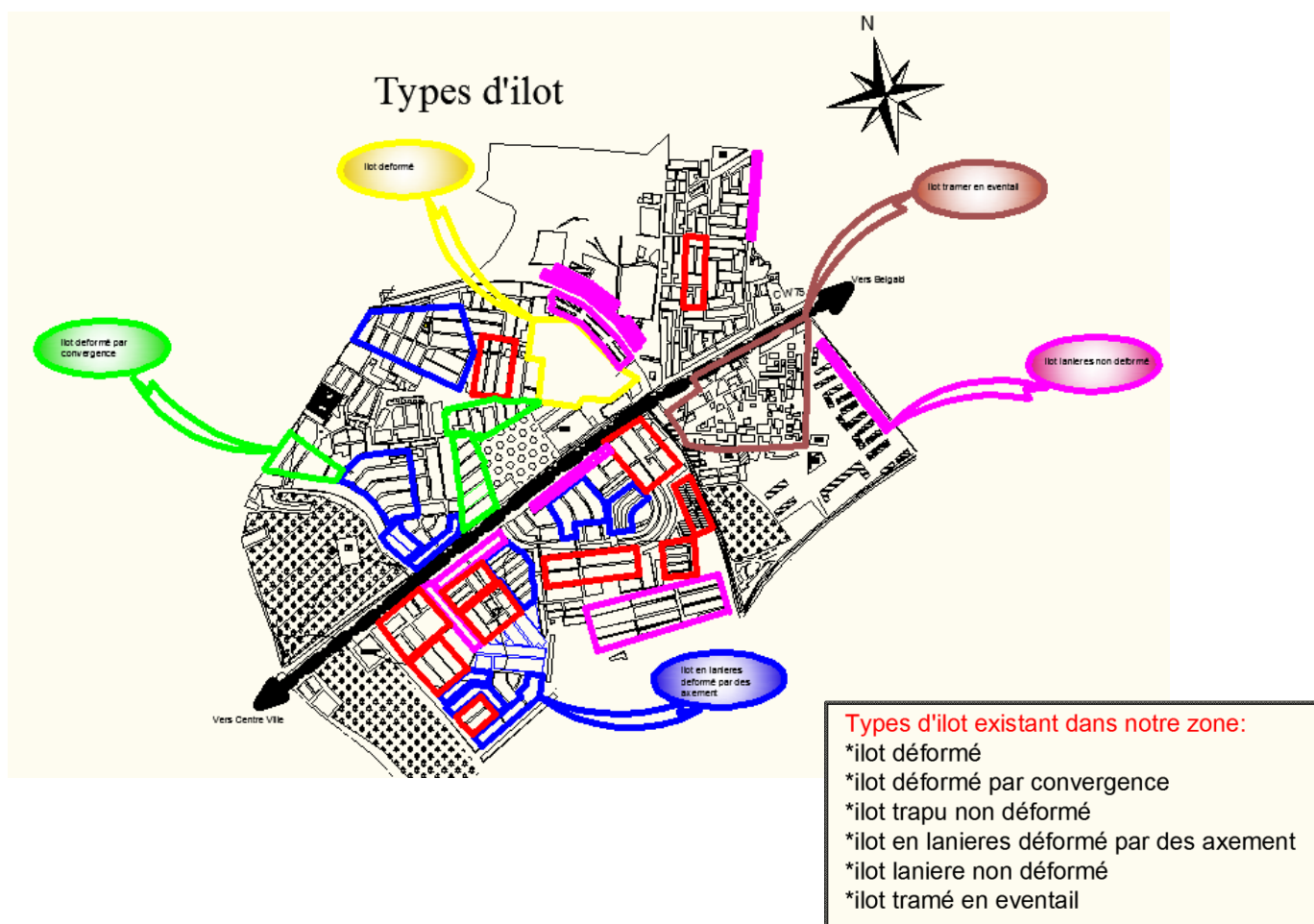
- a) ilot régulier
- b) ilot irrégulier

Ilot régulier:

Avec une forme géométrique rectangulaire, carré, triangulaire trapues et meme biseauté avec une surface réduite entre 800m² a 3000m² occupée par la fonction: habitat équipement

Ilot irrégulier:

Avec une forme géométrique irrégulier, la surface remarquable est ma gérée entre 2000m² et 5000m² fonction dominantes habitat des équipement on peut dire que la dimension de l'ilot varie selon sa fonction et sa forme dépend de la morphologie



Carte n°09 : carte représente types des ilots

Tableau des types des ilots :

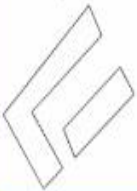


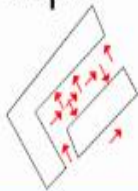
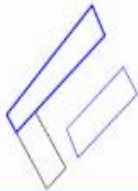








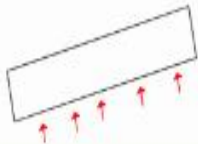

Typologie	Géométrie	Densité	Accessibilité	Typologie
Ilot ouvert au centre pour espace vert 	Ilot Régulier 	Non densifier 	Circulation libre accessibilité multiple 	Inclusion 
Ilot semi ouvert 	Ilot Irrégulier 	Ilot partiellement 	Accès unique aération plus difficile 	éloignement partielle 
Ilot ferme structure 	Ilot rectangulaire 	Ilot dense 	manque d'accessibilité intérieur accès unique probleme d'aération 	Accolement 

Tableau 01 : tableau représente les types des ilots

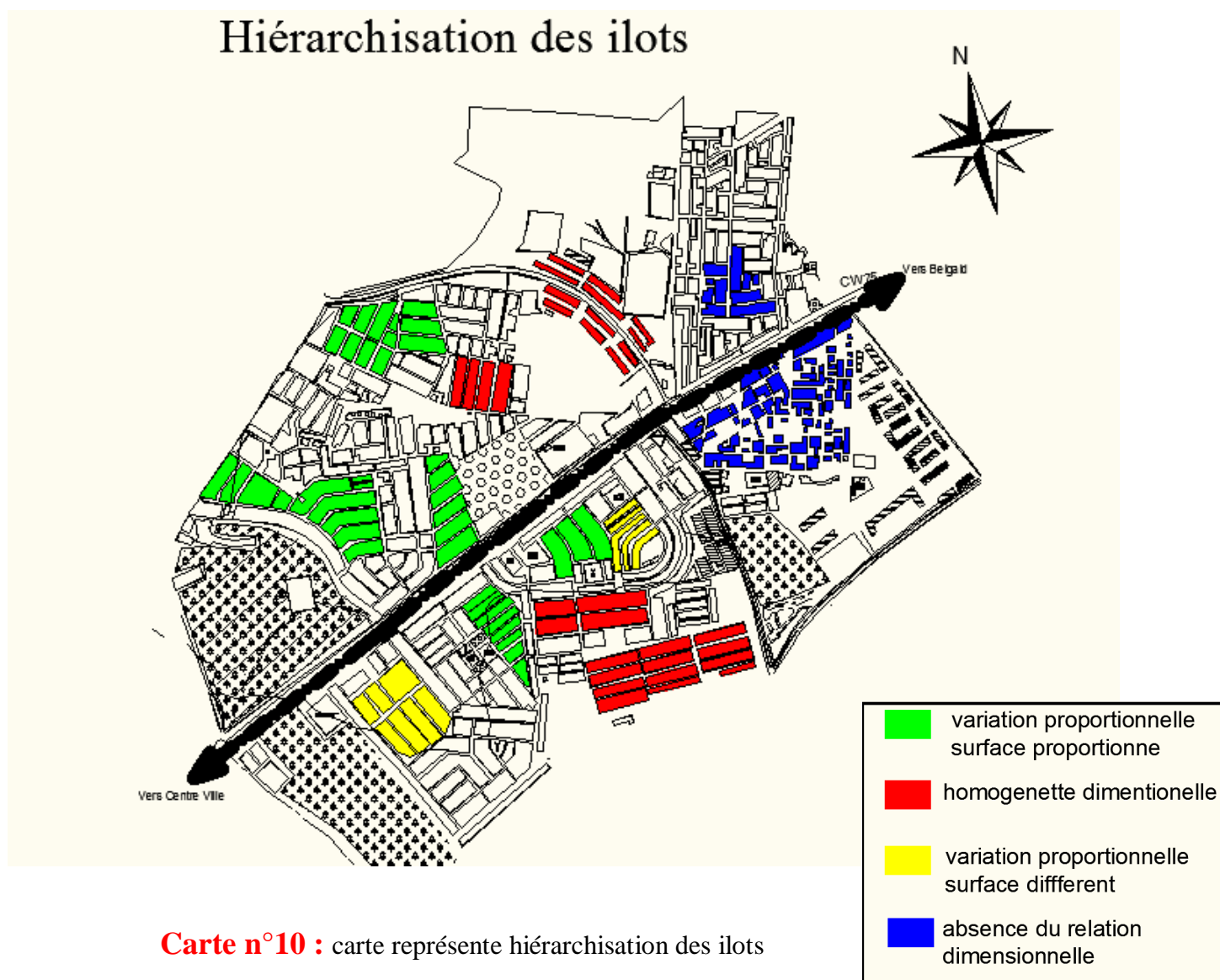
G-Hiérarchisation des ilots:

Elle mettra en évidence la direction respective des systèmes les une par rapport aux autre. Ainsi que les caractéristiques des figures géométrique (régulière irrégulière)

La relation entre les ilots existant de notre fragment sont indiqué dans la carte d'hierarchisation ilots ils sont

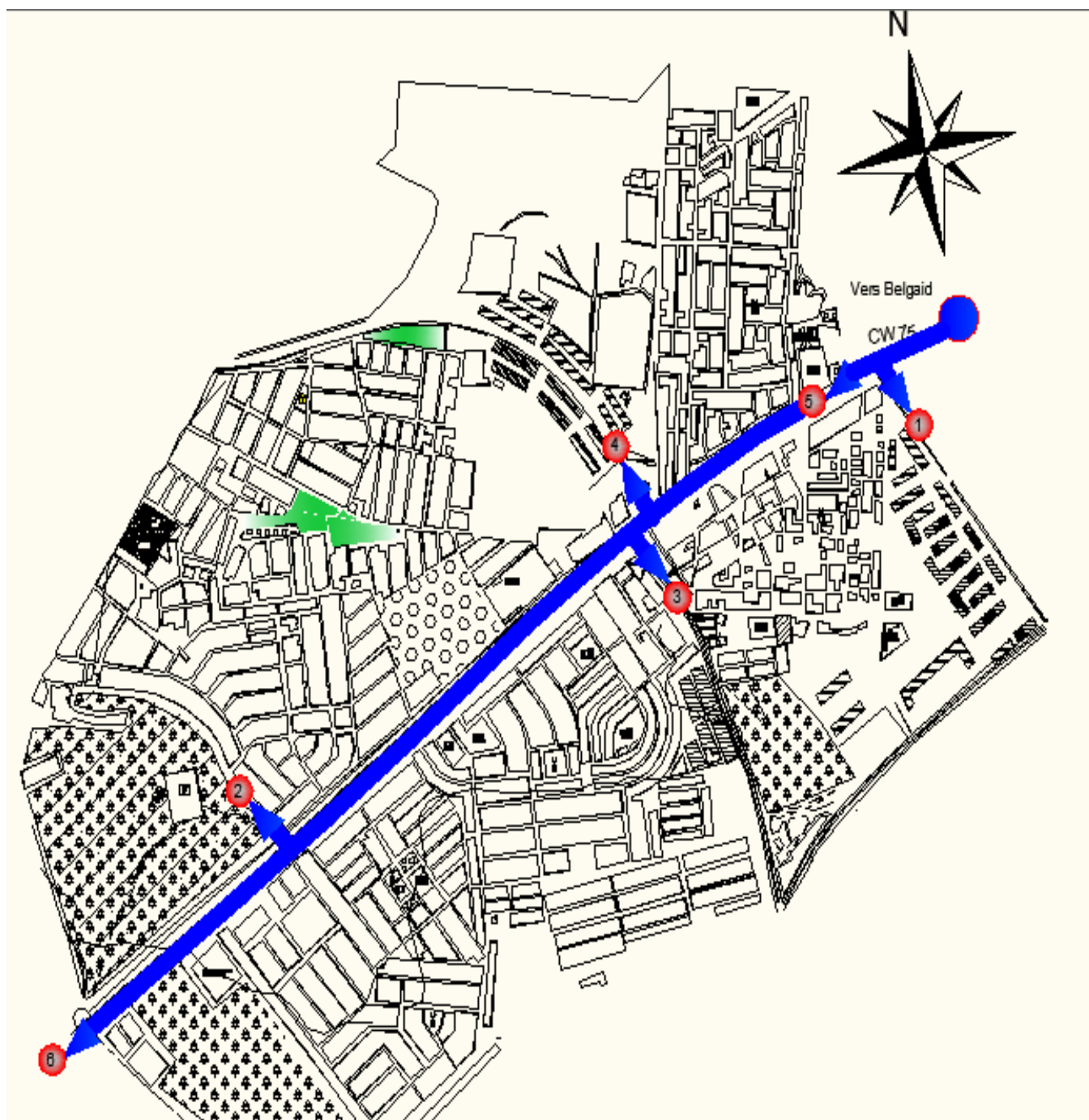
Variation de dimension

Variation de proportion



Carte n°10 : carte représente hiérarchisation des ilots

II. Analyse séquentielle :



Carte n°11 : carte représente les séquences du fragment analysé

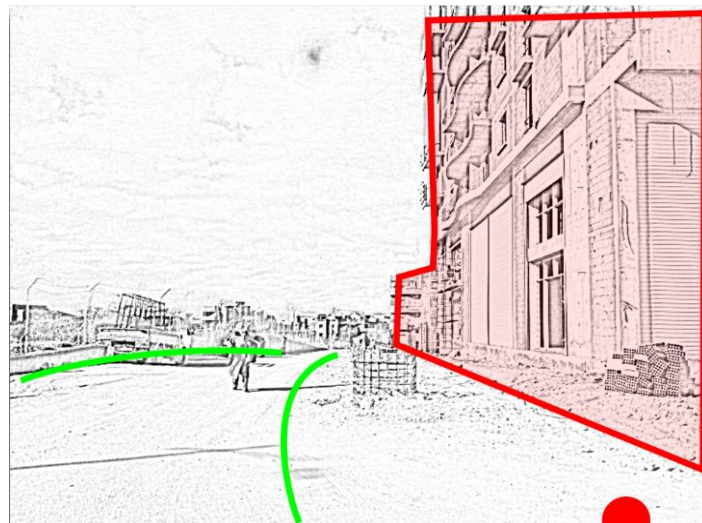
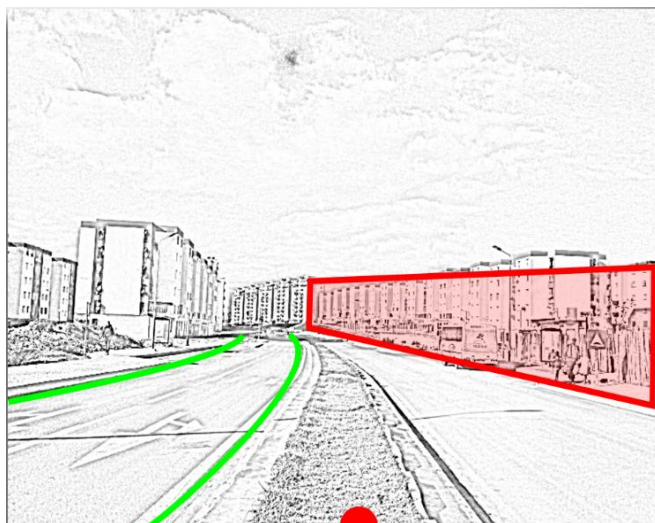


Séquence (01): Une suite des immeubles collectifs engendre une sensation de monotonie, cette dernière doit être revue sous l'angle des prescriptions urbaines pour procurer une certaine animation.

Séquence (02): Présence d'un habitat individuel d'un seul côté et de l'autre un parc urbain, permet de s'ouvrir sur un paysage bonchalant pour les habitants



Séquence (03): La hauteur des bâtiments (H) crée une impression d'étroitesse, façonnant un profil exigüe des ambiances urbaines pour l'observateur $L=H/3$.



Séquence (04) (05): Une fermeture sur la longueur de la rue donne un effet directionnel, traçant, d'une part, une perspective courbe et d'autre part une autre linéaire, qui suivent le parcours des habitations longeantes.

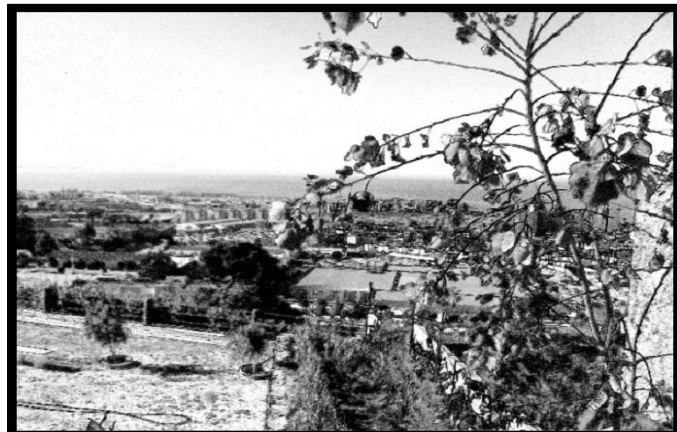


Séquence (06): Cette partie est plus ouverte, elle offre une étendue très large pour un quelconque aménagement, elle marque, en effet, le début d'une aventure d'un parcours qui doit être animé.

III. Analyse paysagere :



1- Un aménagement des espaces limitrophes qui ne rime à rien: les limites de la voie et de la chaussée, ainsi que l'espace vert ne sont pas bien clair



2- Le parc urbain de la forêt de Canastel offre des vues verdoyantes surplombant l'ancien village de Canastel



3- Un paysage désolé et presque amorphe



4- Des espaces intersticiels qui ne sont pas bien mis en évidence

Synthese :

Lexistece d'un paysage urbain de qualité caractérisé par la vue panoramique sur la mer méditerrané est mal exploité

Des réticence des autorité envers le passage des tracés du tramway

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 espace vierge ,on créant des espace de sociabilité qui serant un élément d'articulation entre les différents fonctions urbaines et aussi our renforcer l'identité et l'homogénéité du fragment

H-La façade urbaine :



Photo n°12 : façade urbaine de fragment d'étude

Le tracé du tramway, une ligne qui traverse une partie de la ville, une autre qui rencontre l'idée d'agglomération, a tendance a nous faire croire qu'il est support de 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

Ce phénomène a bouleversé la qualité architecturale du tissu urbain :

- Une hétérogénéité et disconuité de la façade urbaine a 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 architecturale
- L'absence d'alignement des constructions d'ou vient la pauvreté de qualité architecturale.
- Une hétérogénéité entre le plein et le vide dans la façade urbaine et la variation des hauteurs
- Disconuité 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

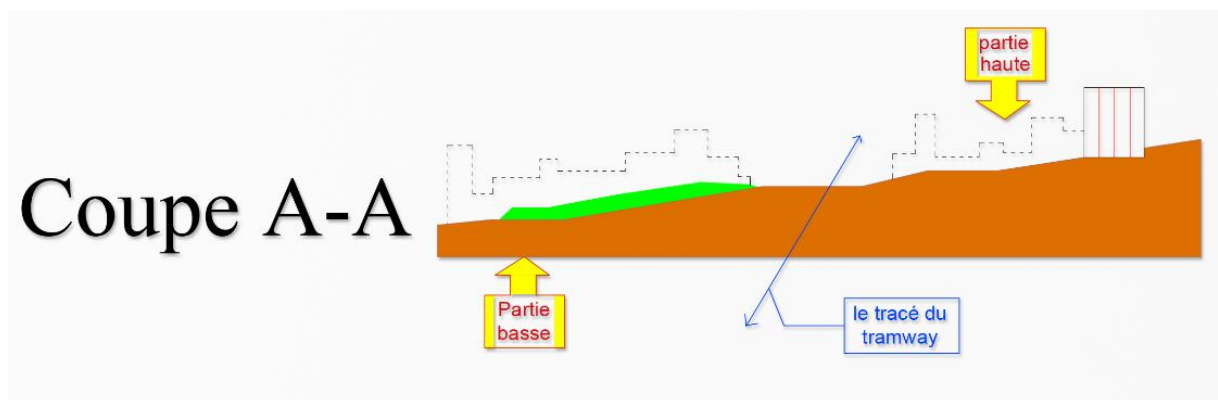
- Partie haute d'une pente de 5 %
- Partie basse d'une pente de 9 %

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

Carte n°12 : carte de morphologie du fragment d'étude



La coupe du fragment :



Carte n°13 : carte représente la coupe A-A

Synthèse global :

Après l'analyse urbaine de la zone étudié ont constate les points suivant qui nous montrent une synthèse générale sur cette zone.



Carte n°14 : carte représente une synthèse globale de l'analyse

Chapitre 03 : Analyse thématique a l'échelle urbaine

- **Exemple 01** : l'extension de la ligne du tramway a Clermont Ferrand. France-----36
- **Exemple 02** : habiter les délaissés d'infrastructure Shanghai-----44
- **Exemple 03** : restructurer le village d'Eigenbilzen grâce au passage du tram-train Belgique -----48
- **Exemple 04** : Analyse urbaine EuralilLE -----50

Exemple 01 : l'extension de la ligne du tramway a Clermont Ferrand. France

Clermont ferrand est une grande ville du centre de la franc ,marqué par son historique riche et constitue la premiere plate forme énergétique d'europe .clerment ferrand cœur d'une agglomération de 170000 hbitant est tout ala fois une ville industrielle universitaire ,culturelle et festive ouverte sur la région et sur le monde.

Photo n°13: la ville de Clermont-Ferrand



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

1-Présentation du projet urbain :

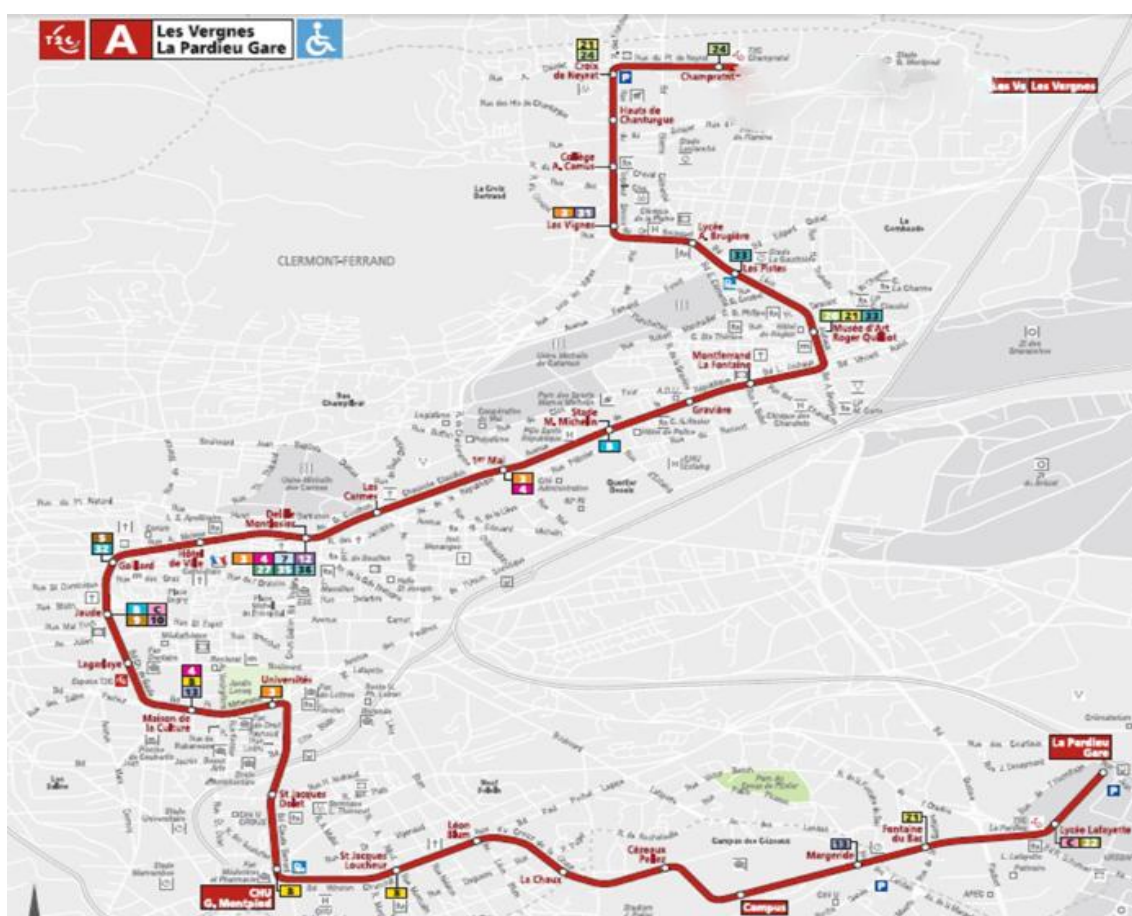
La ligne A de tramway de Clermont Ferrand a été mise en service partiellement en 2006 puis en totalité en 2007, accompagné d'une restructuration du réseau de bus urbains et d'opération en faveur de l'inter modalité et des modes doux.

Cette ligne a ,d'une longueur de 14 Km, relie les quartier nord aux quartiers sud de Clermont Ferrand en desservant l'hyper-centre principale parties dense de l'agglomérations (population, emplois ,équipements)sont desservies ainsi que de nombreux quartiers populaires ,la ligne A dessert plus de 75000habitant et 50000 emplois .

Cette ligne a connu un succès important avec aujourd'hui 40000 voyageurs/jour en moyenne, montrant l'efficacité de ce mode de transport.

Le projet urbain visant Clermont Ferrand consiste a 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 a densifier at. a urbaniser cette entrée de ville.

Photo n°14: le tracé du tramway existant a Clermont Ferrand



Source : site : www.clermont-ferrand.fr /

2-Objectifs :

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

- D'désenclavement du quartier nord de l'agglomération clermontoise et en particulier du quartier des vergnes, permettant de desservir une zone dense de population et d'emplois ainsi que tout le projet connexe.
- Réorganisation du réseau de bus, avec une économie, avec une économie bus.km mais sans rabattement systématique sur le tramway, afin d'offrir une offre de transports collectifs complémentaires 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 commerce dans cette partie de la ville .
- La rénovation urbaine des 2 secteurs champratel et vergne après l'extension de la ligne A du tramway qui touchant :

1/ requalification des quartiers anciens dégradés.

2/réaménagement des espaces publics de loisirs

3/restructuration des plateaux sportifs a vergnes.

4/création d'un pole de service public et un jardin a vergne e la création d'un ensemble de loisirs a champratél.

5/prolongement et aménagement du boulevard Adrian Marbot.

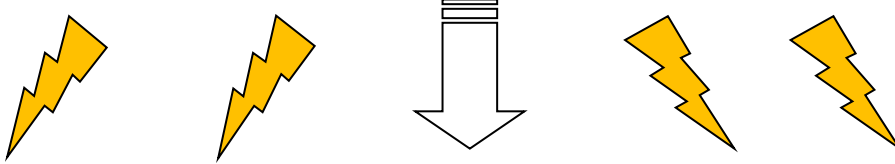
6/valorisation du bois jo a champratéle et de ses entrée et extension de ses jardins familiaux.

Photo n°15: l'extension de la ligne du tramway vers les 2 secteur champartel et vergne et son insertion dans les projets de rénovation urbaine.

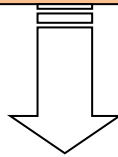


3-La stratégie du projet urbain :

Le developement de la ville de clermont ferrand et son extension vers le nord



Lenclavement et la séparation du nouveau secteur nord par rapport au centre ville



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

Donner un signe fort de désenclavement a des secteurs en difficulté

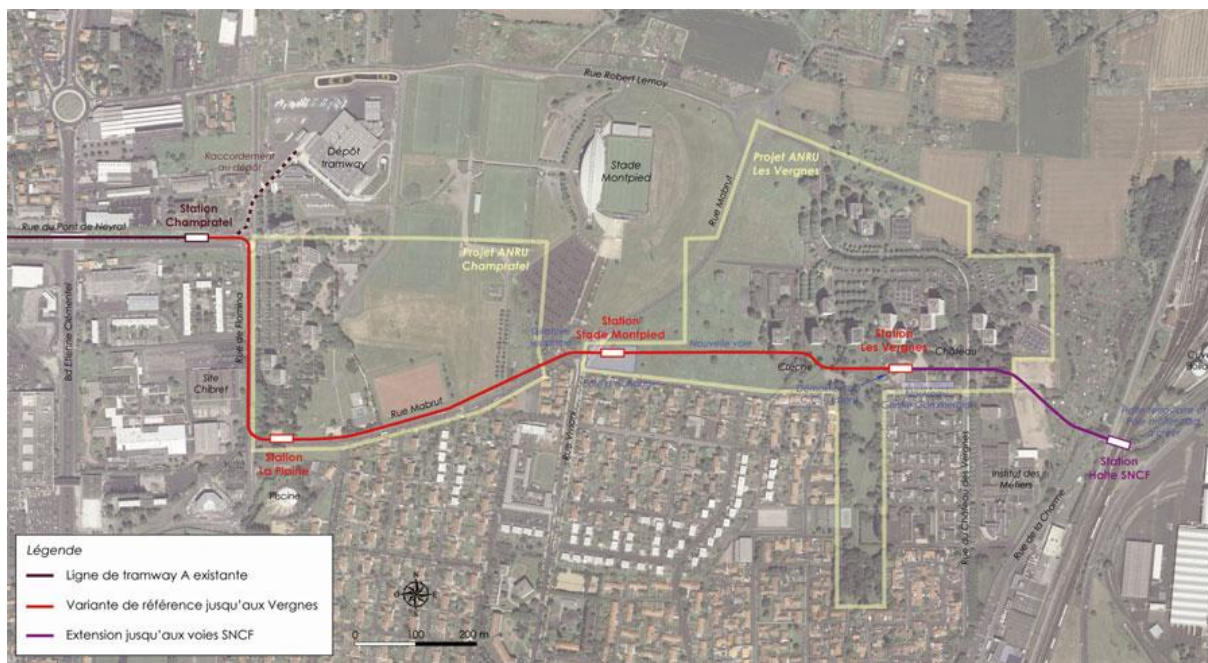


Photo n°16 :photo montrant le nouveau tracé de la ligne A du tramway

3-2/ une meilleure desserte de l'ensemble des équipements situés au secteurs les vergnes :

Le projet aura un impacte positif en offrant une meilleure desserte de l'ensemble des équipement situés a proximité des futures stations. la carte ci-dessous represente les équipements (écoles,équipement culturelle et sportif)desservis par l'extension du tramway jusqu'aux vergnes

Carte n° 15:carte montrant la meilleure desserte de l'ensemble du secteur vergnes.



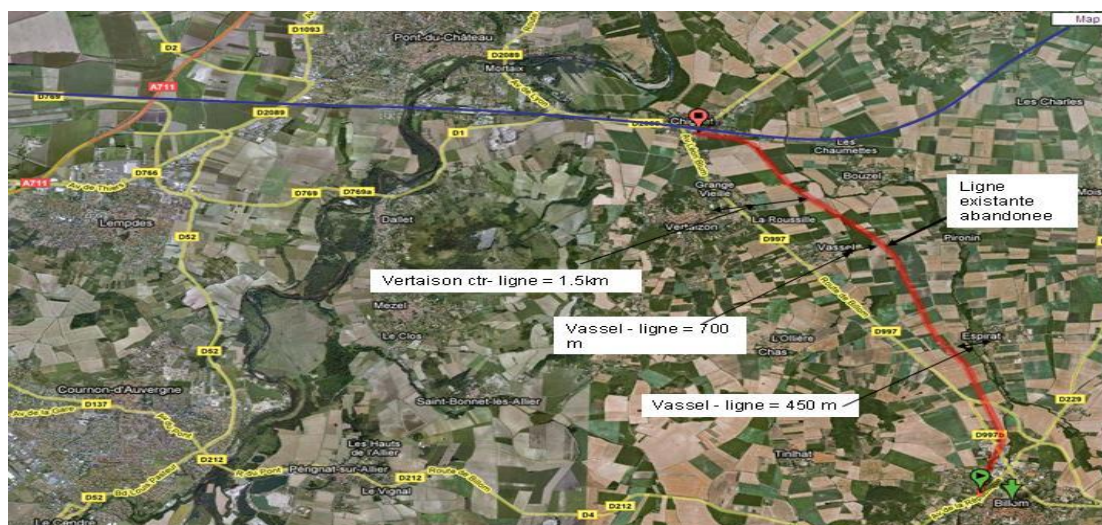
Source : site : www.clermont-Ferrand.Fr/

3-3/ Hiérarchisation du réseau de voirie :

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

- Un manque de lisibilité dans l'organisation des routes.
- Des niveaux de trafic qui ne sont pas toujours en d'accord avec l'environnement urbain.
- L'absence d'une liaison directe reliant le quartier de champatrel au quartier des vergnes

carte n°16: organisation actuelle du réseau de voirie



Source : site : www.clermont-ferrand.fr/

Photo n° 18 : organisation a terme, amorcé avec l'extension du tramway



Source : site : www.clermont-ferrand.fr/

Le développement du réseau de voirie doit viser a redéfinir la hiérarchie des routes autour d'une organisation lisible, et a améliorer la gestion du trafic en vue de limiter les nuisance automobile pour les riveraines .les créations de routes liées aux projets de rénovation urbaine des quartiers de champatrel et des vergnes doivent permettre d'assurer la continuité de la trame urbaine.les différents réflexions menées jusqu'à présent sur le développements du réseau viaire en lien avec les projets de rénovations de l'aire d'étude ont permis d'aboutir au schémas de voirie ci-dessus.

3-4/ Réaménagement des boulevards accueillant les stations du tramway :

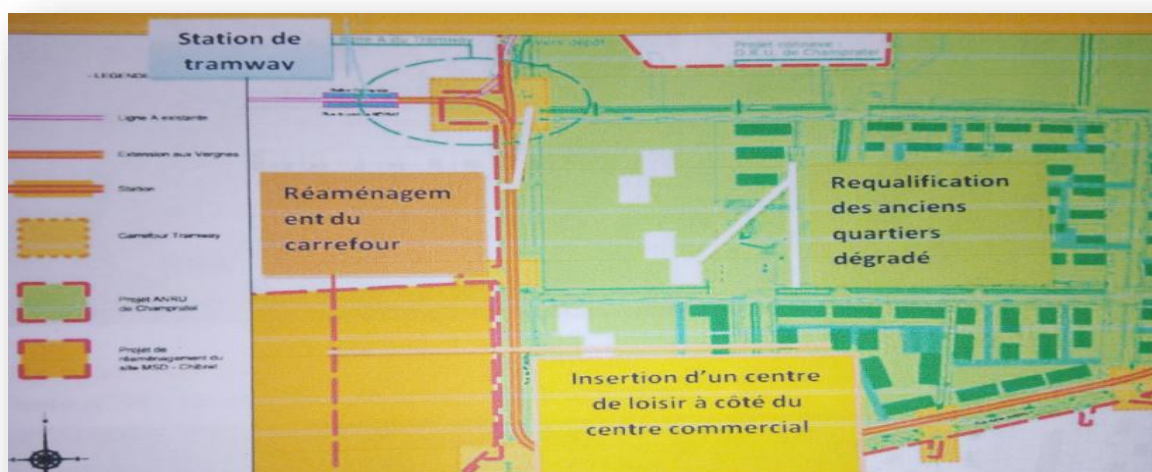
- **Boulevard du quartier champartel :**

Photo n° 19 : photo montrant le boulevard champrate :



Source : site www.clermont-ferrand.fr /

Carte n°17 : plan d'aménagement du boulevard champrate



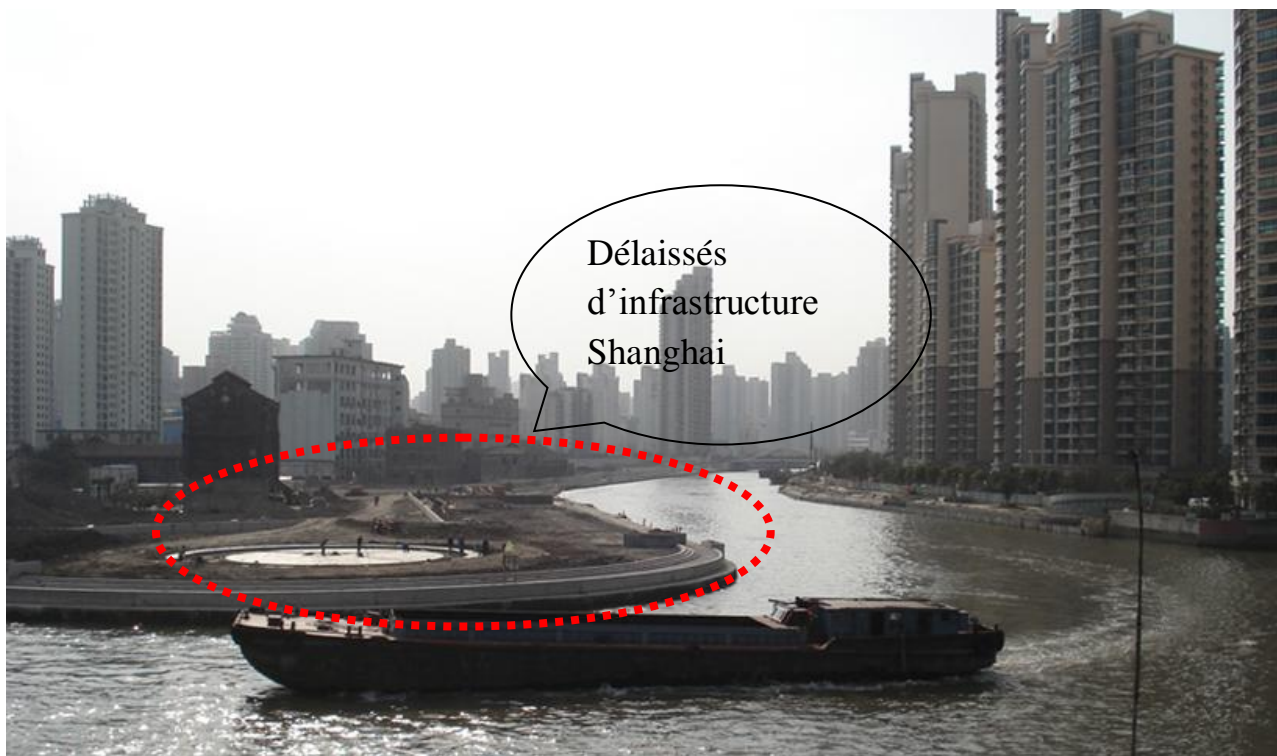
4-Synthèse :

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

- Renforcer le descenclavement du quartier
- Donner une nouvelle image u quartier délaissé et lui donner une nouvelle structur.
- Urbain dispersé cohérente apte a forger une identité urbaine et architecturale.
- Reorganisation des espace liées aux activités économique et commerciale.
- Les équipements nécessaire aux habitants du quartier .
- Renforcer la diversification des quartiers
- Améliorer le cadre de vie des habitants.

Exemple 03 : habiter les délaissés d'infrastructure-Shanghai

Photo n° 20: les délaissés d'infrastructure Shanghai. Chine



Source : mémoire de fin d'étude2011.

Fiche technique du projet urbain

Date de réalisation : 2009

Site : Shanghai-chine

Problématique :- intégrer la gare principale (tramway-train) de Shanghai dans son quartier

-Supprimer les ruptures urbaines

Surface : 100ha

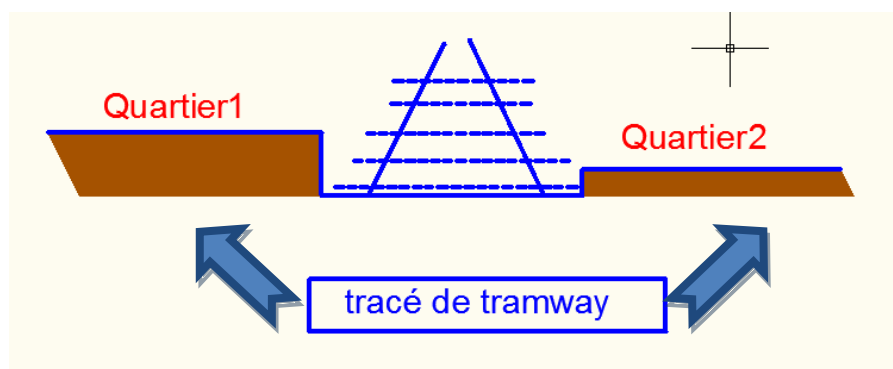
1-Problématique du projet :

Rupture entre 2 quartiers mise en opposition

Photo n° 21: une infrastructure rupture



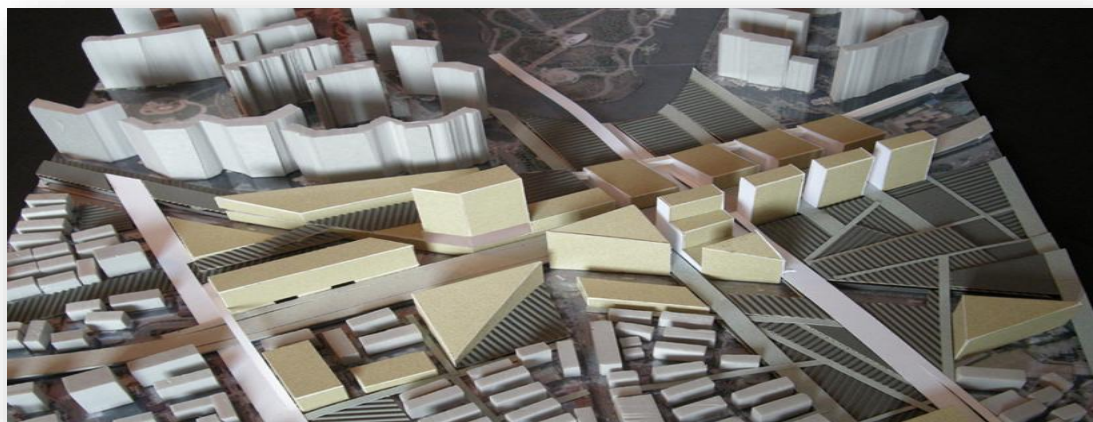
Source :site : habiter les délaissés d'infrastructure-Shanghai



Source : mémoire de fin d'étude

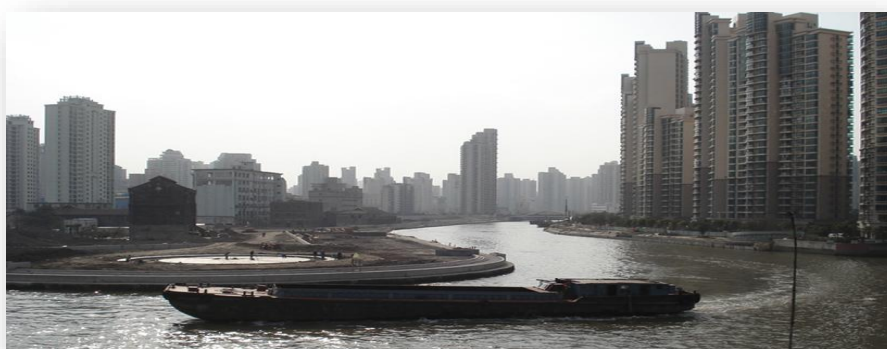
2-La transition d'échelle et la discontinuité d'espace public :

Photo n°22: maquette d'étude – transition d'échelle.



3-Un site au cœur de la ville de Shanghai entre la rivière et la ligne tram /train :

Photo n°23 : situation stratégique du site par rapport au centre-ville de shanghai



4-Objectif du projet :

Photo n° 24:

**Plan de masse
Projeté .**

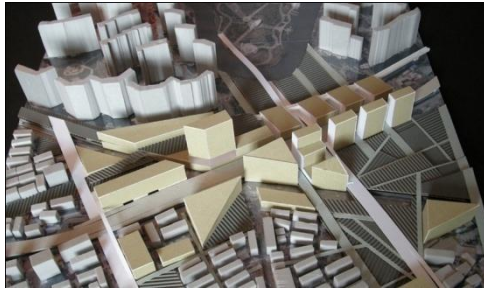
Source : mémoire de fin d'étude



Source : mémoire de fin d'étude

Mode d'habiter au sein de l'urbain dispersé a l'extrémité Est d'Oran

01



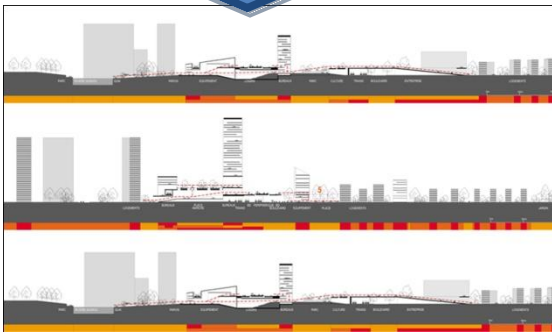
Utiliser un délaissé d'infrastructure pour connecter plusieurs quartier

02



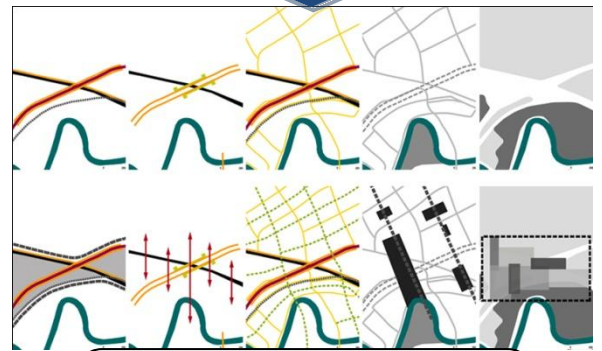
Créer de nouveau liens facilité le déplacement doux

03



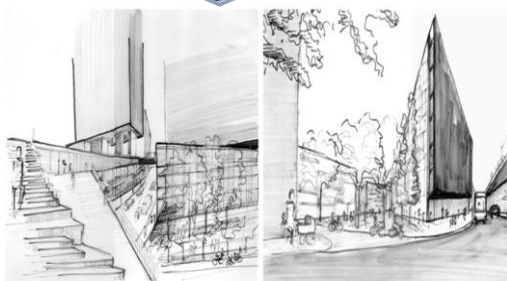
Utiliser les changements de niveaux pour créer la traverse

04



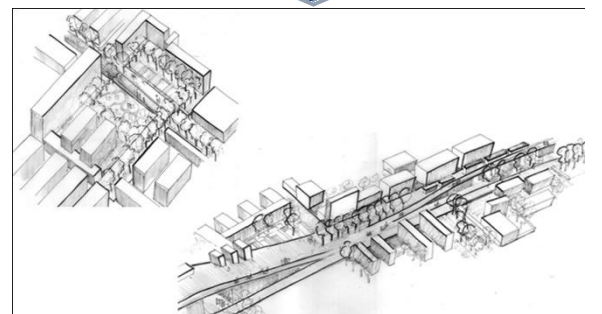
Principe de restructuration d'un nœud : train, métro, autoroute, fleuve

05



Composer les espaces autour de la mobilité. Percevoir l'infrastructure comme un atout

06



Le réseau piétonnier restructure l'espace urbain

Exemple 03 : restructurer le village d'eigenbilzen grace au passage du tram-train Belgique .

Photo n°25: village d'Eihenbilzen Belgique.



source :site(atelier Amélie Fontaine)

Fiche technique du projet urbain

Date de réalisation : mars 2009.

Site : Eingenbilzen- Belgique.

Problématique :restructurer le village d'eigenbilzen grace au passage du tram .

Surface : 7 ha .

1-Probleme majeurs de cette restructuration :

photo n°26:village linéaire autour du tracé du tramway



source : site (atelier Amélie Fontaine)

2-Objectif du projet :

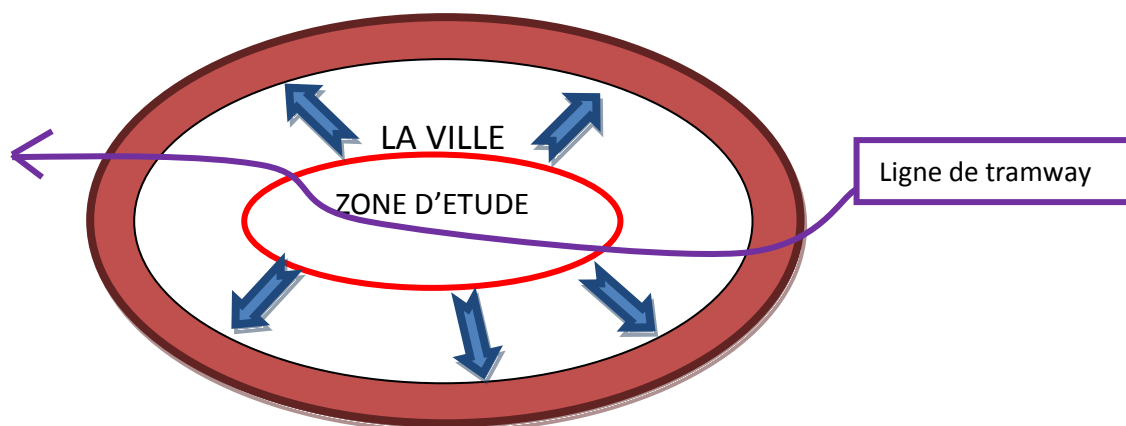
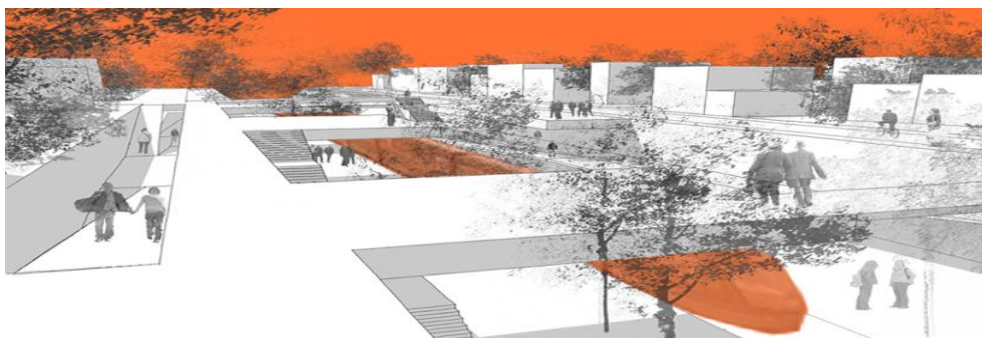
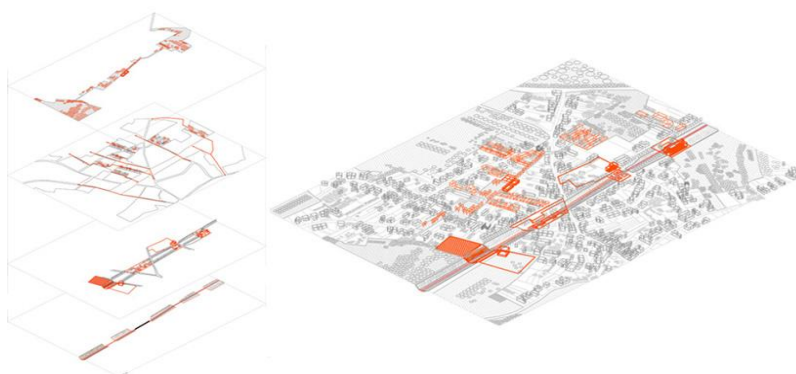


Photo n°27 : création des ponts mixtes pour casser la rupture causée par le passage de la ligne du tramway.



source : site (atelier Amélie Fontaine)

Photo n°28: actions effectués dans la restructuration



source : site (atelier Amélie Fontaine)

Les actions :

- Réhabilitation de bâti entouré.
- Jonction entre quartier.
- Voirie mécanique, piétonne cyclable.
- Réseau V.R.D

Restructurer l'espace autour grâce au passage de tramway.

Exemple 04: Analyse urbaine Euralille.

1- Concept :

Euralille est un quartier d'affaires français situé sur la villes de Lille et de La Madeleine, dans la région Hauts-de-France, au sein de la Métropole Européenne de Lille. Troisième quartier d'affaires de France après La Défense (Paris) et La Part-Dieu (Lyon), et reconnu au niveau national et européen, il bénéficie de nombreuses infrastructures, en particulier des gares de Lille-Flandres et de Lille-Europe, du boulevard périphérique de Lille, du tramway, du métro ou encore du Grand Boulevard, ainsi que d'un emplacement idéal à proximité du centre de Lille, ville située à proximité directe des principales métropoles du Nord-Ouest de l'Europe (Paris, Londres, Bruxelles, Cologne, Amsterdam et Luxembourg).

Depuis le début de sa construction dans les années 1990, découlant de la création de la gare de Lille-Europe, de la LGV Nord (plaçant Lille au centre des trajets ferroviaires entre Paris, Bruxelles et Londres) et du tunnel sous la Manche, Euralille est toujours un quartier en pleine expansion. Il a permis la construction de 1 120 000 m² de bureaux et le projet prévoit encore de nombreuses nouvelles constructions dans les années à venir.

Outre l'un des plus grands centres commerciaux de France, Euralille contient principalement des bureaux, mais également des logements, des hôtels, un casino, un palais des congrès et d'expositions, des restaurants, des parcs et espaces publics, une salle de concert, un zénith, des écoles d'enseignement supérieur ainsi que plusieurs lieux culturels.

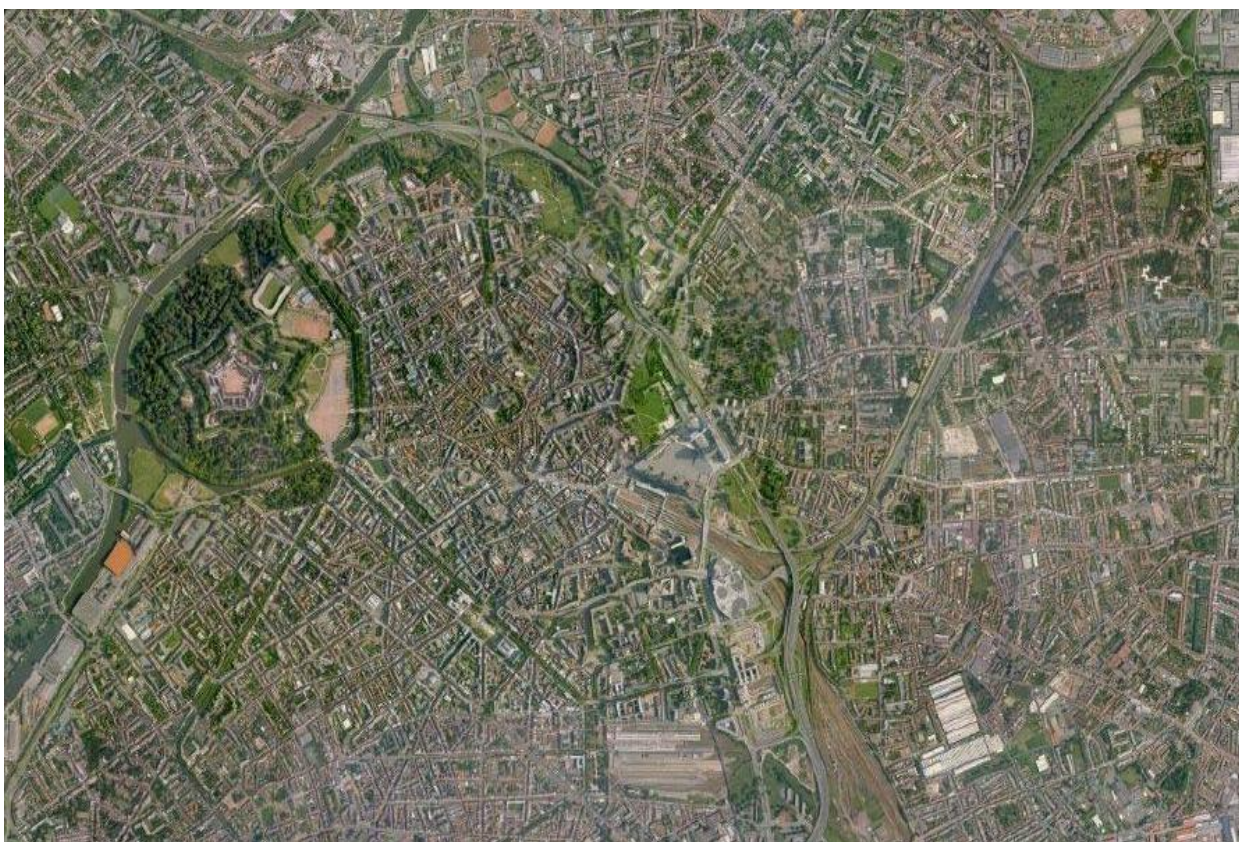


Photo n°29 : image satellitaire sur la ville de Lille

source : www.eurallille.com

2-Opportunité :

- tunnel sous la Manche reliant Paris à Londres.
- Pierre Mauroy (maire de Lille) défend Le passage du tracé du TGV par Lille.
- Il se bat ensuite pour l'implantation De la gare au cœur de la ville.
- Lille devient un centre d'échanges à L'échelle européenne.



Naissance d'une dynamique
Favorable au développement d'un
Projet urbain.

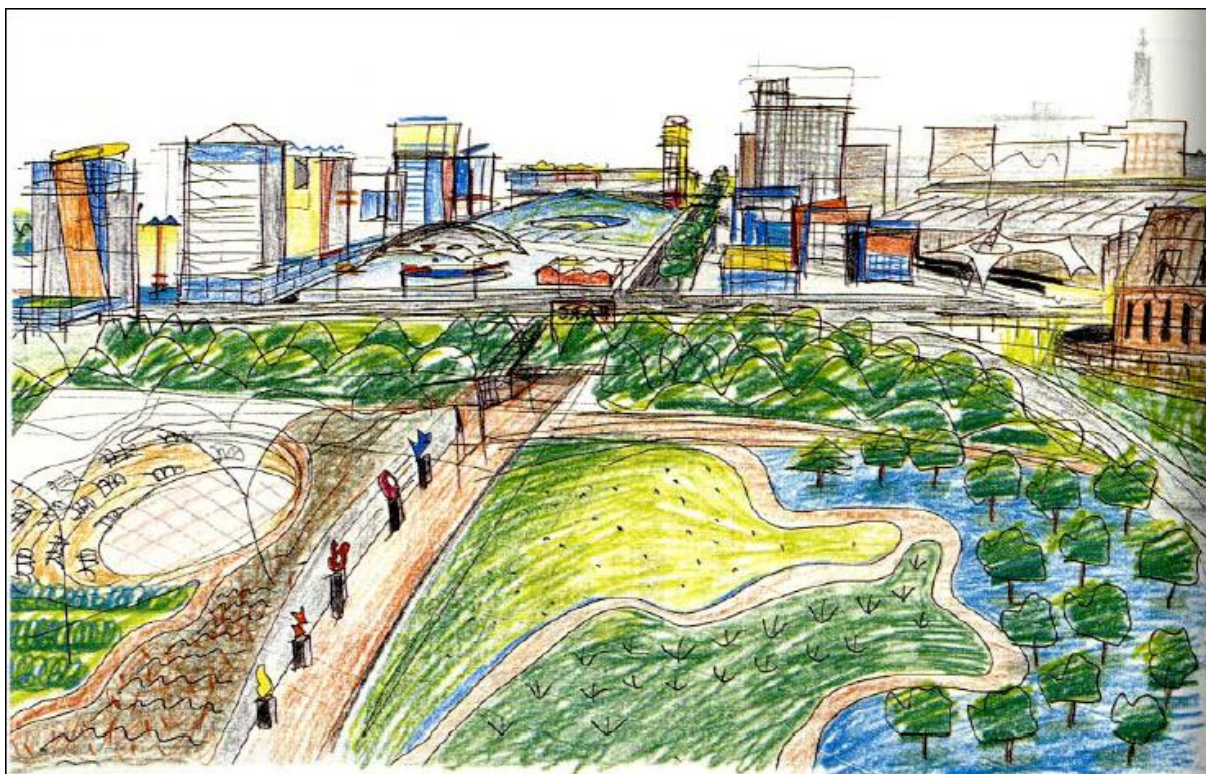


Photo n°30 : esquisse présente le développement du projet urbain

Mode d'habiter au sein de l'urbain dispersé a l'extrémité Est d'Oran

Constitution d'une équipe d'études sous
La direction de Jean-Paul Baïetto.

- objectif: réflexion prospective.

1987 1988 1989

- Le « programme cadre » et le « schéma Spatial de référence » sont arrêtés.

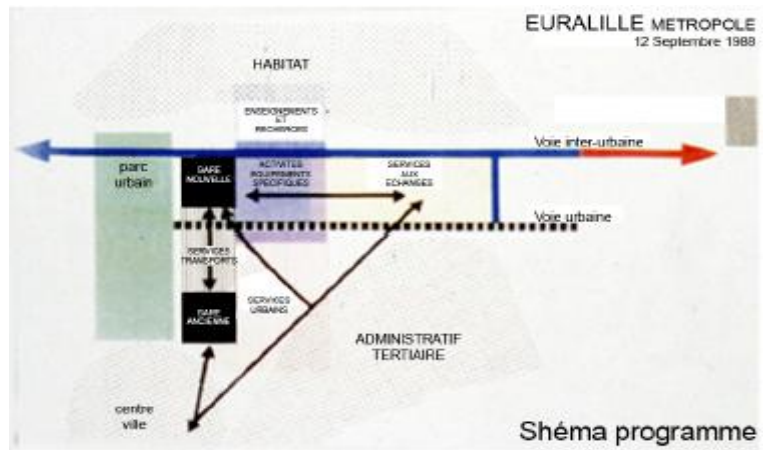
- Rem Koolhaas est choisi comme
Architecte urbaniste parmi 8
concepteurs

(4 français et 4 européens).

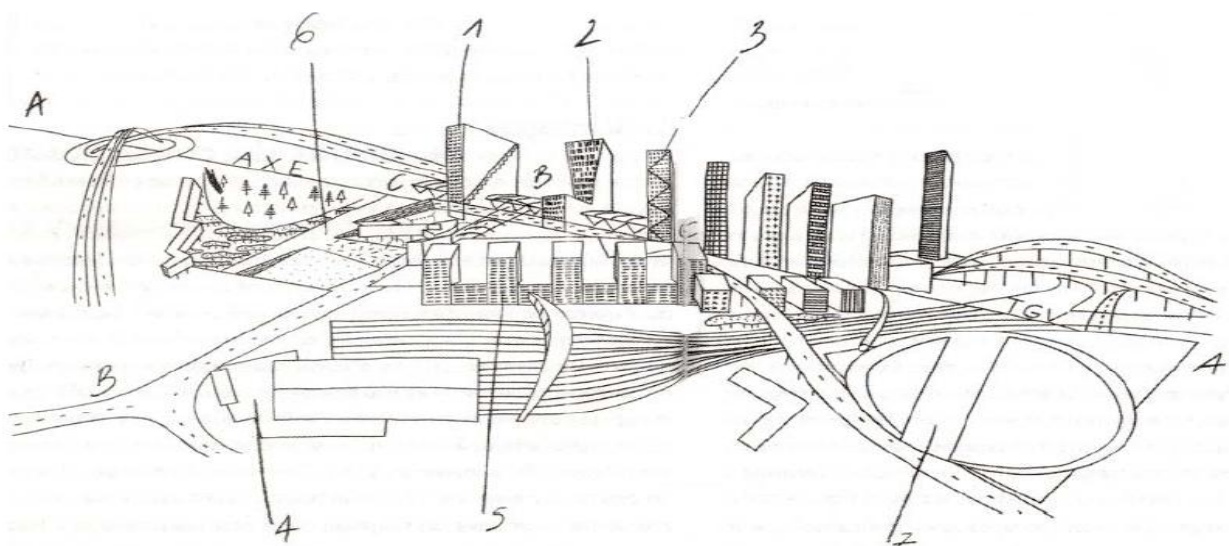
- critère de choix: il a défendu une vision
De la ville et pas un projet.

- Le site est caractérisé par la présence
De réseaux complexes (voies ferrés,
Périphérique, échangeur, métro,
Tramway...). Koolhaas a la volonté de
Développer un projet qui « assume et
Valorise les potentialités du site ».

- Le « programme cadre » et le « schéma
spatial de référence » sont arrêtés.



photos n° 31: schéma programmatique



Axe AA: ligne TGV

Axe BB: Rue Le Corbusier

Axe CC: gare TGV

1, 2 & 3: tours érigées sur gare

4: ancienne gare

5: triangle des gares (services et commerces)

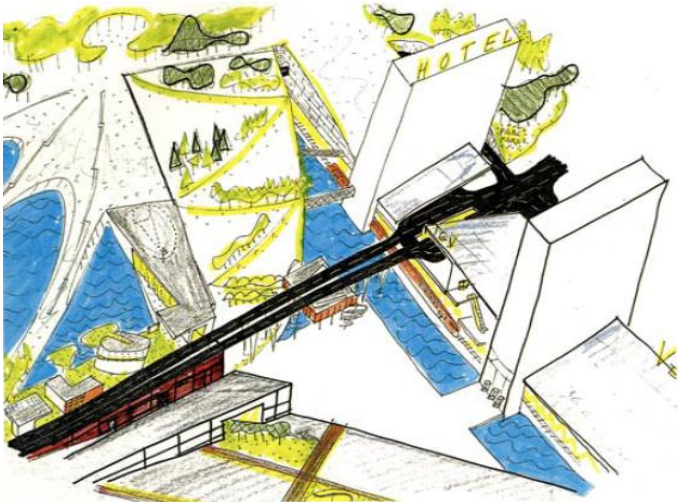
6: Parc urbain (Matisse)

7: Congrexpo (Lille Grand Palais)

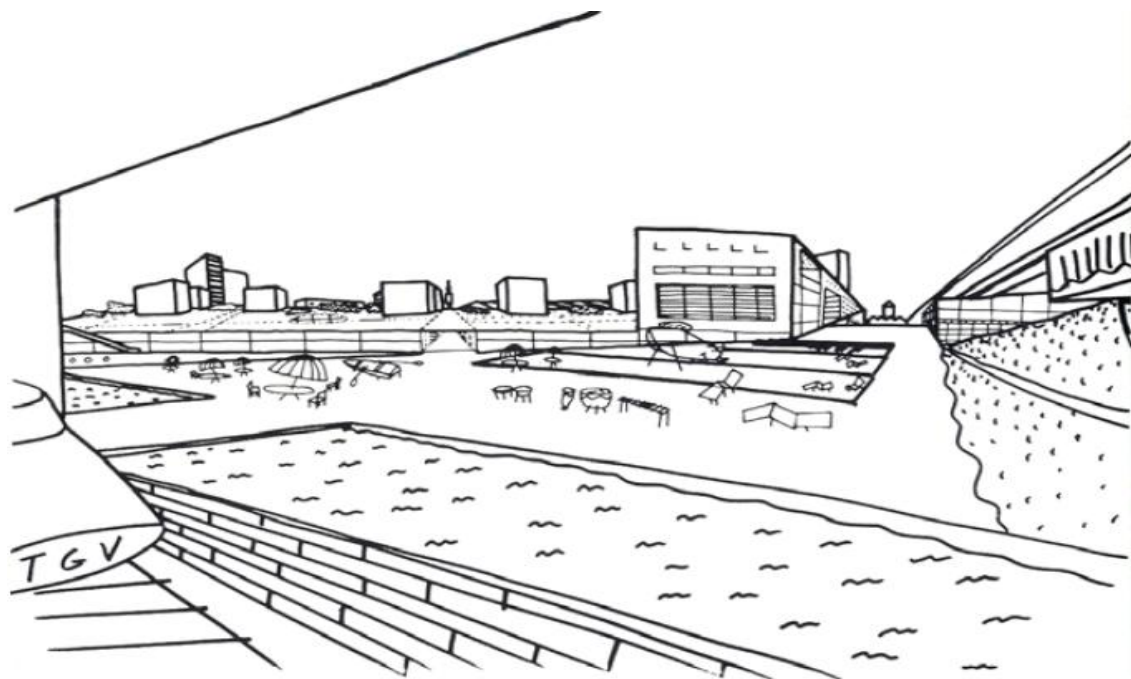
Le point de départ du projet : la gare TGV

Mode d'habiter au sein de l'urbain dispersé a l'extrémité Est d'Oran

- pôle d'articulation des réseaux de transports
- symbole du mouvement et des technologies de pointe de l'époque
- concept de la fenêtre la « fenêtre TGV »
- en découle la Place François Mitterrand et le Viaduc Le Corbusier



Photos n° 32: photos et schémas présente le point de départ de projet (la gare TGV).



source : site : www.Eurallile.com

3-Objectif :

Un objectif fort : la volonté de rupture avec l'existant.

- casser la culture et l'image Traditionnelle de la région Lilloise, afin de créer un « Electrochoc » créateur d'une Dynamique.
- Souhait d'une identité forte Pour le quartier avec une Monumentalisation des Infrastructures, comme les Tours plantées dans la gare ou le centre commercial.
- Euralille comme symbole de Modernité et de créativité, Indépendamment du tissu Local. «C'est le vecteur du Renouveau économique et du Positionnement international De la capitale lilloise».



Photo n° 33 : image sur la capitale lilloise

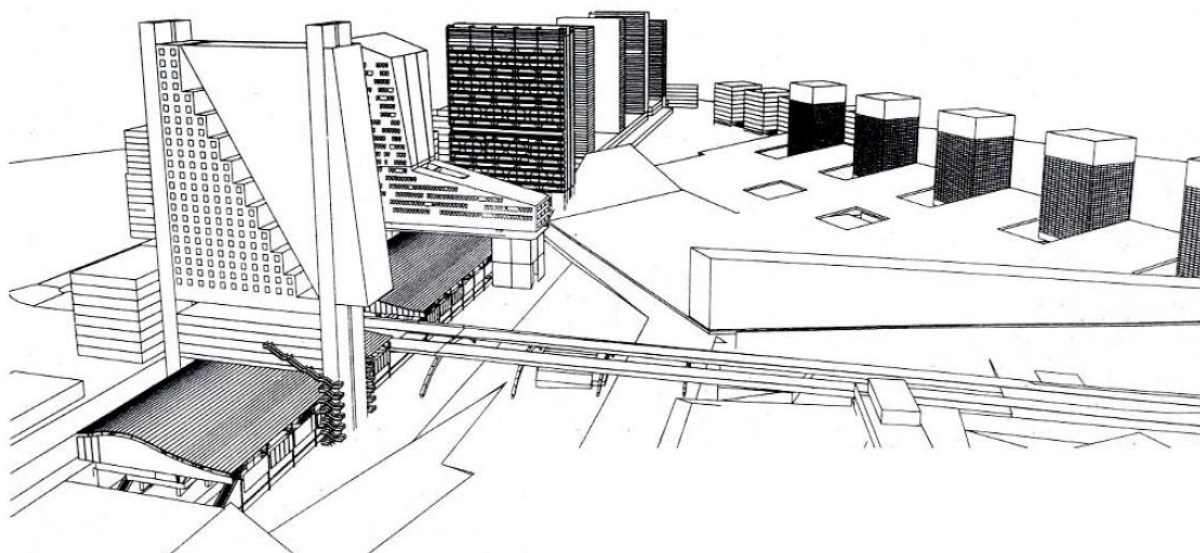


Photo n°34 : la dynamiste de quartier d'Euralille

source : www.Eurallille.com

4-EURALILLE :

- Pôle urbain dressé dans la verticalité.
- Scission entre le parc et l'espace du Complexe marchand.
- Thème architectural du bel objet.
- Notions de transit, de mouvement, de Passage.
- Structuration des espaces pleins : Définit de beaux objets.



Ville traditionnelle

- Tissu continu de la ville, où toutes les Fonctions s'entrelacent à l'horizontale.
- Espace public traditionnellement constitué de rues et de places.
- Thème architectural de la belle façade.
- Notions de permanence, de durabilité, de population de quartier.
- Structuration des espaces creux : déclinaison du thème de la belle façade.

- ❖ Mise en place du « cercle de qualité Urbaine et architecturale ». Emprunte, Parc Matisse

4-1 Les architecte :

- Choix des différentes équipes

D'architectes pour l'opération. Principe du choix: architectes nationales ou internationales plus un Lillois.

- Jean-Marie Dutilleux, gare TGV.
- Jean Nouvel (avec Marc Pain avoine), le « triangle des gares » (centre commercial et divers équipements)
- Rem Koolhaas, Lille Grand Palais
- Christian de Portzamparc, Tour Crédit Lyonnais
- Claude Vasconi (associé à Jean-Claude Burdèse et Patrick Vanderdoodt), Tour LilleEurope, World Trade Center.
- François Deslauguier, viaduc.

4-2 Debut de projet :



Mode d'habiter au sein de l'urbain dispersé a l'extrémité Est d'Oran

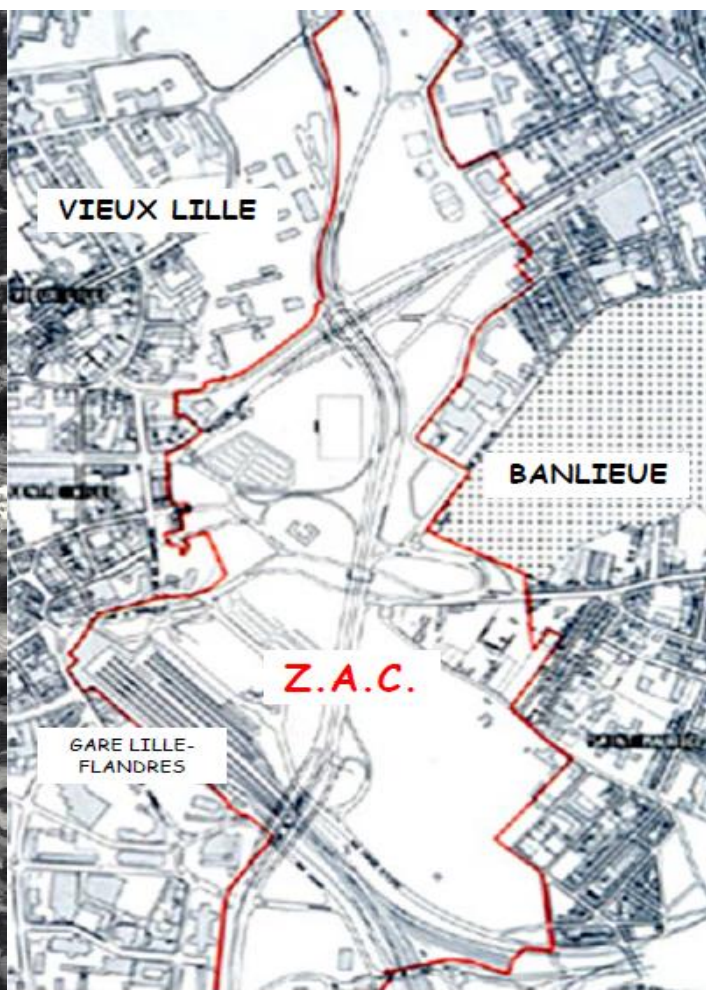
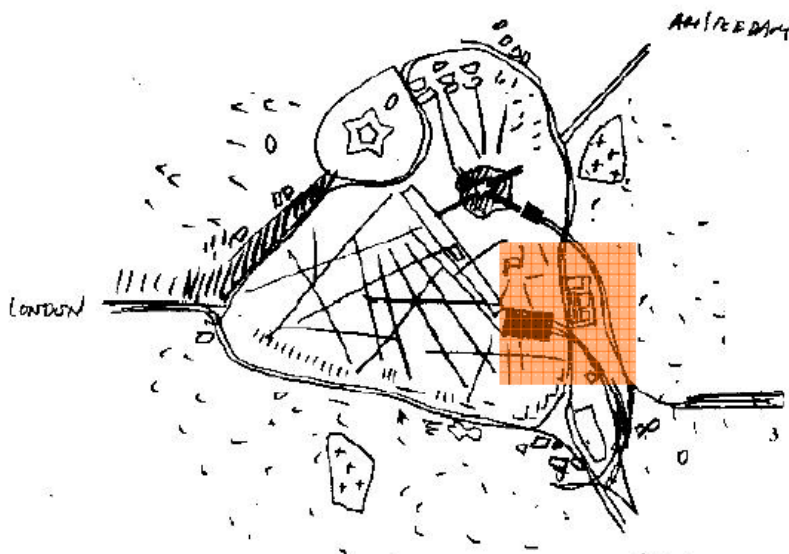
- Adoption du projet et constitution de la société anonyme d'économie mixte Euralille (SAEM) chargée de l'aménagement et du développement du projet.
- Création de la Zone d'Aménagement Concertée du Centre International d'Affaires des Gares.

En Février

Lancement des travaux de la première Phase.

2 000 personnes en effectif de pointe ont œuvré sur le chantier qui a compté jusqu'à

Une trentaine de grues.



Photon° 35 : la zone étudiée dans les phases de projet (eurallille).

Inauguration des principaux équipements :

- La gare Lille Europe
- le centre commercial et ses superstructures
- l'atrium
- les tours Crédit Lyonnais et Lille Europe
- Lille-Grand-Palais
- le groupe scolaire international...
- une première tranche du parc Henri Matisse est livrée.



Photon° 36 : la gare TGV de Lille

L'aménagement du secteur rentre dans une nouvelle période, marquée par la volonté d'atténuer les effets de rupture, de mieux intégrer la réalité économique et sociale et de retisser des liens avec les quartiers environnants.



Photon° 37 : le secteur qui relie les quartiers environnant la gare TGV.

4-3 Le projet commence :

Lancement d'un pré étude pour la création d'une nouvelle ZAC sur les anciens sites de la foire de LILLE.

- remaniement de la SAEM
- nouvelle méthode de travail de la maîtrise d'ouvrage: la SAEM pilote alors différentes équipes de concepteurs triés en fonction de la problématique de chaque secteurs.
- Création de la ZAC Euralille 2.
- Suite à la consultation du marché de définition, sont désignés L'agence Du sapin-Leclercq et TER (Paysagistes).
- Premier chantier sur le secteur Saint Maurice.
- Lancement d'un vaste programme d'aménagement d'espaces publics

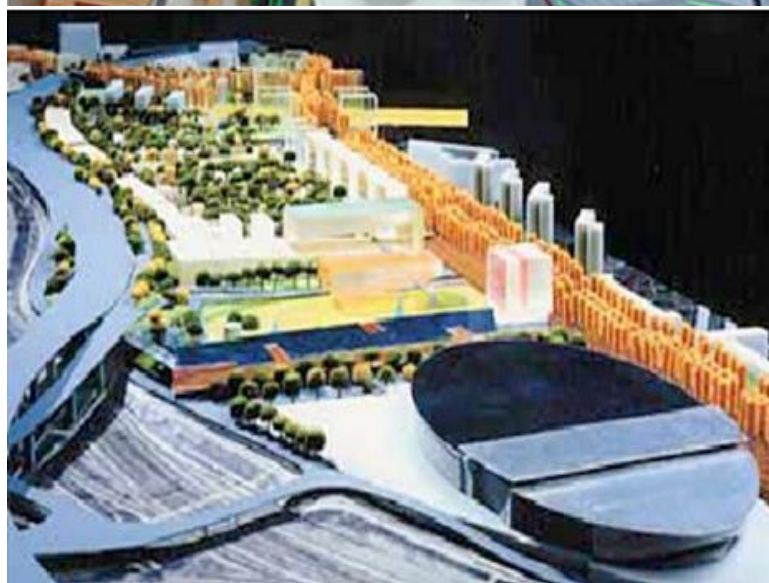


Photo n°38 : des photo de maquette de plusieurs vue présente les aménagement sur les quartier.

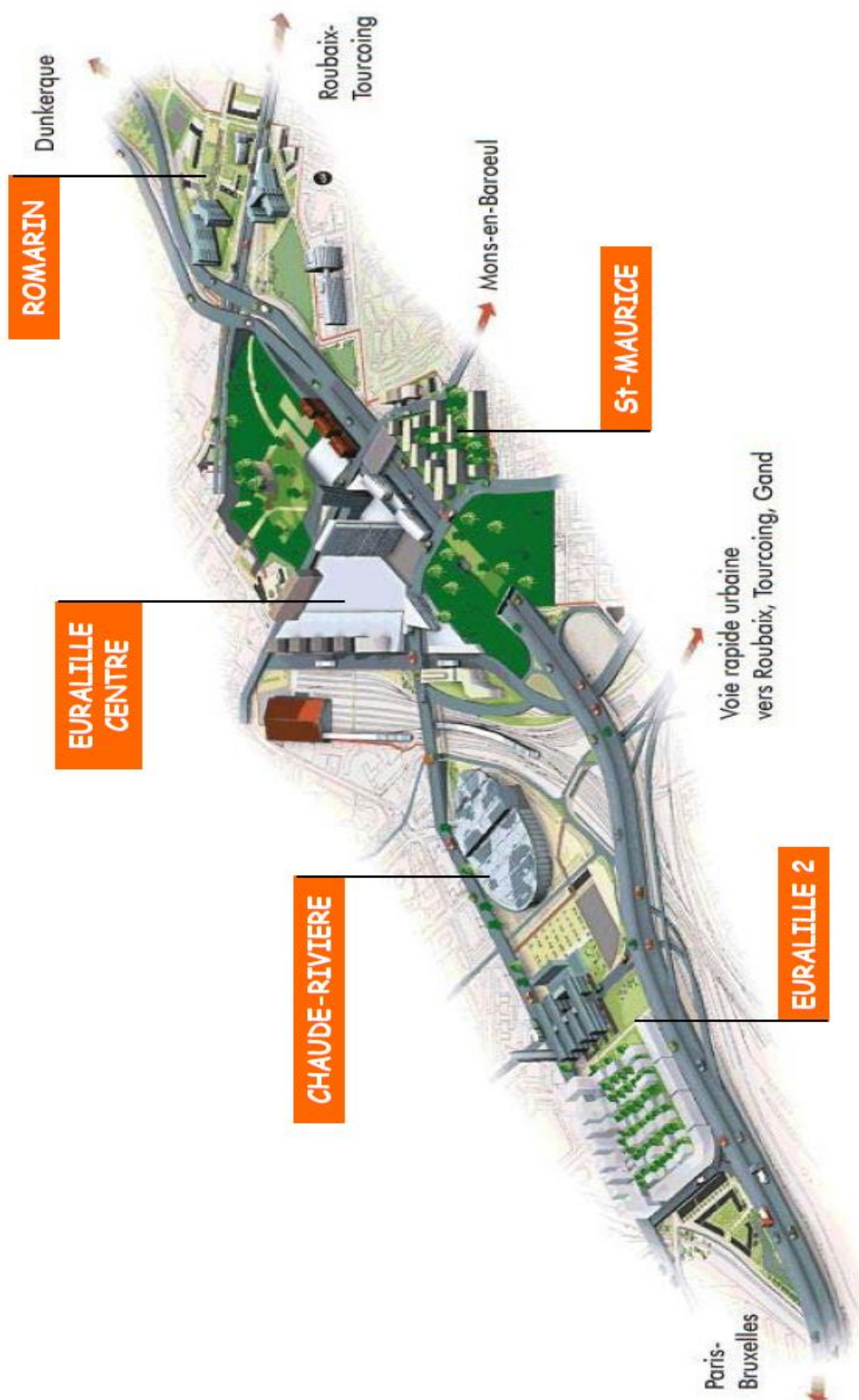
4-4 Dans les années 2001 2002 – 2003 :

- Lancement du chantier de la cité des Affaires, sur le socle de parking nord de la Gare Lille Europe.
- Livraison des nouvelles opérations de bureaux et de logements sur les secteurs Saint Maurice, Romarin et central.
- Début de la commercialisation des Programmes d'Euralille 2.



Photo n° 39 : la gare TGV de Lille

5-Vision global :



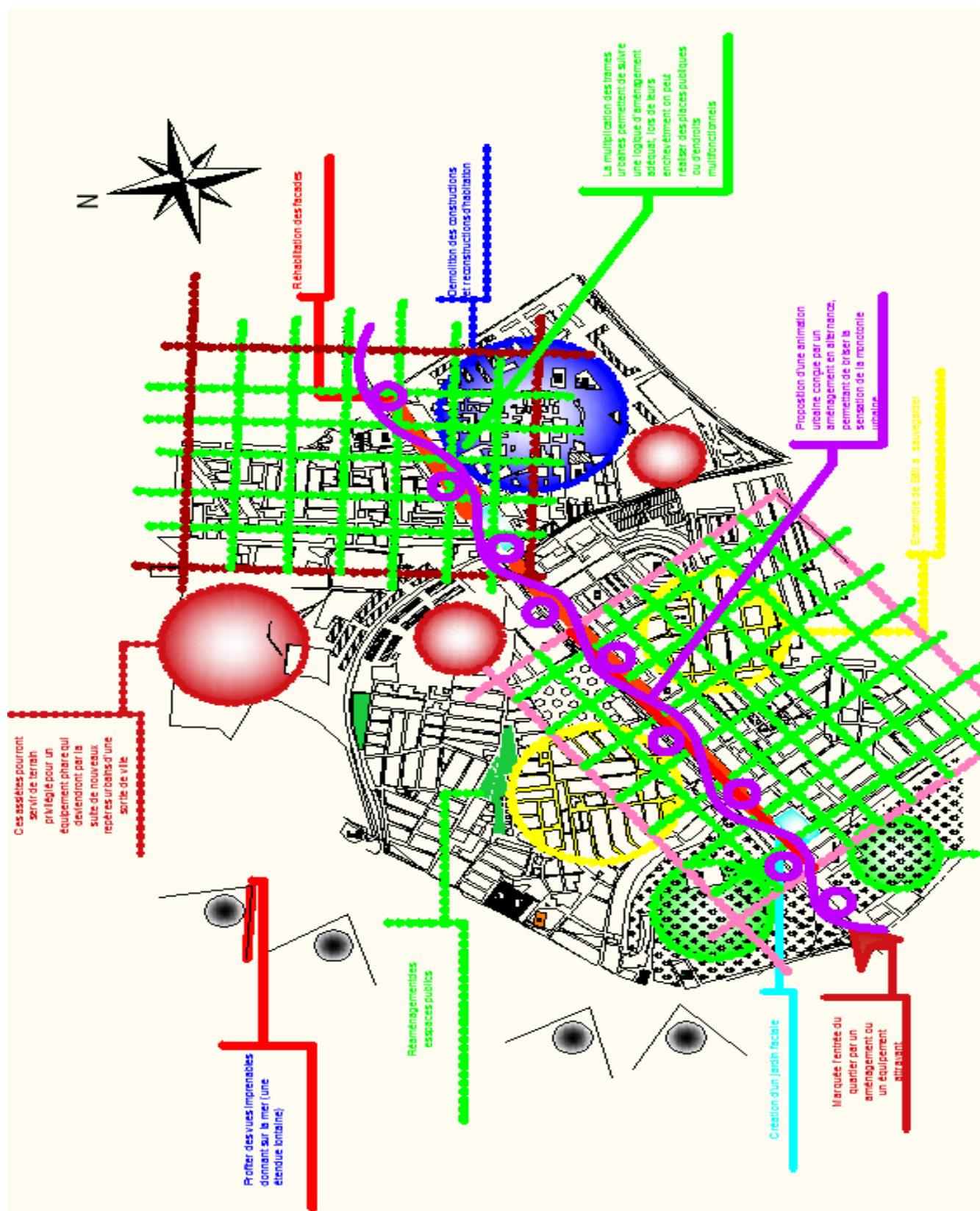
Photon° 40 : vision global de plan d'intervention

Chapitre 04:Phase opérationnelle

- ***Plan d'hypothèse d'intervention***-----62
- ***Plan de programmation***-----63
- ***Schéma d'intervention***-----64
- ***Les actions d'aménagement majeures (6 zones)***-----66
- ***Plan d'aménagement global***-----71
- ***Modélisation 3D***-----72

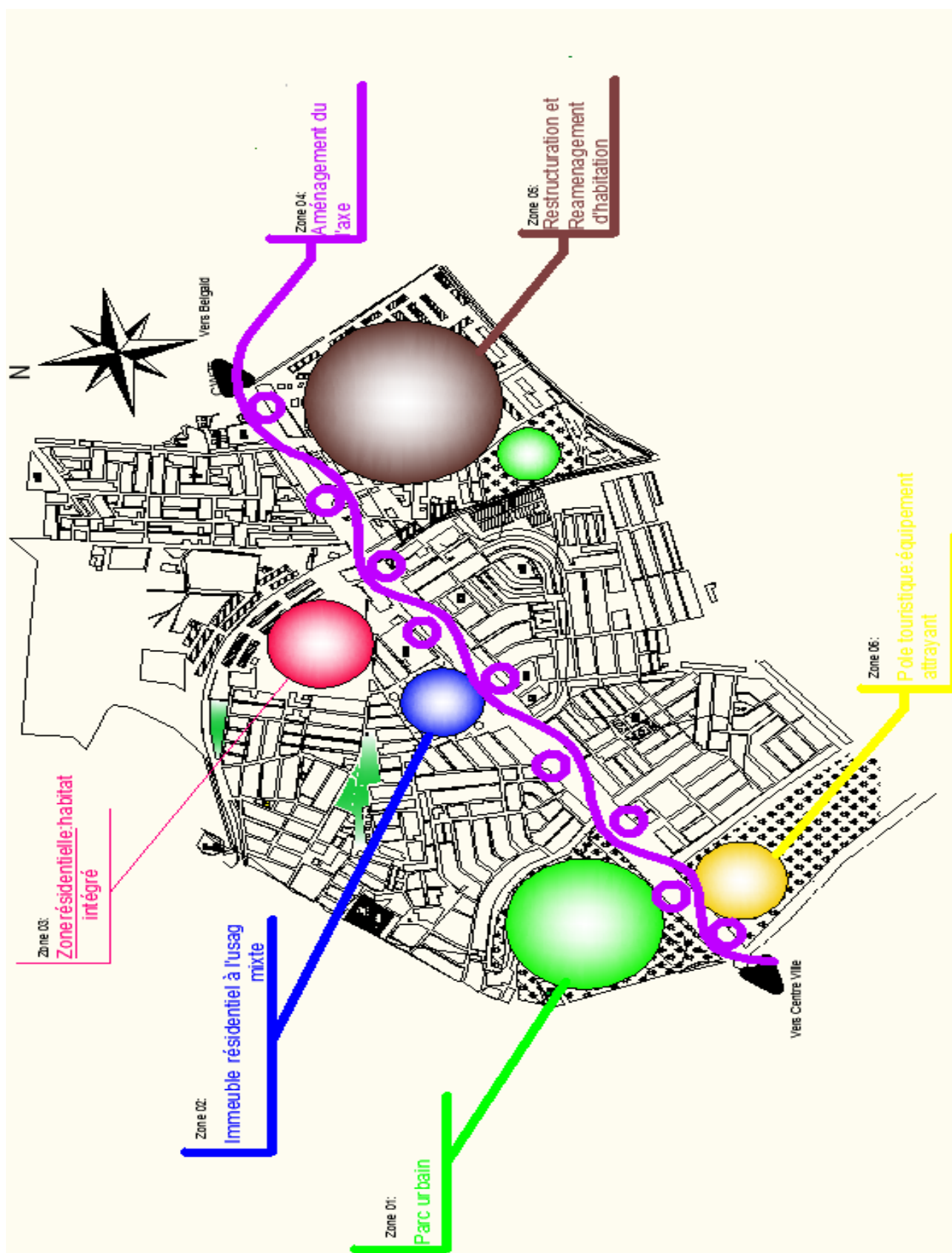
1. Plan d'hypothèse d'intervention

Carte n°18 : carte représente le plan d'hypothèse d'intervention

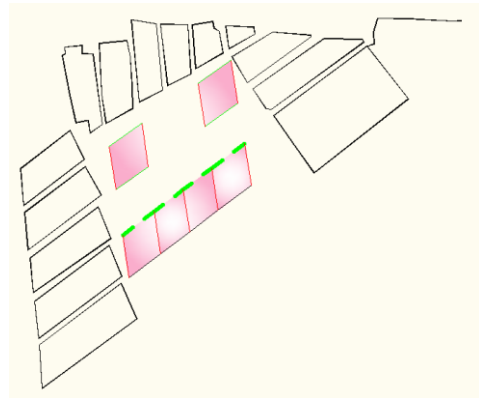
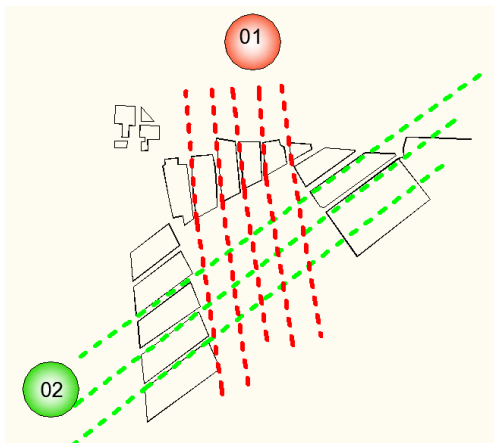


II. Plan de programmation

Carte n°19 : carte représente le plan de programmation



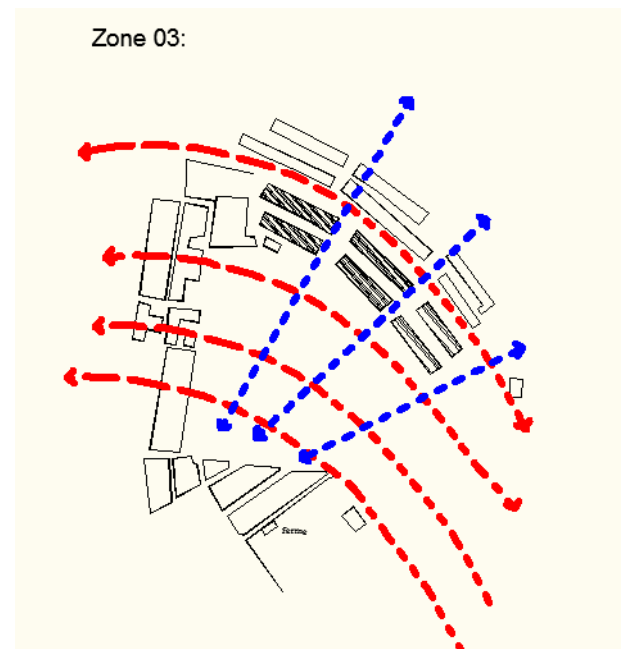
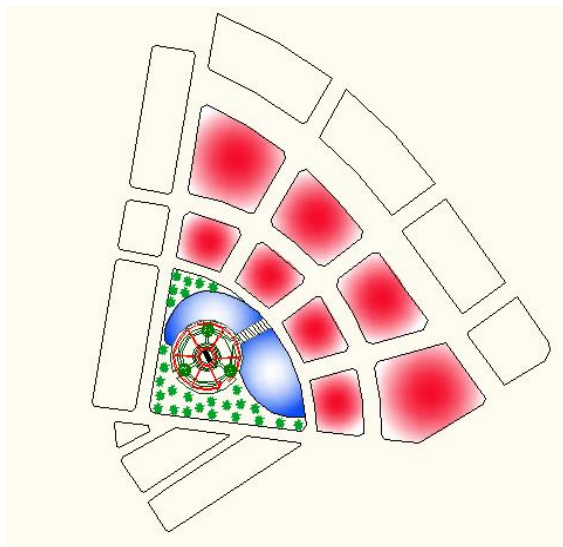
III. Schéma d'intervention :



les lignes croisé rouge et verts pour sont les ligne directrice de site .

La projection des lignes des parcelles verticale et horizontal nous donne des maille .ce système de maillage permettre de divisé notre ilot pour projeter le projet.

Le projet prend la forme cubique des bâtiments du voisinages pour créer une homogénéité.

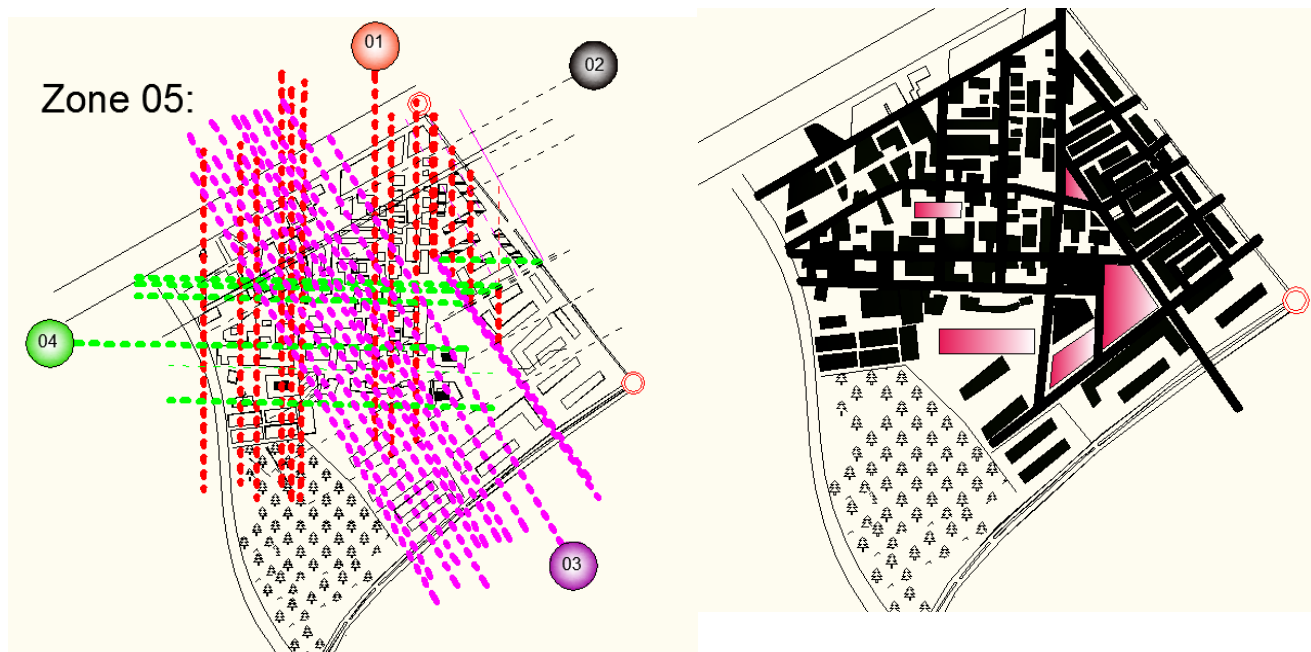


Les lignes directrice rouge et bleu dans cette zone intersecté et permet d'avoir une suite des parcelles parallèle ont des même forme

Ont a choisis de projeter des habitats intégrer car la nécessite de ce dernier dans la zone

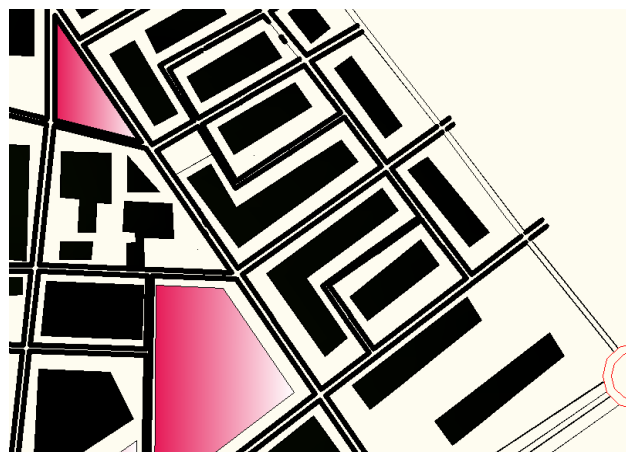
Les parcelles sont divisé d'une façon rayonnant par des voie large mène vers un centre qui est une placette aménagé pour le repos et de rencontre et détente.

Restructuration de la zone : L'utilisation des trames car la multiplication des trame urbaine permettent de suivre une logique d'aménagement adéquat, lors de leur enchevêtrement on peut réaliser des place publique ou d'endroit multifonctionnelle.



• Pour cette zone ont a opter a créer des axes (axes projetés en rouge) qui signifient des voirie organisant notre tissu.

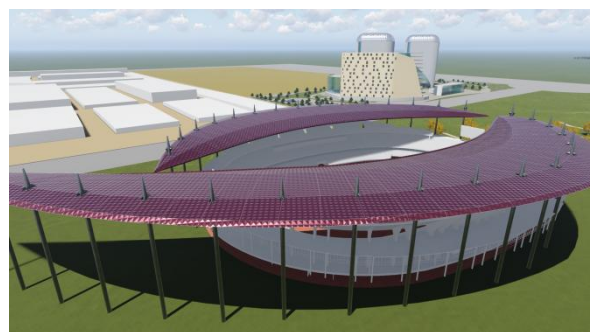
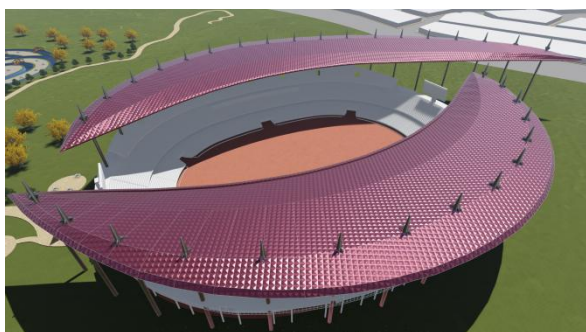
Et afin d'avoir des parcelle régulière, ces parcelle ont des forme de trapues (multiple), ont gardent les bâtiments et on utilisant la distribution du bâti pour système de découpage ont a projeter des axes parallèle a eux et d'autre incliné qui intersectées qui nous donne finalement des nouveau voie et des placette et aussi des parcelle ces parcelle contient les besoin de la zone par des équipements (centre de formation et bibliothèques, et école primaire, et des placettes).



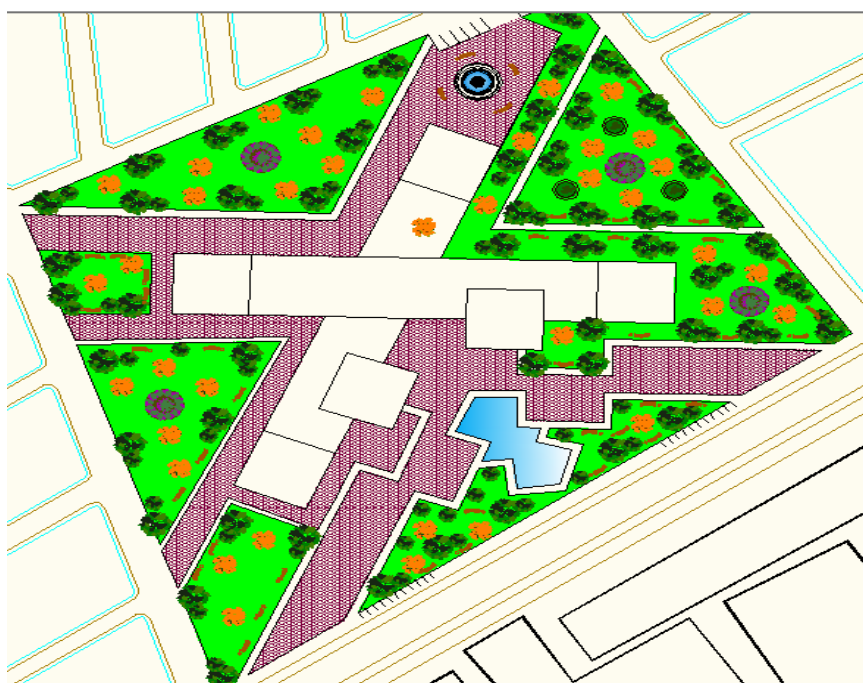
III. Les actions d'aménagement majeures :

III.1 -Zone 1 : parc urbain :

Est un parc de loisir et sport contiens un terrain sportif et d'un grand jardin avec espace de repos et esplanade.



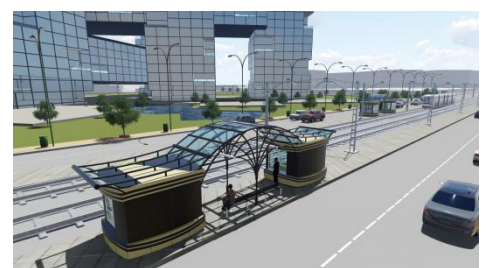
2-Zone 2: Immeuble résidentiel à l'usage mixte:



3-Zone 3: Zone résidentielle habitat intégré :

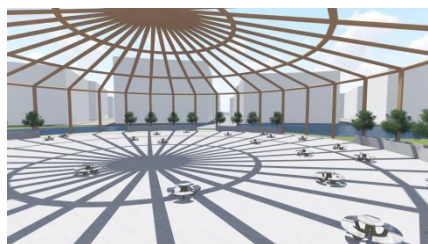
Mode d'habiter au sein de l'urbain dispersé a l'extrémité Est d'Oran

4-Zone 4 : Aménagement du l'axe :



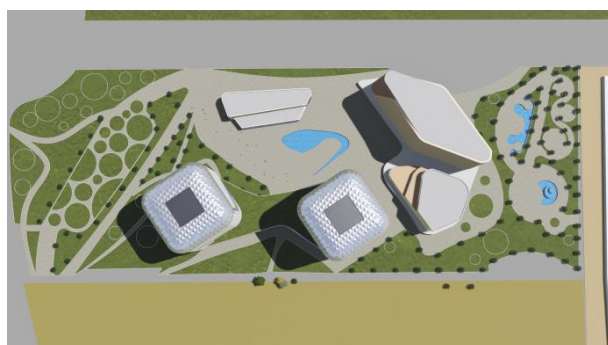
5-Zone 5 : Restructuration et réaménagement D'habitation :

Cette restructuration donne des nouvelles voies et des placettes et aussi des parcelles ces parcelles contiennent les besoins de la zone par des équipements (centre de formation et bibliothèques, et école primaire, et des placettes).



6-Zone 6 : Pole touristique: équipement attractant

Un tourisme d'affaire contiens habitat et centre commerciale et hotel(residence sportif)

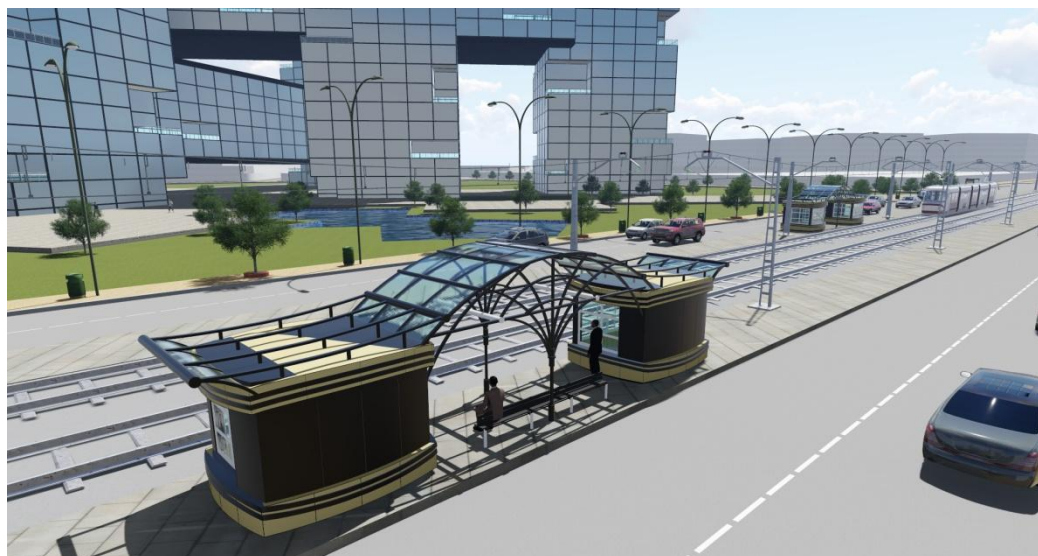


IV. plan d'aménagement global

Carte n°20 : carte représente plan d'aménagement global



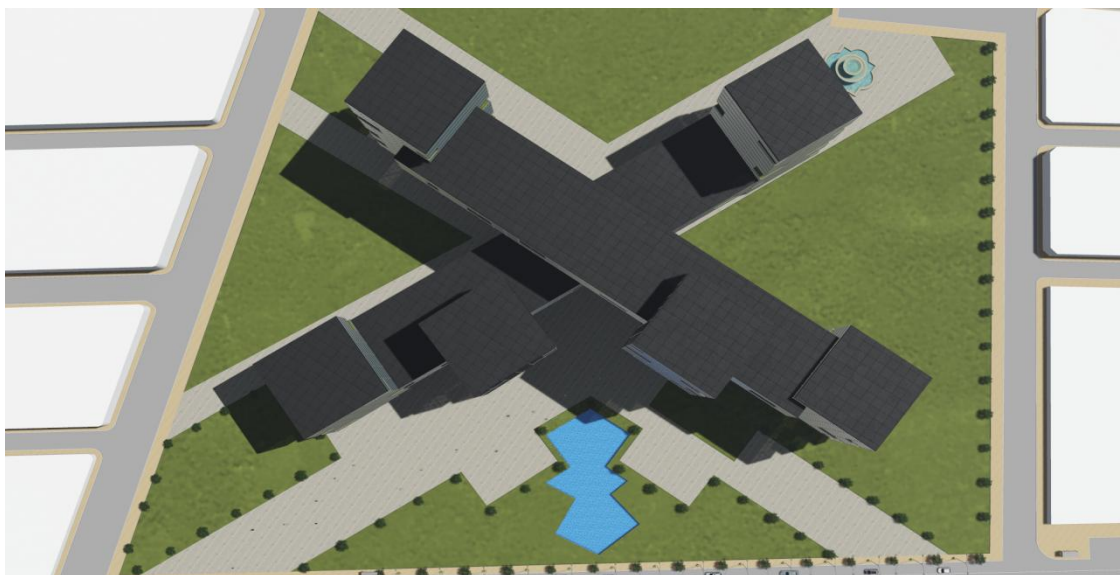
V. Modélisation 3D :



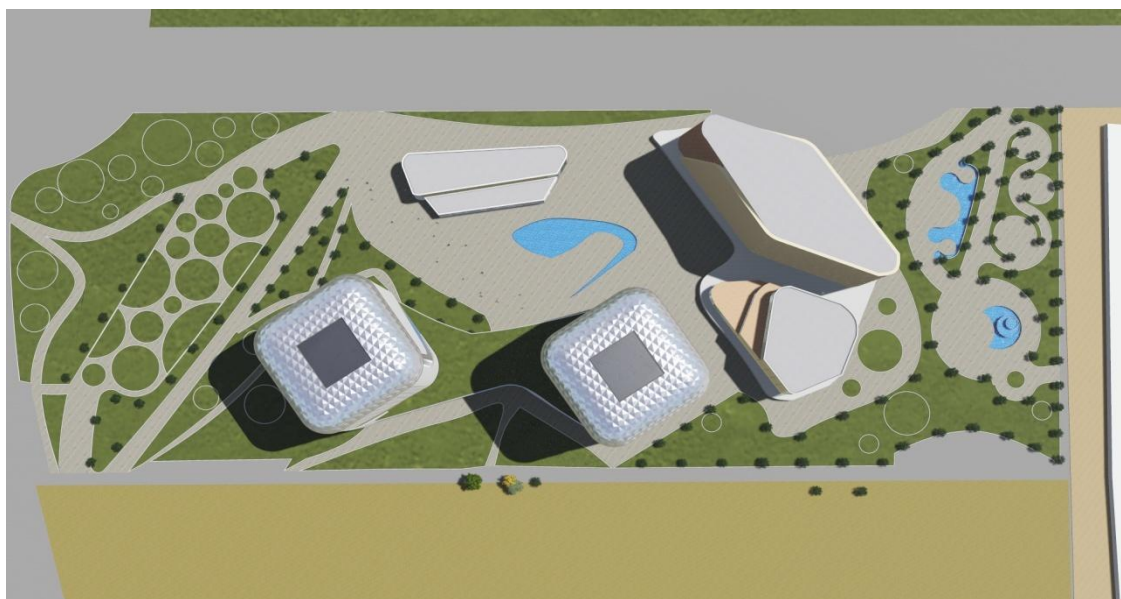
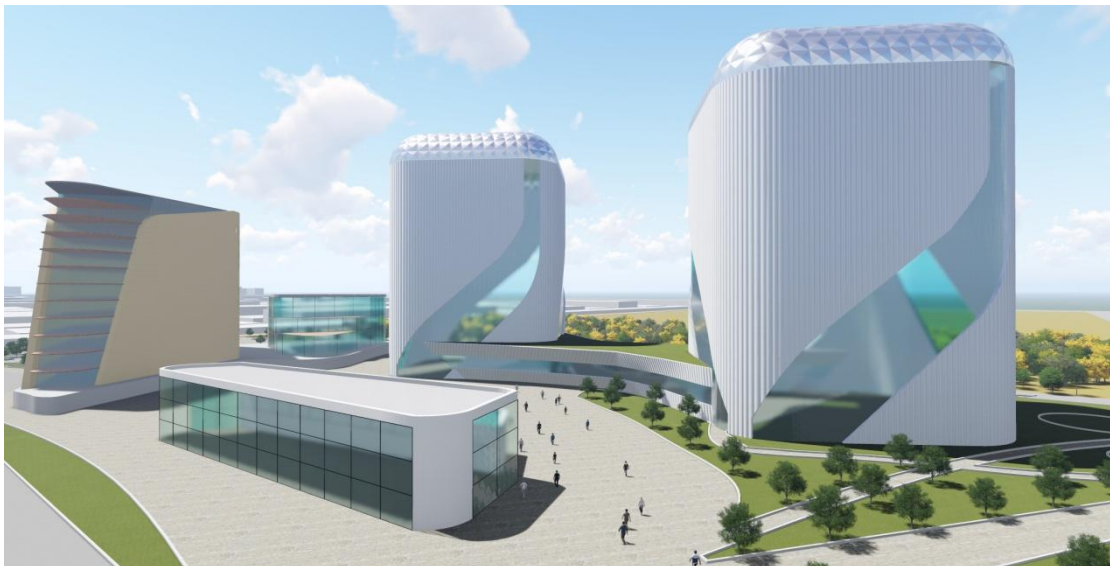
Mode d'habiter au sein de l'urbain dispersé a l'extrémité Est d'Oran



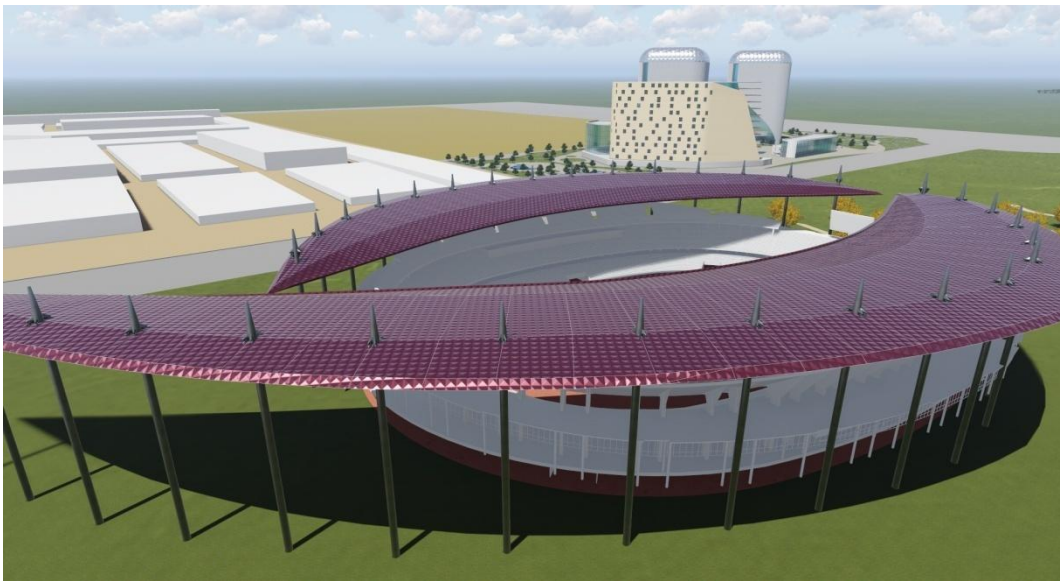
Mode d'habiter au sein de l'urbain dispersé a l'extrémité Est d'Oran



Mode d'habiter au sein de l'urbain dispersé a l'extrémité Est d'Oran

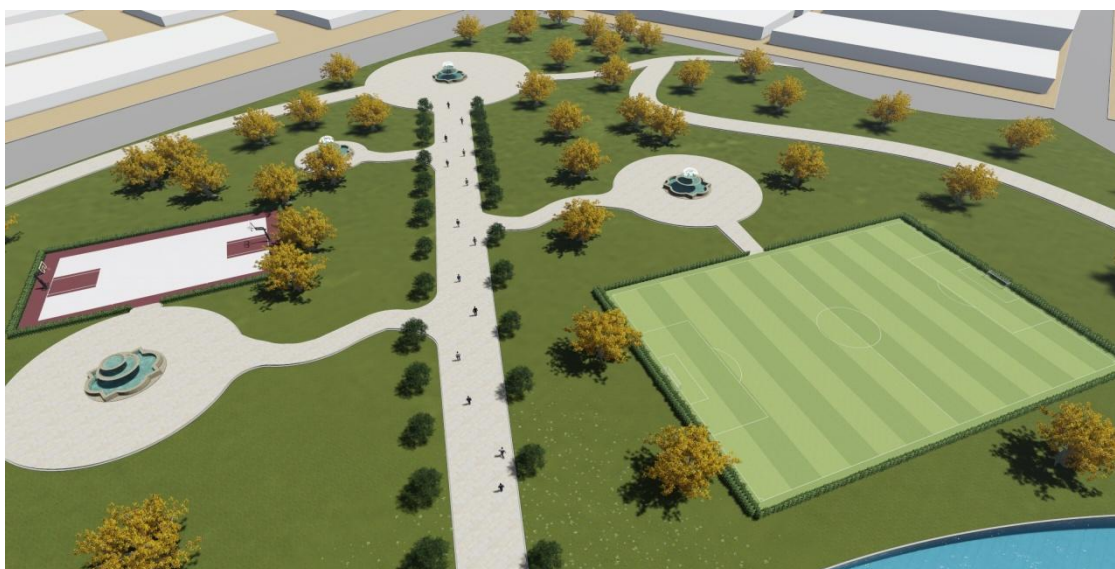


Mode d'habiter au sein de l'urbain dispersé a l'extrémité Est d'Oran



Mode d'habiter au sein de l'urbain dispersé a l'extrémité Est d'Oran





Chapitre 05:bébliographie

- ***Instruments d'urbanisme*** -----80
- ***Document administratif*** -----80
- ***Documents cartographique*** -----80
- ***Mémoires*** -----80
- ***Les ouvrages*** -----80
- ***Sites d'internet*** -----80

Bibliographie

➤ **Instruments d'urbanisme :**

PDAU de la ville d'Oran 2012
POS de la ville d'Oran 2013

➤ **Document administratif :**

Le cadastre

➤ **Documents cartographique :**

Institut National Cartographie, photos aériennes de la ville d'Oran, 2010
Carte d'Oran 2010, INC.

➤ **Mémoires :**

PFE (Restructuration d'un fragment urbain autour du trace du tramway –cas des secteurs bey mout-khemisti), 2016
PFE (restructuration d'un fragment d'un caractère au centre ville de Belabbes)

➤ **Les ouvrages :**

Kevin Lynch, The image of the city, Cambridge, Mass, MIT Press, 1969.
Kevin Lynch, A theory of good city form, Cambridge, Mass, MIT Press, 1981.
Vers la troisième ville ? préface de Christian de Porzamparc, Hachette, 1995.
Le Corbusier, « Le Modulor », éd. L'Architecture d'Aujourd'hui, 1983.
Eberhard Zeidler, Architecture multifonctionnelle éditeur : Le Moniteur 1^{er} Mai 1983
Ernst Neufert/ Les éléments des projets de construction-10^{ème} édition / Edition : Dunod, aout 2010.
Richard Meier, dans la revue " Architecture d'Aujourd'hui".

➤ **Sites d'internet :**

Villedurable.org
www.clermont-ferrand.fr
www.atelier Amélie Fontaine.com
fr.wikipedia.org
www.euralille.com
www.chicago-tower.com
www.calaméo.com
www.Slideshare.com
www.archidayli.com
http://issuu.com/laurannemillet/docs/rpp_issuu_20131015
Google earth
Google maps