

MINISTÈRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE



UNIVERSITÉ ABDELHAMID IBN BADIS MOSTAGANEM

Faculté des Sciences et de la Technologie
Département de Génie civil Et d'Architecture

Mémoire de fin d'étude pour l'obtention du diplôme de
Master II en Architecture
Spécialité: habitat et projet urbain

Thème

Réhabilitation De L'entrée Sud De La Ville De
Mostaganem.

Présenté par :

- BELHADJ NAWEL
- BENYAGOUR WARDIA

Devant le jury composé de:

- | | |
|---------------------------|-----------|
| - Mr. AFOUN MOUHAMED | président |
| - Mr. ROUBAI CHORFI NABIL | examineur |
| - Mm MERAFF ZOUBIDA | examineur |
| - Mm TOULE LIALA | examineur |

Encadrer par: Mr MESSAHEL Mohamed Réda.

Année Universitaire 2015/ 2016

Sommaire

Chapitre 1 : partie introductive

1. Introduction.....	3
2. l'étalement urbain dans les grandes villes d'Algérie	5
3. L'entrée de ville	9
4. Conclusion.....	10
5. Motivation du choix de l'entrée	11
6. Problématique.....	12
7. les objectifs	13

Chapitre 2 : Approche Analytique

I. Analyse Urbaine.

1-Analyse morphologique

a. - la situation de l'entré d'intervention	14
b. - Etat de bâti	16
c. espace bâti et non bâti.....	16
d. - Etat de fonction.....	17
e.-Circulation.....	19
f.- Système parcellaire.....	22
g.- Système viaire.....	23

2- Analyse séquentielle (Séquences visuelles).....	24
--	----

3-Diagnostic de la situation actuelle de l'axe.....	27
---	----

4-L'analyse synthétique	30
-------------------------------	----

II. Analyse thématique à l'échelle Urbaine

- Exemple : 01 « Programme particulier d'urbanismepour l'entrée de ville du quartier SaiRoch ».....	32
---	----

- Exemple02 : « tramway de Clermont-Ferrand en France ».....	40
--	----

- Exemple :03 « Boulevards Rabatau et Schloesing ».....	46
---	----

REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM

*Eexemple04 : démolition de friche industrielle de ZAC Centre Sainte Geneviève à Nanterreen
France50*

Plan d'action

1-Introduction55

2- Restructuration de voie56

3-Les espaces publics60

4-Requalification le tissu urbain62

5-Programation urbain 67

6-Détail urbain72

Coupe urbain 75

Plan de masse76

III. Analyse thématique de pole d'échange

-Introduction 77

- - Exemple01 : « Cœur Transport La Défense »88

- Exemple :02:« La Gare de Liège-Guillemins »90

-La synthèse.....92

Chapitre 2 : Approche Analytique

Analyse du site93

Genèse du projet « Schéma De Principe ».....97

Descriptifs du projet.....100

Conclusion.....103

Bibliographie104

Dédicace.

Tout d'abord on remercie الله عز وجل qui a mène a réalisé ce modeste travail.

Notre encadreur Mr MESSAHEL Mohamed Réda pour leurs précieux conseils et pour le temps qu'il a consacré au suivi de ce travail

Je remercie ce modeste travail a mes très chères parents les plus aimable qui m'ont soutenue et encourager durant toute les années d'étude.

A mon frère samir, sadek et abd alhamid et à ma jolie sœur imen et douae qui m'ont encouragé beaucoup.

Un merci particulièrement à celle qui a partagé avec moi les moments les plus beaux et les plus dures, A mon fiancie mon amie abassi lakheder et à toute sa famille abassi.

Un merci tout particulier ma chère amie et binôme beyagoub warda et à toute sa famille

Et à toute autre personne que je n'ai pas citée et dont l'aide m'a été précieuse.

BELHADJ NAWEL

Dédicace.

je remercie en première lieu الله عز وجل de m'avoir donné le ,
la patience et la santé els été sans lesquels il aurait été
impossible d' accomplir mon travail et de finir mes études.

je tiens à remercier notre encadreur Mr MESSAHEL
MOHAMMED REDA, pour tout le soutien, l'aide, ainsi
que pour ses précieux conseils et ses encouragements.

je dédie modeste travail particulièrement à mes parents
MOHAMMED et REKAI, qui m'ont soutenue tout long de
mes étude, ainsi qu'à mes frères MOUHAMMED, ZOUBIR
ET ABDELKADER à mes belles sœurs YAMINA,
KHADIDJA, FATMA et NOURIA.

WARDA BE NYAGOUB

1-INTRODUCTION :

Après l'indépendance, l'Algérie a connu un essor des nouvelles formes d'activités et relation, qui ont provoqué l'accélération de « l'urbanisation »¹.

Cette accélération de l'urbanisation engendre l'émergence rapide d'un grand nombre de petits villages qui ont l'aspect rural. Plus tard, ils ont opté pour une place remarquable dans le système urbain national.

L'Algérie est un pays qui a subi et continu à subir des mutations urbaines dans son organisation spatiale depuis longtemps. En fait, l'urbanisation en Algérie est un phénomène original et n'est pas un phénomène nouveau mais elle a ses propres raisons et causes historiques, économiques et politiques. Elle présente un processus qui s'est formé au fil du temps. Les multiples occupations depuis l'indépendance jusqu'à nos jours font que l'Algérie est des pays riches en matière de vestiges.

La période 1962 - 1970 :

C'est une période qui correspond à la reconquête et la réappropriation des villes dont le parc immobilier a été libéré suite au départ des européens à l'indépendance du pays.

1970 - 1985 :

Suite à l'exode rural massif, les villes atteignent un seuil de saturation qui provoque le développement d'un habitat informel important sous des formes diverses (bidon villes et habitat illégal en matériaux élaborés) sur des sites non planifiés. Ce type d'habitat représente dans les grandes villes jusqu'en 2000, 20% à 50% du parc logement. Ainsi parallèlement, cette période correspond au lancement des plans quadriennaux de développement où l'état engage des programmes importants de logements

Et d'équipements sur des zones urbaines nouvelles et faciles à occuper. Ce sont les ZHUN, constituées de logements collectifs standard de type H.L.M, économiques et de typologie standard.

Ces programmes participent à un étalement important des villes sur les espaces périphériques ou sur des zones souvent éloignées des villes. Durant cette période, le foncier est nationalisé (1974) et l'espace urbain libre est municipalisé. [21]

1985 - 2000 :

Dès 1985 et avec la chute des prix du pétrole, essentielle ressource économique du pays, il y a redéfinition de toute la stratégie socio économique et une réévaluation de l'action publique sur l'espace urbain à travers

- la régularisation de l'habitat illégal (en dur).
- la mise en place de nouveaux instruments d'urbanisme (1990).
- la libération du marché foncier.

¹ URBANISATION : c'est l'action d'urbanisme, c'est-à-dire de favoriser, de promouvoir le développement des villes par la transformation de l'espace rural en espace urbain. Source : <http://www.Toupie.org>
<http://www.cnes.dz/cnesdoc/cneshtm/ville>. Rapport sur la ville algérienne ou le devenir urbain du pays.

REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM

- la libération des études d'urbanisme (ce n'est plus l'état à travers ses bureaux d'études mais une multitude d'autres opérateurs professionnels) ;

- désengagement de l'état de plusieurs projets planifiés et programmes (exemple du métro d'Alger).

C'est la fin de l'Etat providence et seul acteur de l'urbain. C'est une période de gestion des équilibres socio-économiques, politiques et par voie de conséquence des villes.

2001 - 2004 :

Le début d'une embellie financière grâce au redressement des prix du pétrole, permettent le lancement d'opérations publiques d'amélioration urbaine, de lancement de projets d'habitat et d'équipements Et l'encouragement de l'investissement privé dans l'immobilier à travers le foncier public.

2005 - 2009 :

L'embellie financière, devenue consistante, a permis de relancer les projets mis en veilleuse (le métro d'Alger, l'autoroute nationale ...) et de lancer de nouveaux projets structurants d'envergure, et qui sont conçus dans une démarche nouvelle axée sur l'élimination des déséquilibres spatiaux et l'insertion des villes dans une nouvelle perspective de modernisation et de mise à la norme universelle sur le plan fonctionnel.

Cette nouvelle situation a induit une nouvelle démarche de l'urbanisme qui devient non plus un instrument de localisation des projets et de réglementation, mais un cadre de recomposition territoriale et de gouvernance urbaine. Les actions, la nature des opérations et les modalités de mise en œuvre, sont conçues de manière à créer les conditions d'une implication de tous les acteurs de la ville : pouvoirs publics, collectivités locales, professionnels, société civile.

Le projet urbain, de part les objectifs et les réactions qui en découlent, devient un élément d'intermédiation sociale dont l'objectif est d'introduire un changement à la fois du système urbain, du mode d'urbanisation et des fonctions de l'urbanisme.

L'urbanisme devient un outil de structuration et d'incitation à une nouvelle dynamique urbaine.

Sa consistance est fondée sur le projet urbain et les mécanismes de recollement et de recomposition spatiale.

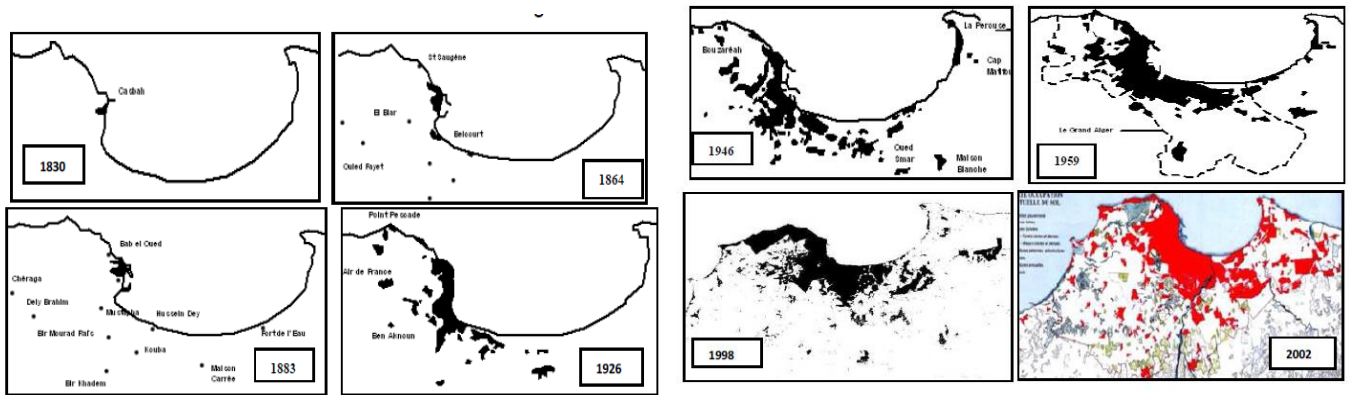
La poussée d'urbanisation qui marque la dynamique de l'ensemble des villes algériennes après l'indépendance, a engendré un phénomène qui a affecté dans tout le territoire national, en fait c'est l'émergence des petites villes notamment après l'indépendance².

²[PDF]Hafiane Abderrahim, "Les projets d'urbanisme récents en Algérie", 43rd ISOCARP Congrès 2007

REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM

2 /2-Étalement urbain à Alger:

Carte n°04: Étalement urbain à Alger

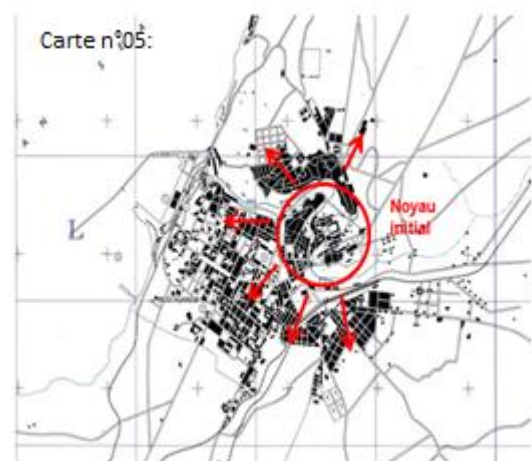


Source Belhai Benazzouz 2010

2 /3-Étalement urbain à Mostaganem:

Mostaganem Vers 1930 :

L'urbanisme colonial qui pour des raisons militaires, s'est implanté à côté du noyau initial, a épargné son entité urbaine et architecturale. Les quartiers se sont développés en échiquier autour du centre, suivant une croissance radioconcentrique ordonnée par les éléments régulateurs que sont le port et l'oued vers le Sud-est.



	L'extension Sud-Est	L'extension Nord-Est	L'extension Sud-Ouest
Grands équipements	Complexe sportif Ecole paramédicale Centre de formation professionnelle Ecole des travaux publics Centre universitaire Cité universitaire	Siège de la CNASAT Lycée d'enseignement général de Tidjditt	Lycée technique Gare routière Jardin public
Habitat collectif (immeubles)	2 510 logements dont 2 000 dans la ZHUN 2, dite « Cité 5 Juillet » d'une superficie de 74 Ha	1 572 logements dont 800 dans la ZHUN 1 située à Tidjditt	200 logements 39 logements en semi-collectif
Habitat individuel (Lotissements)	901 lots dont 573 dans le plus grand lotissement appelé les Castors	519 lots	
Zones d'activités	Deux zones d'activités de 34,3 hectares et 44,2 hectares		

REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM

Mostaganem Vers 1962 :

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

Durant les dernières années de la Guerre de libération nationale, le Plan de Constantine a financé des logements type HLM à Raisinville, Beymouth et à l'extrémité Sud Est de la ville. Les différents tissus européens qui se sont juxtaposés en adoptant, en général, le même type d'urbanisme, définissent les lignes de croissance radioconcentrique de la ville après l'indépendance

Dès les années 70, une nouvelle trame urbaine intègre une série d'unités industrielles et d'équipements à l'échelle locale et régionale : tribunal, commissariat de police, protection civile et 1200 studios pour les étudiants de l'Institut de technologie agricole.

Durant la décennie suivante, d'autres programmes d'envergure, planifiés par le Plan d'urbanisme directeur (PUD), contribuent foncièrement à la mutation spatiale de la périphérie de Mostaganem

Contenus des extensions de Mostaganem à la fin des années 1970 et pendant les années 1980 :

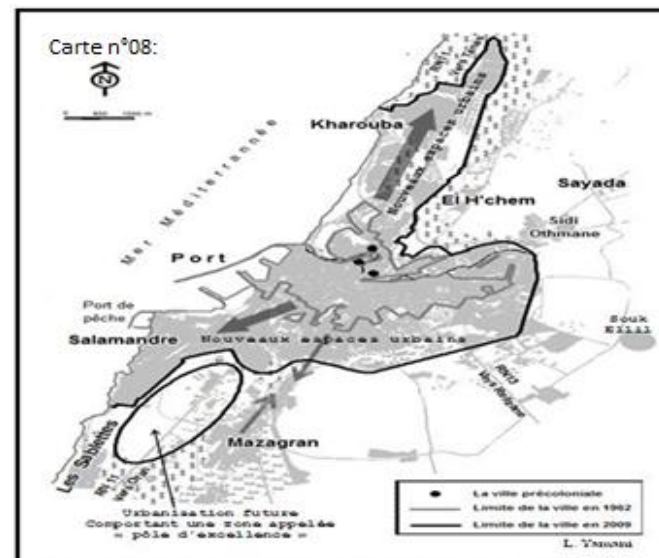
Contenus des extensions de Mostaganem à la fin des années 1970 et pendant les années 1980 Aux débuts des années 90, une politique de désengagement progressif de l'Etat, initie des procédures d'auto-construction qui se traduisent à Mostaganem par l'édification de lotissements et de coopératives immobilières pour des logements individuels et évolutifs.



Carte n°07:



Carte n°08:



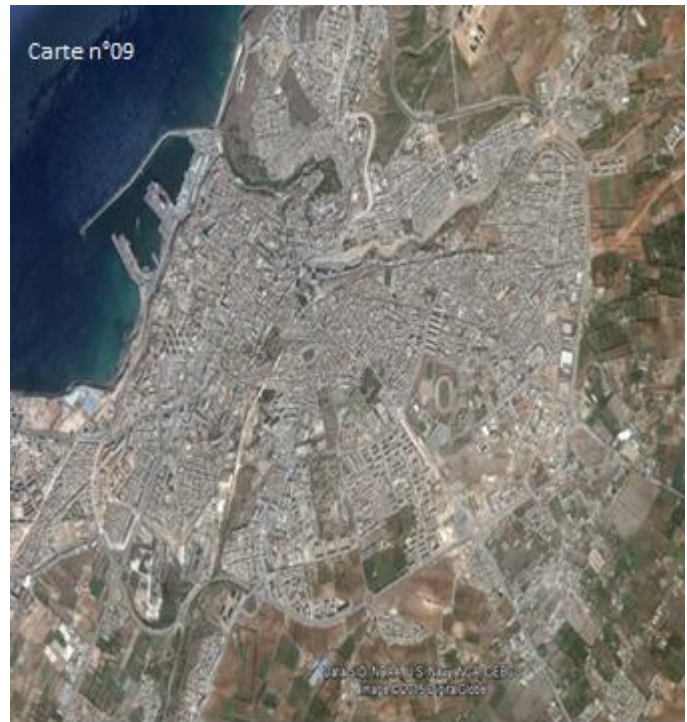
REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM

Des débordements territoriaux de la ville ont conduit à des jonctions avec Kharouba, El H'chem, Sayada, Mazagran et Salamandre, considérées jadis comme agglomérations secondaires.⁴

La planification urbaine (PDAU et POS)⁵ Impulse à l'urbanisation une accélération remarquable. L'observation de la périphérie actuelle montre que cette extension a été facilitée par l'existence de terrains plats le long des axes routiers modifiant ainsi la forme radioconcentrique de Mostaganem en un étalement linéaire qui diverge dans trois directions.

Mostaganem aujourd'hui :

Les différents âges de cette ville sont lisibles dans son plan et sa morphologie. L'existence de l'oued, les conditions historiques et les pratiques sociales ont façonné une forme radioconcentrique au départ qui s'est étendue par la suite le long d'une route nationale. Le maillage des rues est un condensé des vicissitudes de l'histoire de Mostaganem. Dans une continuité spatiale, mais avec une rupture architecturale, la trame orthogonale de la ville coloniale s'est additionnée à la forme irrégulière des anciens tissus urbains.



La transformation du paysage urbain de Mostaganem passe par une forme compacte parfaitement liée à celle de l'oued, à une forme éclatée faite de ruptures et de discontinuités morphologiques.

Source : Google earth 2015

⁴ Lakhdar yamani et kouider brahimi « Évolution sociale et reconfiguration spatiale » la ville de Mostaganem *Insaniyat* n°s 44-45, avril - septembre 2009, pp. 175-193

⁵ Mostaganem a été dotée d'un Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme approuvé en 1997. Après quelques années, l'émergence de nouveaux besoins s'est traduite par une concurrence de plus en plus rude dans l'usage du sol déjouant ainsi les projections du PDAU. Une révision de ce dernier qui s'est imposée en 2003 a été achevée par l'ANAT (Agence nationale d'aménagement du territoire) en 2005. Depuis 1997, une série de Plans d'occupation du sol (POS) a été lancée.

REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM

3-L'entrée de ville :

Les entrées de ville sont des espaces stratégiques aux abords des principales voies d'accès au territoire communal. Premiers espaces perçus par un individu pénétrant sur le territoire, ces secteurs portent l'image de la ville.

1-Entrées de la ville de Mostaganem:

L'observation de la périphérie actuelle de la ville de Mostaganem montre une extension facilitée par des démarches d'urbanisation le long des axes routiers, modifiant la forme radioconcentrique de la ville en un étalement linéaire qui diverge vers trois directions.



REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM

2- Comparaison entre les différentes entrées de la ville de Mostaganem:

L'observation de la périphérie actuelle de la ville de Mostaganem montre une extension facilitée par des démarches d'urbanisation le long des axes routiers, modifiant la forme radioconcentrique de la ville en un étalement linéaire qui diverge vers trois directions en marquant les portes principales de la ville:

1-Au Sud, l'agglomération de Salamandre est atteinte, d'une part grâce aux équipements structurant le pouvoir administratif local, d'autre part la réalisation des bâtis résidentiels. Néanmoins la région présente une saturation, ce qui a changé l'orientation de l'urbanisation vers d'autres directions périphériques.

2- A l'Est, L'agglomération de Debdaba comprend essentiellement l'activité agricole grâce à une domination des maraichages et des terrains agricole, sa situation dans la banlieue de la ville lui inscrit dans le cadre rural avec une bidonvilisation de grande ampleur

3-. Au Nord, l'agglomération de Kharouba représente une grande zone urbaine étalée le long de l'axe routier RN11, caractérisé par une urbanisation à différents secteurs, un programme important d'habitats collectifs et individuels, ainsi

*qu'un vaste chantier d'infrastructures en cours de construction. Donc la région constitue un territoire urbain en devenir où se reflète une importante dynamique urbaine.

*Aux abords de la Ville, se dessinent les nouveaux paysages que sont les trois grandes périphéries, La comparaison de ces dernières montre que chaque périphérie est inséré dans un contexte particulier par rapport à la composition de l'espace, vision globale d'aménagement, et au séquences paysagères au quelles cette zone est rattachée.⁶

4-Conclusion :

-L'urbanisation et étalement urbain en Algérie sont deux processus récents et significatifs de la croissance urbaine. A partir de l'indépendance, l'espace urbain a commencé à attirer les populations des régions rurales en particulier. Les grandes villes et particulièrement les métropoles attirent toujours beaucoup de monde, mais ont tendance a enregistré une baisse de leurs taux de croissance. Par ailleurs, les espaces périurbains des métropoles connaissent des croissances de plus en plus fortes qui s'expriment par l'étalement urbain.

- L'étalement urbain s'est répandu dans nombre viles d'Algérie, en particulier les villes nordiques.

Avec l'étalement urbain, se pose la question de la structuration de ces espaces. Au-delà de la problématique, il faut considérer les éléments contextuels impactant une entrée de ville en tenant Compte des différentes échelles de temps et d'espaces

. Analyse va intervenir dans la restructuration de l'urbanisme de l'entrée sud de Mostaganem en traitant aux normes passagère pour un aménagement plus adapte a sa fonction (l'exigence du linge de tramway), on injectera des équipements raccordée l'entée avec centre ville et Revaloriser l'image de la ville.

⁶ Source: mémoire de fin d'étude "réhabilitation de l'entrée nord de Mostaganem" n°d'orde:505/2015

REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM

5- Motivation du choix de l'entrée :

Notre vision est orienté essentiellement vers le traitement d'une entrée de ville qui s'inscrit dans un projet de redéveloppement urbain et qui représente l'avenir d'un nouveau pôle urbain tout en intervenant sur certains éléments structurant l'espace urbain, car ces composantes physiques se superposent des images perçues, des usages variés et des représentations diversifiées car « *Il n'y a d'image que reliée à une pratique sociale* ».

L'entrée de ville qui conforme a nos aspirations est celle qui est située au Sud de la ville de Mostaganem, plus exactement dans un espace périurbain elle est limitée par la cité 5 juillet à l'ouest ; à l'est par Ahmed Zahana, au nord centre ville ; au sud la vallée des jardins

- Sa situation stratégique par rapport à la ville et par rapport aux autres wilayas voisine.
- Sa situation intéressante en étant un espace d'articulation et de jonction entre l'urbain au périurbain.
- Présence d'un réseau de transport urbain très important composé de : tramway, bus, taxi
- Une densité de population très importante.
- Présence de plusieurs équipements à l'échelle de la Ville tel que la gare routière, le complexe sportif)

La zone d'intervention : l'entrée sud de Mostaganem



Source : auteur 2016

6- Problématique :

Au sein de l'espace périurbain, les « entrées de ville » sur les grands axes routiers constituent des situations particulièrement critiques. Elles sont l'objet d'une préoccupation déjà ancienne pour les urbanistes, les paysagistes et un nombre toujours croissant d'habitants. Ce sont des espaces linéaires, toujours en extension, Situés aux confins de la ville et — à l'inverse des centres — un peu oubliés.

L'entrée de la ville c'est la première image qu'elle atterrisse le visiteur ; elle donne une réflexion révélant une importance capitale,

Réfléchir sur les entrées de villes, c'est réfléchir sur l'image de la ville et sur les complémentarités et les solidarités entre ses différentes fonctions et ses différents quartiers, sur les interactions entre la ville centre, la périphérie et le « pays » dans lequel elle s'inscrit. C'est aussi réfléchir sur la définition de la ville ; les entrées de ville sont des secteurs stratégiques qu'il convient de mettre en valeur

Alors :

***Comment revitalise et requalifier l'entrée sud de Mostaganem
travers de projet urbain moderne?***

7- Les objectifs :

A l'échelle Urbaine :

- Renouvelés l'image de la zone par l'insertion de nouvelles fonctions urbaines avec des valeurs urbaines, architecturales et esthétiques sans autant altérer d'une façon profonde son vécu social et son entité spatiale.
- Enrichir la vocation de la zone.
- Favoriser et qualifier les connexions entre le périurbain et le centre urbain.
- Revivre la zone à travers une relation avec le centre-ville actuel.

A l'échelle Architecturale :

- Créer un nouveau repère.
- Créer une ambiance de vivacité pour la diversité de l'espace.
- La mise en valeur monumentale du centre du rond-point.
- Les aménagements urbains et paysagers : éclairage public, mobilier urbain,...

A l'échelle Sociale :

- Améliorer les conditions de vie quotidienne.
- Réappropriation des espaces abandonnés.

A l'échelle environnementale :

- Donner au lieu un environnement paysager agréable
- Injecter de nouveaux espaces verdoyants.
- Projeter des axes plantés et équipés.

A l'échelle économique :

- Conforter l'emploi

Analyse morphologique

1-Situation :

Par raporte la ville :

La zone d'intervention se située dans la périphérique de la ville de Mostaganem dans la partie SUD-EST., elle permet l'entrée sud de Mostaganem et l'entrer à centre ville.

Par raporte le centre ville :

La zone d'études se située d'un distance de 4,03 km à partir le centre-ville, elle située après le rond-point matérialisant l'intersection de la route internationale N 90 et N23, elle permet d'entrer à centre ville.

Accueillant désormais la première ligne du Tramway, Elle est caractérisée par une concentration d'équipements de grande importance à l'échelle régionale comme la nouvelle gare routière et complexe sportif, Résidences de la wilaya.

Les limites:

La zone est limitée:

Au nord: le centre ville

L'est: la cité 5 juillet

L'ouest: quartier Ahmed Zahana

Sud: la vallée des jardins

On peut classe en deux types:

Les limites physiques :

Les axes majeurs : la route national RN90et la route national RN23

Les quartiers résidentiels : la cité 5 juillet, quartier Ahmed Zahana

Les limites naturelles :

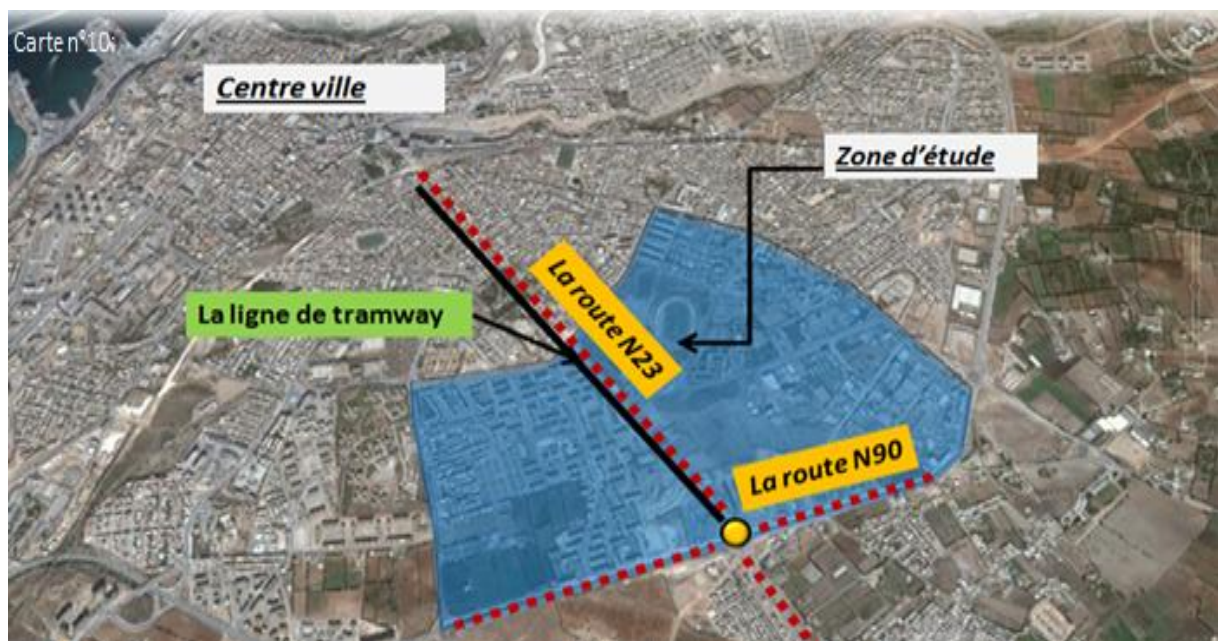
Les terrains agricoles

REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM

plan de situation : par raporte la ville:



par raporte le centr ville:



source : auteur 2016

REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM

2-Etat de bati :

La plus part des édifices sont en bon état (la nouvelle gare routière, le banc, la protection civile ...etc.), on remarque néanmoins des constructions en moyen état (les friches industriels).

carte n°11: espace bati et non bati



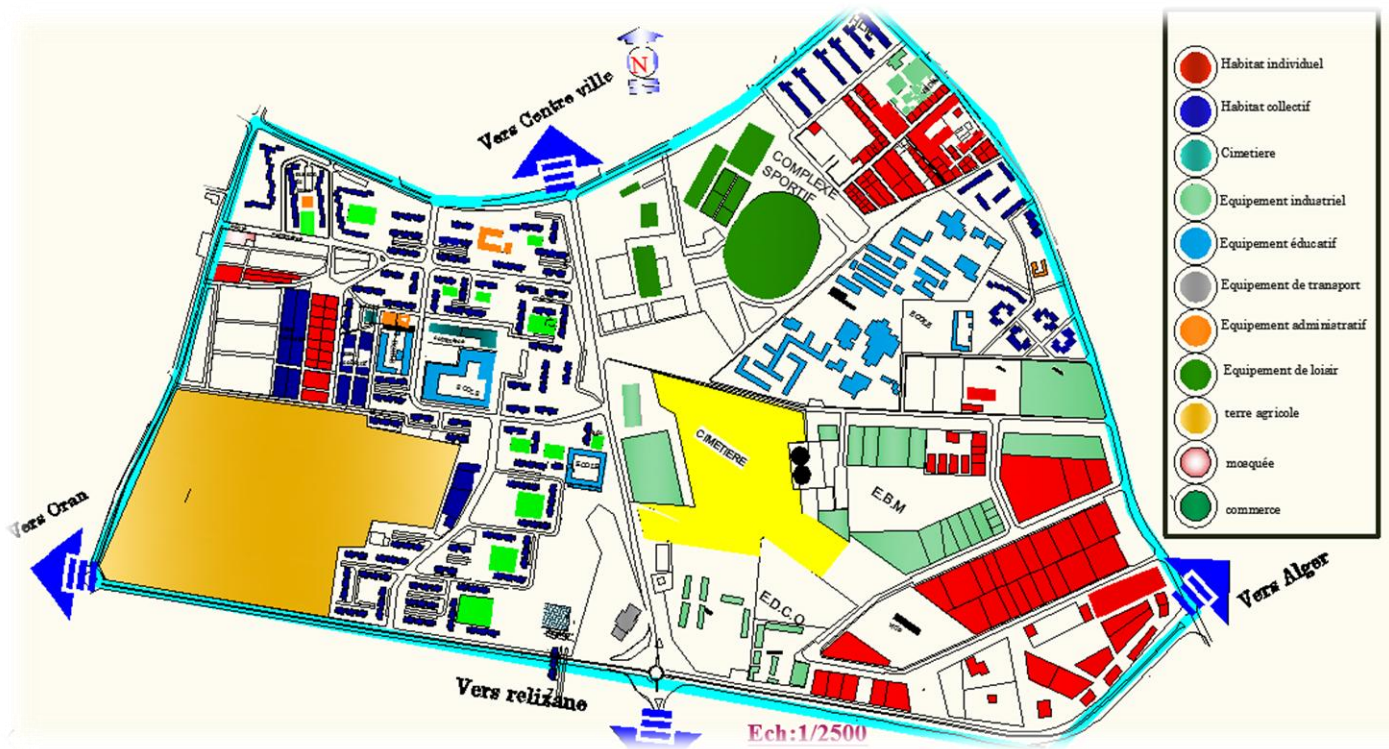
2-Espace bati et non bati

On remarque que l'espace non bati est le plus dominante a cause de l'exigence des equipement de grands surface libre (complexe sportif, pol universitaire)et la cemetiere en même les friche industrielle qui elles non sterucres .

REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM

3-Etat de fonction :

Notre zone d'étude est un espace urbain abrite plusieurs fonction telles que : L'habitat : c'est la fonction dominante en particulier l'habitat collectif ; et l'habitat individuel



carte n°11: les fonction urbain

Source: auteure 2016

REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM

Les fonctions urbaines:

Nous présentons les principales Activités Et fonctions qui existent dans la zone:

01-Habitat: c'est une fonction importante et dominante dans la zone d'étude soit individuel, semi-collectif ou collectif qui situé à la partie nord- ouest.

02-équipements existants:

-L'industrie : on remarque la concentration du l'industrie dans la partie sud- est de la zone tel que ETRHV ; EDCO...

D'après cette lecture, nous avons confirmé que ce site présente de grandes potentialités, cependant, nous remarquons une grande disparité entre les deux cotés à savoir:

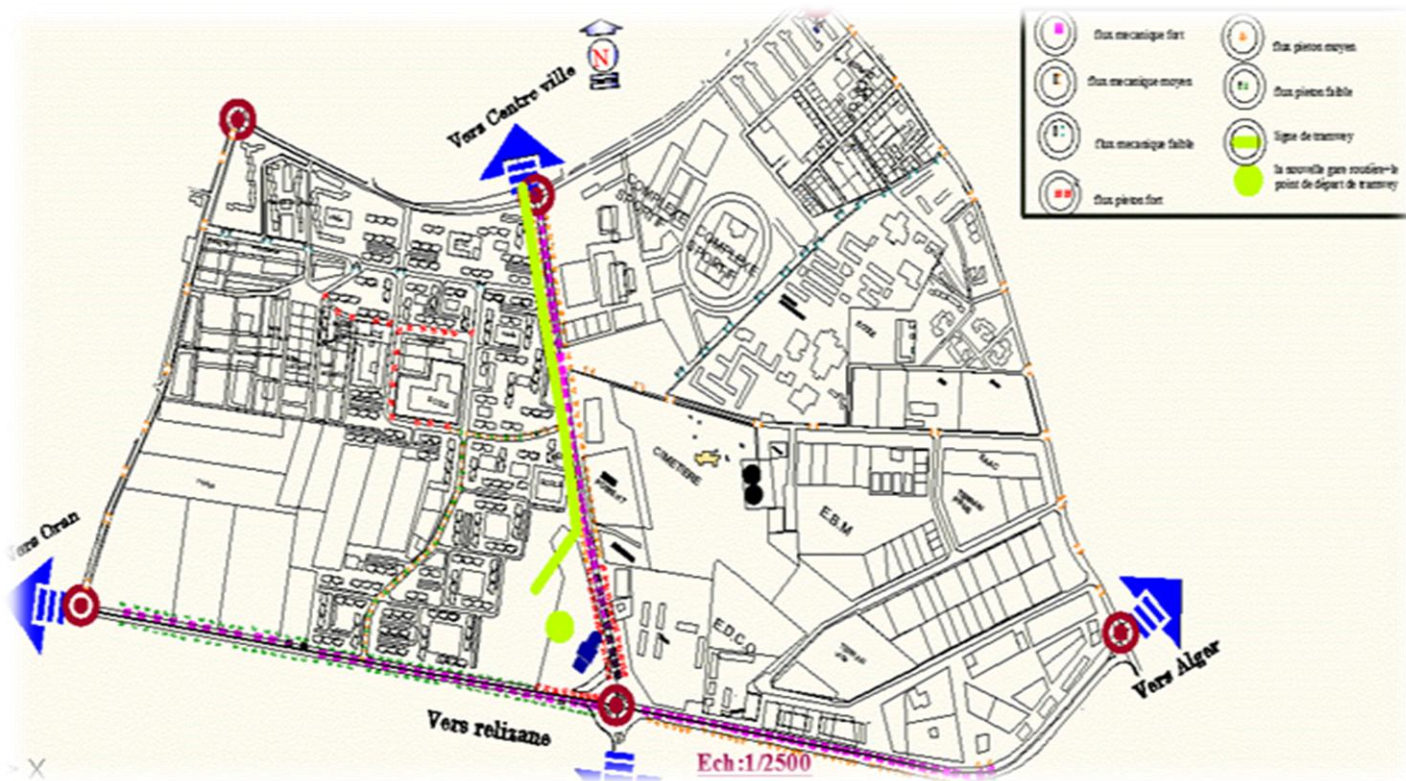
- Le déséquilibre dans l'occupation au sol (partie est faible occupation, et ouest très dense).
- La nature des activités (partie est il y a des équipements à différent caractère, la partie ouest l'habitat est la fonction principale).
- Les équipements d'enseignement:** problème en remarque défèrent type des équipements en la partie est pôle universitaire ; école et dans la partie ouest (la cite5juillet) CEM. Lycée
- Santé:** On notre site de plusieurs cabinets médicaux dans la cité 5 juillet.
- Les équipements administratif:** Les équipements d'administration (PTT, commissariat, agence foncière, protection civile...)
- Culture et loisirs:** On remarque l'existence d'une maison de jeune au niveau du la cité 5 juillet, et un complexe sportif.
- L'industrie:** on remarque la concentration du l'industrie dans la partie sud- est de la zone

REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM

4-Circulation:

L'entrée de ville d'intervention se trouve dans une zone urbaine très dynamique ; Le flux du réseau routier est variable d'une zone à autre, la circulation est très forte aux deux axes principaux RN 23 et RN 90. Ainsi que le flux est fort aux Les voiries d'intersection.

carte n°12: la circulation



Source: auteure 2016

REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM

4/1-Réseau de mobilité sur l'axe:

La route nationale N 23 : qui relie Mostaganem avec Relizane c'est qui elle mène a centre ville est le plus proche et le plus dynamique.cet l'axe connu un flux très fort, qu' il crée un problème de circulation.

La route nationale N90 (vers Oran /vers Alger):elle situe aux confins de zone d'étude. la circulation est très fort sur cet l'axe, le flux s'augmente en rapprochant au point d'intersection (rond point).

4/2Les nœuds et les échanges:

Il existe dans notre zone deux nœuds principale:

Le premier nœud:

C'est quelle marquée l'entrée de ville de Mostaganem à leur grandeur.la concentration de circulation est plus remarquable ajoure. , ce rond-point est manque de l'aménagement urbain et Paysager.



Source: auteure 2016

Le deuxième nœud

C'est un petit nœud considérer comme un nœud de changement de direction



Source : auteur 2016

REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM

4/3 La ligne de tramway:

Assurer l'arrivée facile des visiteurs de la ville de Mostaganem, c'est un point fort. Donc le tramway qui est un des moyens qui assurent la connexion entre le centre-ville et le périurbain.

Il est évident de constater que ce riche et important réseau de trafic, en l'occurrence la route nationale 23 et 90 la ligne de tramway et aussi les taxis qui arrivent du centre-ville participe à la collectivité et la vivacité de la zone d'étude.

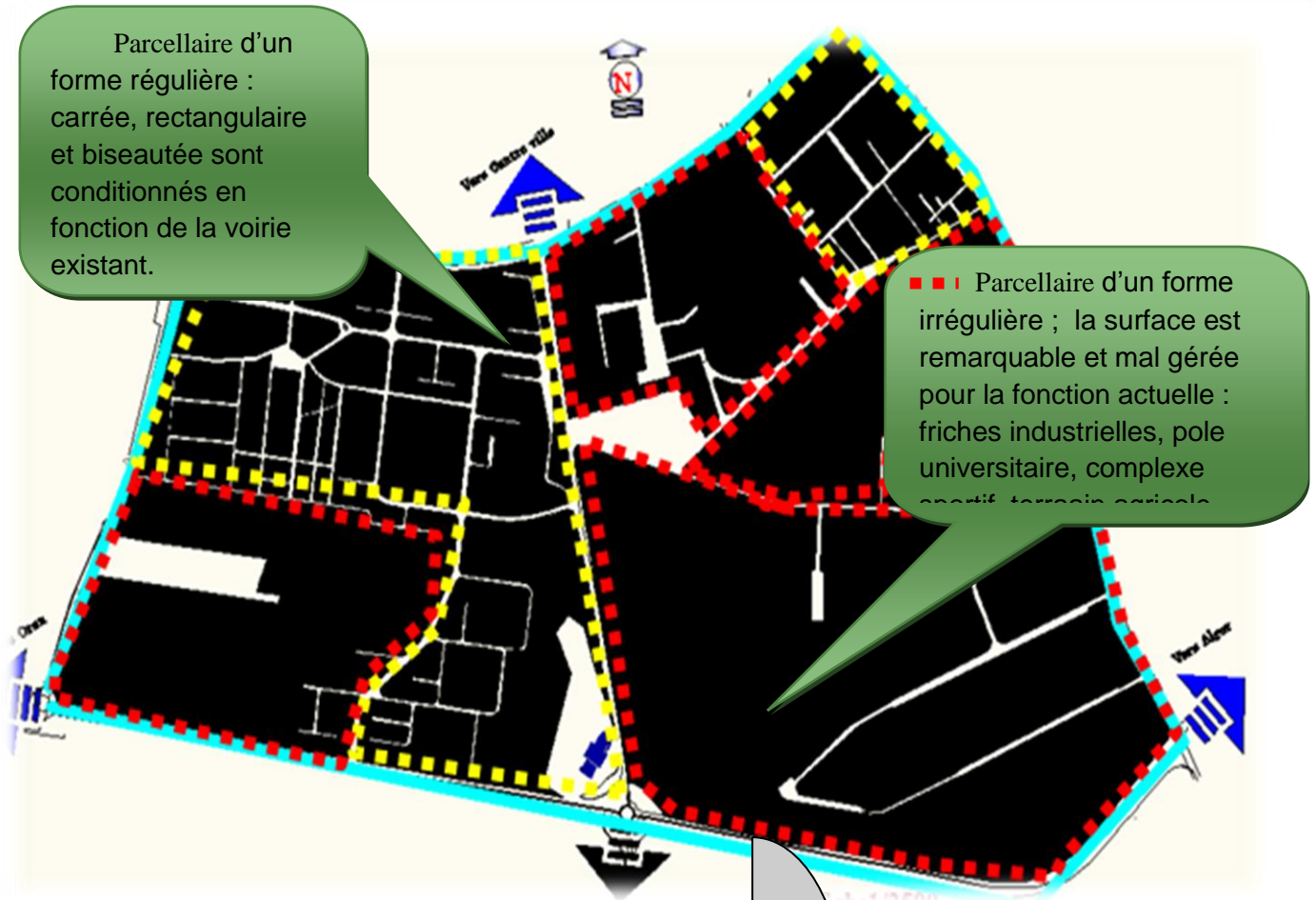


Les différentes stations de tramway

5-Système parcellaire :

Le système parcellaire présente des formes régulières d'une trame quadrille dans la partie nord-ouest et des formes irrégulières à sud-est, nous remarquons que le système viaire et les reliefs qui font la trace du quartier.

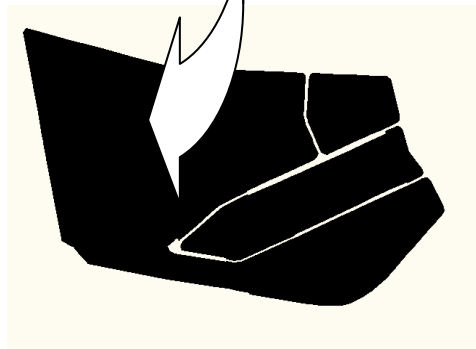
carte n°15: le système parcellaire



Source: auteure 2016

L'ilot qui pose le problème:

Le plus grand îlot d'une surface de 935m^2 , situé dans l'entrée de ville de Mostaganem, qui a une mauvaise structure urbaine.



REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM

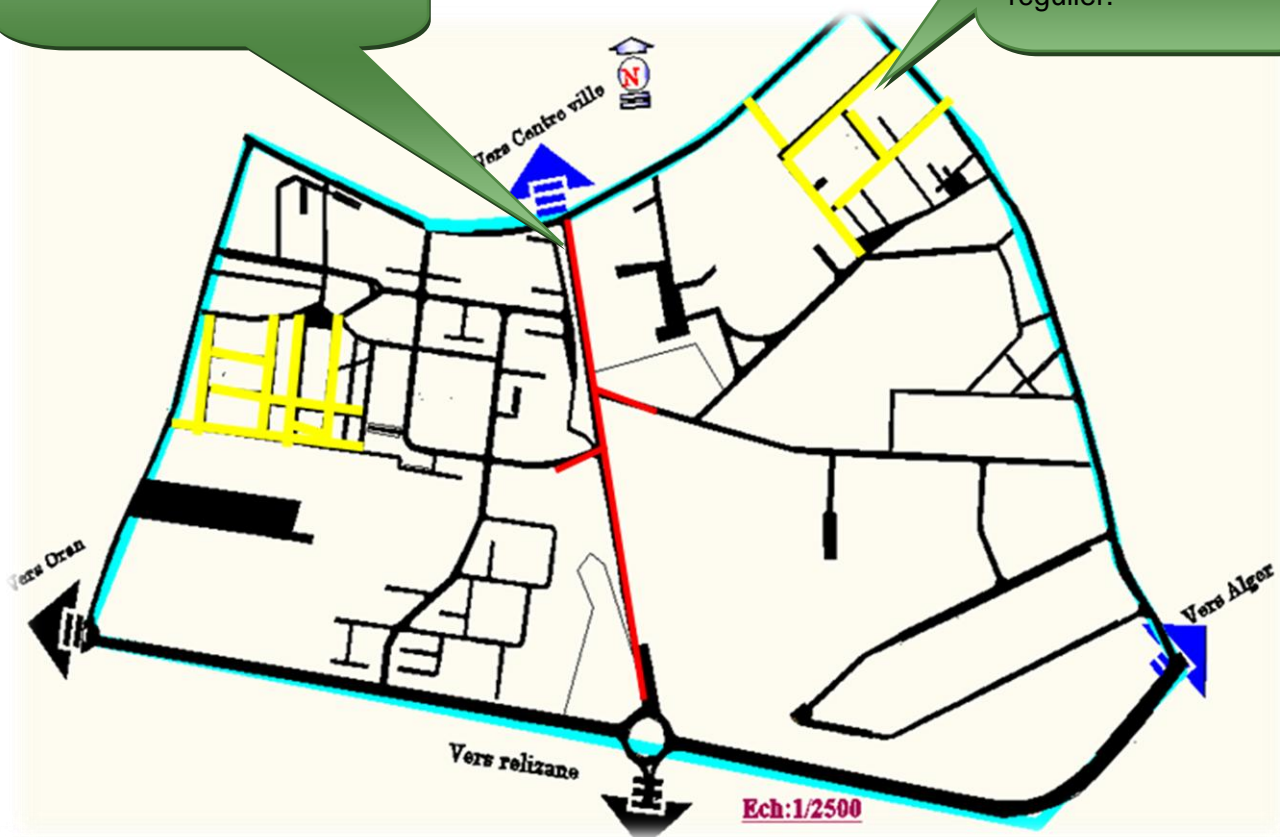
6-Système viaire :

Le système viaire est présente sous une forme d'une trame irrégulière d'un cote et est quadrillée avec un système arborescent d'un cote du a sa dépendance de relie.

carte n°16: le système viaire

Systeme arborescent qui marquée par la voie principale RN 23

Systeme résille hiérarchisé (quadrille) qui crée un système parcellaire quadrille et régulier.



Source: auteure 2016

REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM

Analyse séquentielle (Séquences visuelles) :

Pour le but de l'identification des éléments du paysage urbain en utilisant l'analyse séquentielle. Ce type d'analyse permet d'étudier les modifications du champ visuel du parcours Ben Yahia Belgacem.

On a choisi une direction déterminée celui de la nouvelle gare routière vers centre-ville, le parcours défini par le point de début « la nouvelle gare » retirera la première image de l'entrée de ville de Mostaganem que nous choisissons.

Carte n°17



Source: auteur2016

REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM

1-séquence A:



Continuité visuelle inexistante, profils de voie assez larges

Le parcours présente un axe droit, la protection civile apparait comme un point de fin de la séquence visuel ; c'est le point de repère, la concentration des conceptions est nulle juste des murs de clôture ; qui donne une percée visuelle mono tonique et une image morte.

2-séquence B :



Continuité visuelle des clôtures Le mur des clôtures sur les deux façades donne un accès visuel fermé ce qui donne un sentiment de malaise chez le piéton. Absence des végétations ; et des mobiliers urbains dessinent une mauvaise image urbaine.

3-séquence C :



Continuité visuelle différente sur chaque rive, continuité visuelle quasi-absolue

La continuité visuelle due aux murs de clôture et aux bâtis à l'alignement de la voie, La fermeture de percée disparu dans une coté.

4-séquence D:



Continuité visuelle due uniquement à l'alignement de bâtis

Ouverture de percée visuelle sur les deux cotés de la voie. Paysage urbain assez vif à conséquence des végétations et des couleurs des équipements apparents (protection civile, banque) et les habitats individuels.

REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM

5-séquence E:



Élargissement dans les champs visuels, profils de voie très larges

Un changement de l'image urbaine où il y a un changement de type d'habitat (remplacement de l'habitat collectif par l'individuel) avec deux équipements importants (le banc, protection civile)

6-séquence F:



Représente un élargissement du champ visuel vers un tissu urbain différent (quartier résidentiel). On trouve un élément de repère marqué par son horizontalité (protection civile) ce qui offre une image modèle et une perméabilité visuelle et physique.

REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM

Diagnostic de la situation actuelle de l'axe:

Pour mieux cerner les contraintes localisées dans le périmètre d'intervention de notre étude il aura lieu de faire un diagnostic sur l'axe d'étude.

1-La nouvelle gare routière :

La nouvelle gare routière de Mostaganem se trouve dans l'entrée de notre zone d'étude considérée comme un réseau routier très important dans sa fonction.

La nouvelle gare peut desservir jusqu'à un million de passagers par an et accueille, dans une première étape, 30 autobus appelés à être renforcés, ainsi que 350 taxis. Cette infrastructure qui occupe une superficie bâtie de 3.200 mètres carrés et est gérée par l'entreprise de gestion des gares routières "SOGRAL", dispose de plus de 20 quais et autres supplémentaires pour accueillir des autobus en provenance de toutes les wilayas du pays, en plus de commodités nécessaires dont un restaurant, une cafétéria, une pharmacie, une petite agence bancaire, un bloc administratif et autres prestations. Cette gare, qui a coûté au trésor public près de 380 millions de DA, a généré 62 emplois, a ajouté M. Stambouli Moussa.⁷

Les espaces entourés de la gare sont des terrasses vides.

2-Cimetière de ben Houa: (la cité de mort):

Est élément patrimonial gardant sa fonction, son position détruit le paysage urbain de l'entrée à cause de mur de sa clôture au long du parcours ; alors on réaménage la chemisière pour donner une certaine ambiance.

3-La station de taxis de ben Houa :

Ces stationnements posent plusieurs problèmes de : circulation, pollution et gestion. L'espace en question N'est pas bien structuré, ni organisé, il ne prend pas sa place idéal.

Figure13:



Figure14:



Figure15



Figure16



REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM

4-Les caractéristiques du fonctionnement de l'axe:

Dans l'état actuel un ensemble de contraintes entraîne :

- La voie déstructurée
- Absence des aménagements urbains et les mobiliers urbains.
- Les chaussées de la route sont en état dégradé sans revêtement de sol.
- Les trottoirs larges et non texturés
- Insécurité piétonnière (l'absence des passages)
- Présence importante de l'automobile



Figure17: voie non structurée



Figure18: Présence importante de l'automobile



Figure19: trottoir non structuré



Figure 20: mauvais qualité de labri de bus



figure21:absence de l'aménagement urbain et mobilier urbain

L'analyse synthétique :

A partir de l'analyse urbaine, on constate que l'entrée sud de la ville de Mostaganem offre des atouts positifs qui le mettent en valeur.

1-Les atouts :

Analyse fonctionnelle : La zone d'intervention est riche par les équipements d'une échelle régionale de grande importance :

Le complexe sportif : espace de loisir et de rencontre, elle reçoit un nombre assez important des gens surtout dans les journées prévues pour des matchs par exemple.

La gare routière : donne une vivacité à la zone d'étude et assure les échanges entre Mostaganem et les autres wilayas.

Autres équipements peu importantes comme (le pôle universitaire, la banque) et le cimetière, laisse notre zone en mouvement durant toute l'année.

- sur la base de l'analyse urbaine on trace la zoning de notre périmètre d'étude suivent :

- les fonctions urbaines trouvées
- les ilots
- les voies de circulation



- La limite de périmètre d'étude
- Les quartiers résidentiels
- les équipements
- les friches industrielles
- la cimetière
- Les terrains agricole

Etat de bâti :

Les friches industrielles occupent une surface vaste dans un état dégradé, alors on va la remplacer par un équipement nécessaire.

Sur les réseaux routiers :

Exigence de tramway assure la liaison entre le centre ville et le périurbain.

REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM

Carte problématique :

Carte n°18

Espaces libres non aménagés rendent le paysage à proximité illisible (proche au complexe sportif).

Grandes surfaces mal exploitées (les friches industrielles, station de taxi).

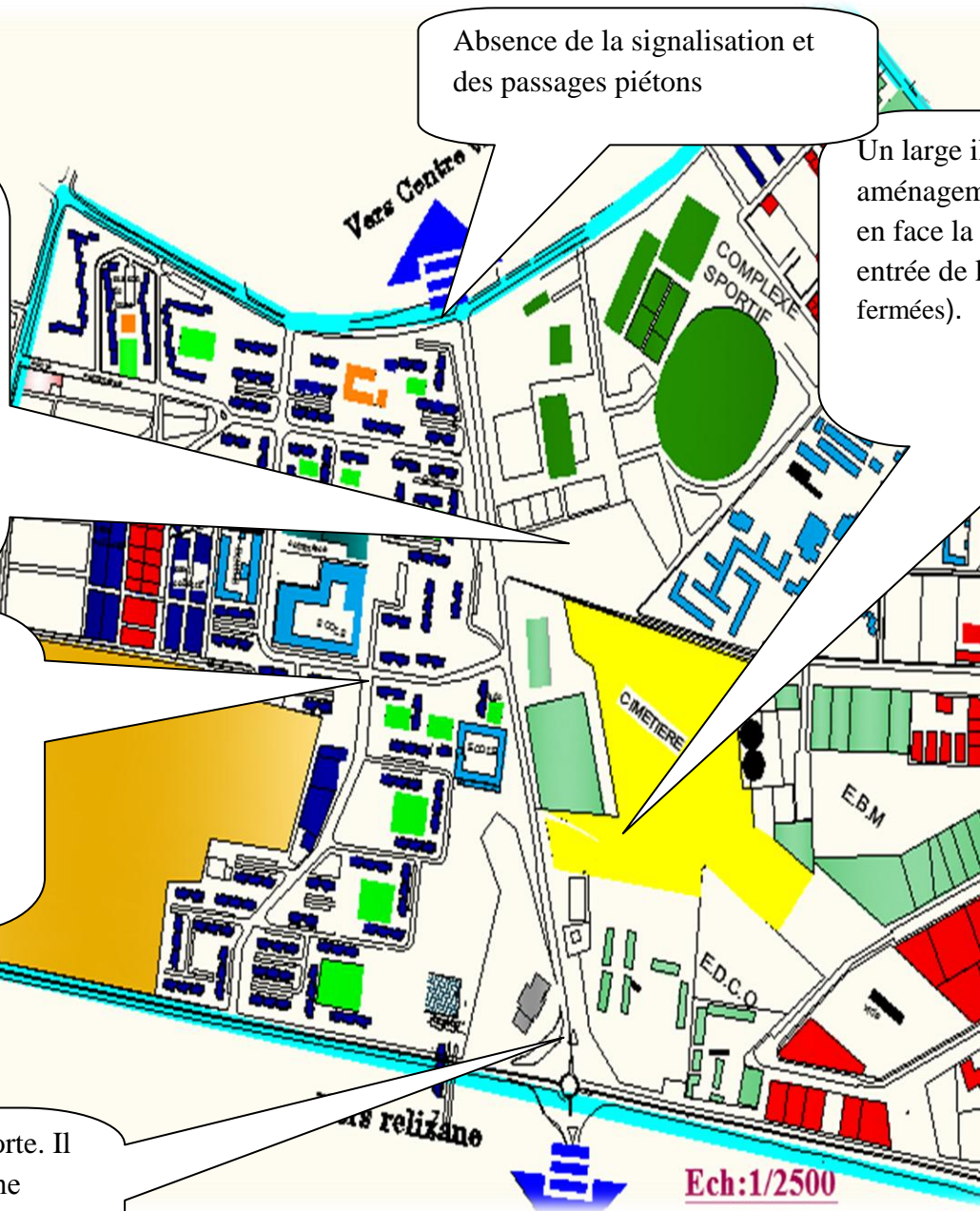
Le milieu et les chaussées de la route sont Dégradés et sans revêtement de sol.

L'absence de mobiliers et manques de végétation.

Le rond pont cause une circulation forte. Il est tellement large qu'il peut porte une belle image si il était malheureusement aménagé.

Absence de la signalisation et des passages piétons

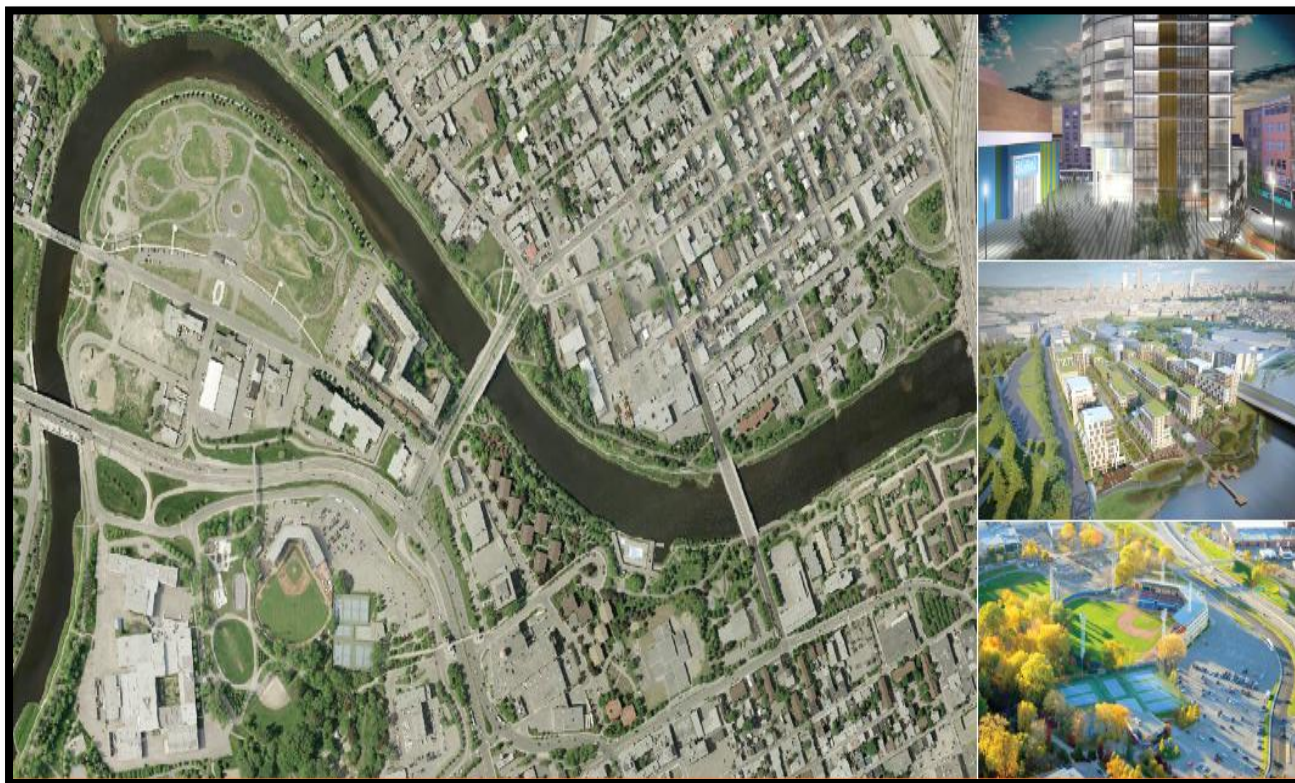
Un large i
aménagem
en face la
entrée de l
fermées).



Exemple : 01 « Programme particulier d'urbanisme

Pour l'entrée de ville du quartier Saint-Roch »

Carte n°19



Fiche technique :

Maîtrise d'ouvrage : ville de QUEBEC.

Equipe : service de l'aménagement de territoire.

Programme : projet de revitalisation urbaine.

Cree une entrée de ville au caractère urbain.

Superficie : 2 .5KM *40M / 2ha de parcs et jardin

Date : 2009

Présentation générale:

Ce vaste projet de revitalisation urbaine demeure cependant inachevé.

L'entrée de ville du secteur Saint-Roch constitue encore aujourd'hui un environnement déstructuré, organisé principalement en fonction des déplacements des véhicules, hostile aux déplacements piétons. Son potentiel de consolidation est toutefois majeur, avec une proportion importante de terrains vacants, principalement dans le secteur de la Pointeaux-Lièvres. Il revêt un intérêt d'autant plus marqué dans le contexte de la mise en service d'un futur tramway.

Par l'adoption du Plan de mobilité durable en 2011, la Ville de Québec a annoncé sa volonté de redévelopper la ville sur la ville en maximisant l'espace urbain à l'intérieur même des limites du territoire urbanisé.

Cet exercice traduit la volonté de la Ville de consolider le corridor urbain adjacent à l'autoroute Laurentienne pour en faire un axe de développement fort, entre le pôle d'ExpoCité et le centre-ville, et de confirmer la place Jacques-Cartier comme pôle culturel et nœud d'échanges majeur de transport en commun. Il souligne la priorité accordée à la création d'un éco quartier sur les friches industrielles de la Pointe-aux-Lièvres en y aménageant un milieu de vie mixte et exemplaire sur le plan de la qualité de vie. L'adoption du programme particulier d'urbanisme est le premier jalon des efforts visant à créer une entrée de ville au caractère plus urbain, mieux adapté aux déplacements actifs et reflétant l'image de prestige d'un centre-ville.

Contexte d'intervention:

Les limites du territoire d'application:

La définition des limites prend appui sur les prémisses suivantes :

la volonté de confirmer l'îlot de la place Jacques-Cartier, comme un noyau structurant du centre-ville et un pôle majeur d'échanges du réseau de transport en commun.

- la volonté de mettre en valeur les terrains du secteur de la Pointeaux-Lièvres, à court terme, dans le cadre d'un concept d'éco quartier.
- le potentiel de consolidation des espaces non construits de part et d'autre de l'autoroute Laurentienne dans la perspective de sa transformation en boulevard urbain.

Système zonage:

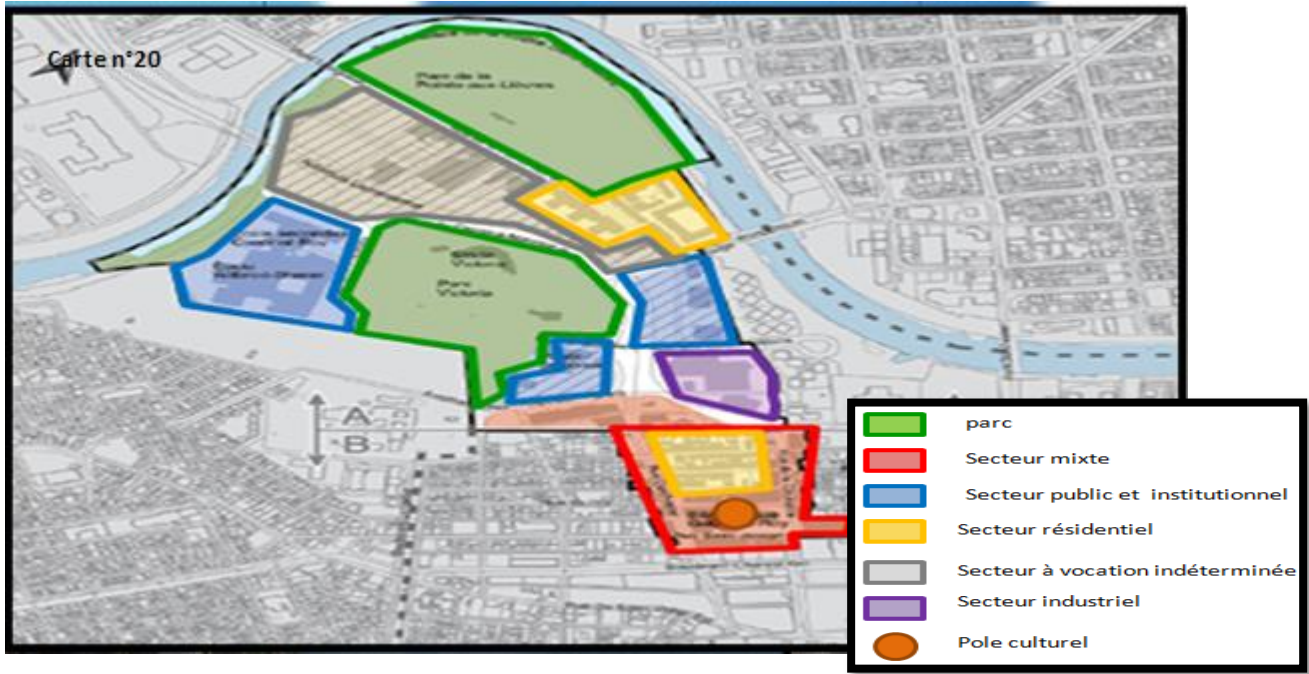
La carte suivante illustre le portrait global de l'occupation du territoire et ses principales caractéristiques:

- Les espaces publics destinés à la détente, aux loisirs et à la culture occupent la plus large part de l'occupation du territoire d'étude et se concentrent dans sa portion nord;
- La fonction administrative occupe le territoire dans une proportion similaire aux fonctions mixtes et résidentielles.
- La fonction industrielle est assez fortement représentée;
- La fonction résidentielle, plutôt monofonctionnelle, se concentre majoritairement dans la portion sud, entre les rues du Prince-Édouard et du Roi.
- La mixité se concentre de part et d'autre de grandes artères de consolidation, comme les rues Dorchester et de la Couronne.
- Une grande partie du territoire est en profonde mutation, étant donné les espaces disponibles

REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM

Au développement et les orientations déjà envisagées par la Ville. Le potentiel de requalification ou de consolidation du tissu urbain est donc très important

La place Jacques-Cartier constitue un pôle urbain ainsi qu'un espace culturel principal à partir duquel se déploie le réseau de transport en commun reliant le centre-ville aux autres secteurs.

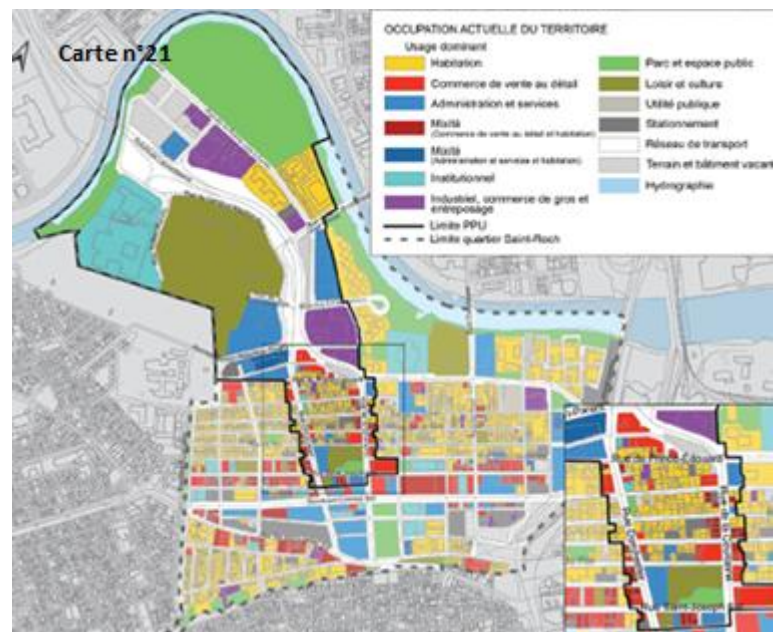


Portrait et enjeux

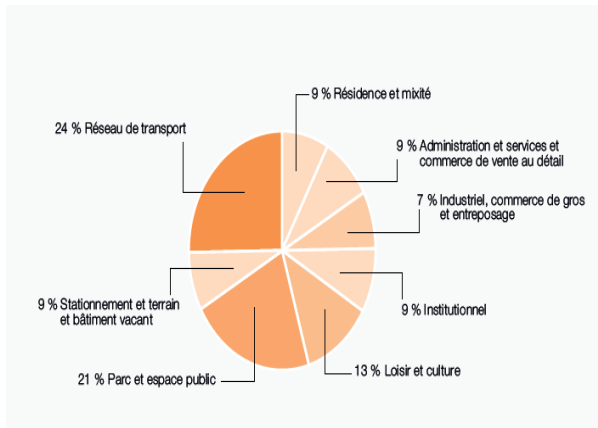
1- Une diversité fonctionnelle qui reflète la centralité du Quartier :

La fonction résidentielle :

La fonction résidentielle (incluant la mixité résidentielle et commerciale ou administrative) n'occupe que 9 % du territoire du PPU, son potentiel de densification est très important,



REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM



Les espaces publics et institutionnels

La majeure partie du territoire du PPU est occupée par des lieux publics, ce qui en fait un environnement très attracteur pour de nouveaux résidents, en répondant bien aux besoins de la population de l'ensemble du quartier. Une importante superficie est occupée par des espaces Publics, destinés autant à la population locale que régionale. Le parc Victoria, le parc de la Pointe-aux-Lièvres et le parc linéaire de la rivière Saint-Charles.



Les fonctions commerciales et de bureaux :

Pôle d'affaires du centre-ville, le quartier Saint-Roch concentre plusieurs entreprises de services, fortement représentées par l'industrie du savoir et des technologies de l'information. Le territoire du PPU compte 9 % de son occupation destinée aux bureaux et aux commerces.

Les industries :

Principalement représentée par la présence de l'entreprise Rothmans, la fonction industrielle demeure toujours présente dans le quartier Saint-Roch et de façon assez marquée à l'intérieur des limites du PPU où elle représente 7 % de la superficie du territoire. Symboles d'une époque Révolue, quelques entreprises industrielles sont toujours actives sur les terrains de la Pointe-aux-Lièvres.

2-Un tissu urbain à fort potentiel de consolidation Pointe-aux-Lièvres :

Le quartier Saint-Roch possède un parcellaire et un bâti typiques des faubourgs de Québec.

- Jusqu'à 800 logements
- Projet déposé : 275 logements, 1 800 m² d'espaces non-résidentiels
- Stationnement parc Victoria et police : 48000 m² d'espaces à réaménager ou recycler

3. La transformation du paysage urbain traditionnel :

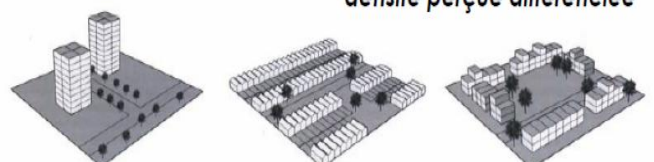
L'impact probable de la densification sur la préservation du tissu ancien :

–Parcellaire ancien de petite dimension

Densité perçue (subjective) Une même densité est perçue et interprétée différemment en fonction des individus, des contextes, de la culture, etc.

Indissociable de la densité objective

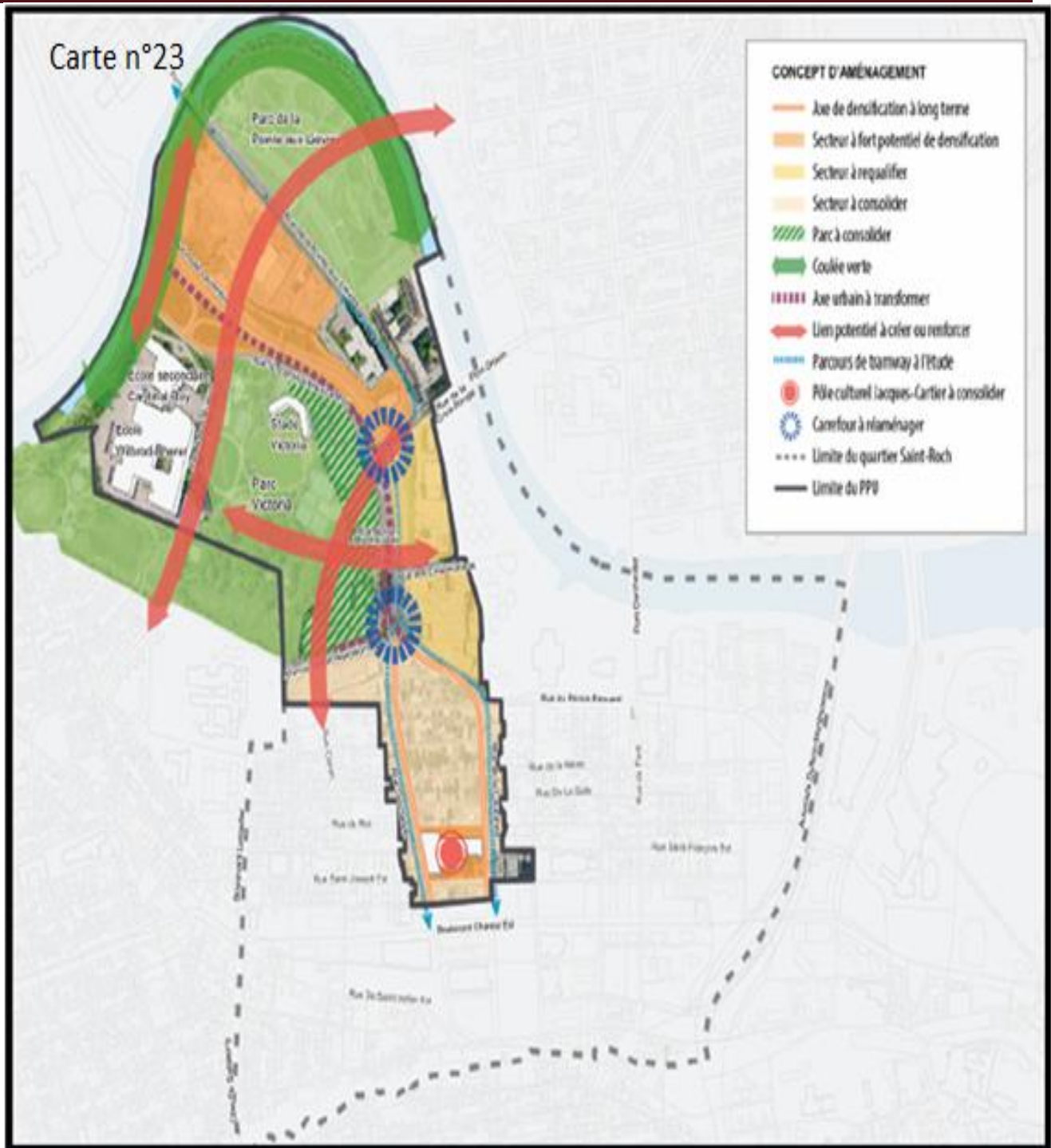
Même terrain + même nombre d'unités de logement + aménagement et typologies différents = densité perçue différenciée



REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM

- ❖ Mettre en valeur les terrains désaffectés de la Pointe-aux-Lièvres
- ❖ Consolider le parc Victoria et ses grands équipements publics
- ❖ Retisser les liens entre le quartier Saint-Roch et les quartiers périphérique
- ❖ Concrétiser le projet : « Saint-Roch-Technoculture

REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM



1-Les projets : portion nord :



REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM

1-Consolider le parc Victoria et ses grands équipements publics en favorisant une plus grande ouverture sur le milieu urbain :

Espaces récréatifs à consolider :

- Bonification des équipements
- Ajout d'une nouvelle structure d'accueil (centre de loisirs)•
- Relocalisation du poste de police
- Aménagement de stationnements écologiques
- Amélioration des liens vers le parc Mise en œuvre éco quartier
- Propriétés gouvernementales à recycler

2-Favoriser les déplacements actifs et par transport en commun en procédant aux interventions qui s'imposent dans la foulée des orientations d'aménagement du Plan de mobilité durable :

- Transformation de l'autoroute
 - Implantation du tramway
 - Recyclage de propriétés
- Consolider et densifier le tissu urbain par l'apport de nouveaux projets sur les terrains vacants et l'amélioration du cadre bâti existant.

3-Mettre en valeur les terrains désaffectés de la Pointe-aux-Lièvres par la création d'un éco quartier contigu au parc de la Pointe-aux-Lièvre



Figure n°22

L'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvr

Figure n°23



Les projets portion sud:

Confirmer l'îlot de la place Jacques-Cartier comme pôle culturel du centre-ville Basse-Ville et nœud majeur de transport en commun



REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM

La Ville de Québec confirme sa volonté de faire de la place Jacques-Cartier et de la bibliothèque Gabrielle-Roy le cœur culturel du centre ville et la concrétisation de sa vision technoculturelle Pour Saint-Roch. .

1-Consolider:

- terrains vacants
- recyclage de propriétés

2-réaménager la place Jacques-Cartier (lien rue du roi)

- acquisition par la ville au besoin
- réaménagement : bibliothèque, place publique, noyau intermodal
- nouvelle construction à l'emplacement de l'auditorium

- réaménager la rue Caron parcours cyclable et piéton sécuritaire

3-Bonifier les interfaces (rue, terminus de transport en commun)

4-Consolider les bâtiments

- Démolition partielle et reconstruction
- Réorganisation des espaces intérieurs
- Réaménagement du stationnement



exemple02 : « tramway de Clermont-Ferrand en France »

Fig L'image de l'entrée de ville du quartier Saint-Roch avant

L'image de l'entrée de ville du quartier Saint-Roch après l'intervention

REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM



Fiche technique :

Longueur : 15,7 km

Stations : 34

Type de MR : Transport (STE4)

Maître d'ouvrage : SMTC (Autorité organisatrice des transports en commun)

Assistant du M.O. : SYSTRA

Fournisseur du «système» : Groupement

Lohr Industrie/Euro via/Sobeal/
CEGELEC/Vossloh (ex COGIFER)

Maître d'oeuvre : Groupement Ingérop/Otra

Exploitant: T2C

Août 2007 : mise en service du
tronçon Montpied - La Pardieu

tram, c'est :

15,7 kilomètres de ligne

• **34** stations desservies

• Un tram toutes les **6 minutes** en heures de pointe

• Un service de **4h20** à **1h15** du matin

• **65 000** voyageurs par jour pour 110 000 voyages

Une zone desservant :

• **83 000** habitants

• **22 000** étudiants et **17 700** scolaires

• **56 000** emplois soit **40 %** des emplois de

L'agglomération à moins de 500 m de la ligne

Une ligne directe pour :

• **11** pôles d'enseignement supérieur

• **79** établissements scolaires

• **18** complexes sportifs

• **19** centres culturels

• **12** établissements de santé

• plus de **2 000** commerces

Les extensions de La ligne de tram de l'agglomération clermontoise :

Dès la conception de la ligne A de tramway, il était envisagé de la prolonger ultérieurement au Nord, vers Le quartier des Vergnes d'abord puis vers les voies du Réseau Ferré National Riom – Clermont au niveau d'une halte ferroviaire à créer.

Le projet d'extension de la ligne de tramway de l'agglomération clermontoise s'inscrit dans un programme d'aménagement plus global du quartier nord de l'agglomération clermontoise qui va bénéficier dans les 5 ans de programmes ambitieux de renouvellement urbain et de l'extension de La zone commerciale nord, visant à densifier et à urbaniser cette entrée de ville.

Justification de l'opération:

Le projet d'extension de la ligne A de tramway aux Vergnes s'inscrit dans trois niveaux d'enjeux :

- **À l'échelle de l'agglomération** : il permet de poursuivre le développement du réseau de Transports en commun dans l'esprit du PDU et dans le respect des préconisations du Grenelle de L'environnement ;
- **À l'échelle de la ville de Clermont-Ferrand** : il constitue l'un des leviers nécessaires à la Dynamisation et à la réintégration des quartiers nord de la ville ;
- **À l'échelle des quartiers nord** : il est une des composantes fortes de la démarche de Renouvellement urbain entreprise sur les quartiers de Champratel et des Vergnes, un lien Physique qui doit permettre à ces quartiers de retrouver une cohésion et de renforcer leur Attractivité.

Les objectifs du projet d'extension du tramway aux Vergnes sont principalement :

- D'améliorer la desserte des quartiers traversés (plus de 9 600 habitants et emplois desservis en 2020), en proposant une offre de transport complémentaire au réseau de bus,
- De relier au reste de l'agglomération et de désenclaver un des seuls quartiers de Politique de La Ville qui n'est pas encore desservi par le tramway.
- De permettre un accès rapide à ces quartiers depuis le centre-ville par le tramway, renforçant Ainsi leur attractivité. Les équipements du Stade Mont pied, de l'Institut des Métiers, et la zone Commerciale avec un cinéma multiplexe projeté sont des équipements à fort rayonnement qui Peuvent attirer des déplacements depuis l'ensemble de l'agglomération.



La déférente station de tramway



REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM

- Au niveau local, d'offrir un itinéraire direct entre Champratel et les Vergnes, itinéraire Aujourd'hui inexistant malgré la faible distance qui les sépare.

La ligne de tramway jusqu'aux Vergnes prolonger pour :

- maîtriser le trafic automobile sur les 15 prochaines années,
- favoriser un développement urbain harmonieux et responsable,
- encourager les modes doux et proposer une véritable alternative à la voiture.

Le développement d'infrastructures performantes

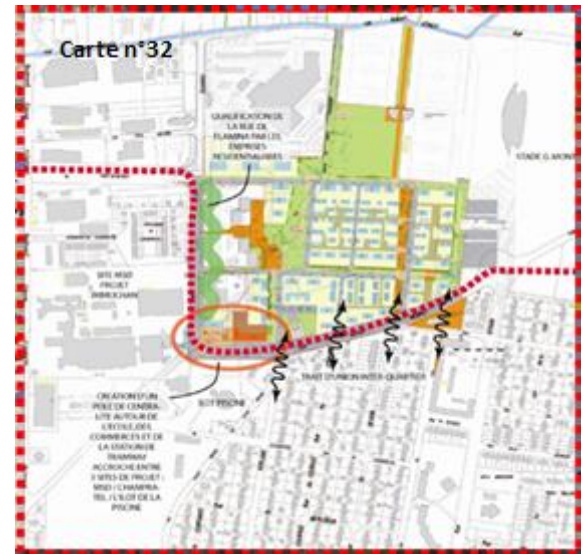
Le prolongement de la ligne du tramway va aussi s'accompagner de nouvelles infrastructures sur les différents quartiers concernés :

- construction du nouveau centre commercial « Les Vergnes », rue d'Aulteribe,
- Aménagement d'une place publique autour de la station « La Plaine » qui doit devenir Un nouveau pôle de centralité pour le quartier de Champratel rénové et le quartier adjacent De La Plaine,
- **Réaménagement de la place des Droits de l'Homme**, nouveau terminus du tramway et Nouveau centre de vie du quartier des Vergnes,
- **Création d'un pôle d'échange** au niveau de la station « Stade Montpied »,
- **Développement de pistes cyclables** et élargissement des trottoirs afin de renforcer les Modes de déplacement doux autour du nouveau tracé du tramway,
- **Réalisation d'un cheminement piéton** sans traversée de voirie entre les stations et pôle D'échange « Stade Montpied » et l'entrée du stade,
- **Réaménagement du parking** de Croix de Neyrat en parc- relais.
- **Réaménagement des circulations routières** (en particulier le carrefour Viviani).
- **modification des accès à la crèche** à partir de septembre 2012... sans compter les 1 000 nouveaux logements prévus...



1-pour le tramway dans le projet Champratel:

- Une composante essentielle du projet (sans tramway, l'ensemble du projet est voué à l'échec)
- Un des principaux vecteurs du changement d'image avec la volonté d'une discrimination positive via la réalisation d'un éco quartier.
- Une composante pour créer une nouvelle centralité autour de l'école, les commerces, la Maison de quartier, la station de tramway (convergence d'un maximum de composantes à même de créer de la vie, de l'animation, du passage)
- Un outil de couture urbaine
- Un message fort d'une volonté de qualité et de changement pour le quartier



les déférentes actions d'aménagement sur Champ ratel:

- la réalisation d'un éco quartier
- Création d'un pole de centralité autour de l'école, des commerces et de la station de tramway
- Trait d'union inter -quartier

2-pour le tramway dans le projet Vergnes :

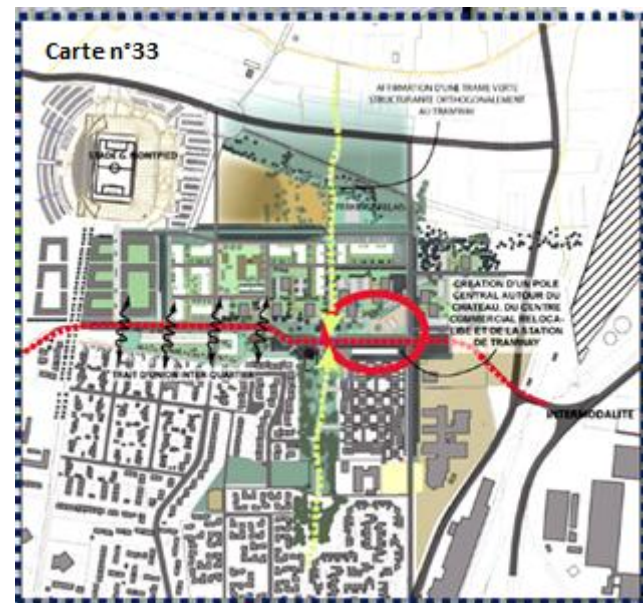
Quatre aspects essentiels :

- Réaménagement création viaire (désenclavement)
- La création d'une nouvelle centralité
- Les coutures urbaines
- La «normalisation» du quartier
- L'attractivité ... à terme

les déférentes actions d'aménagement sur

Vergnes :

- réaménagement création viaire (désenclavement)
- Affirmation d'un tram vert structurante orthogonale ment au tramway
- Création d'un pole central autour du château, du centre commerciale
- La création d'un nouveau cœur de quartier autour de la place des Droits-de-l'Homme, elle aussi entièrement requalifiée et où seront regroupés transports en commun (avec la station terminus)
- Démolition Reconstruction du centre commun.



REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM



Les quartiers aux Vergnes après l'extension de la ligne A de tramway



Les quartiers aux Vergnes avant l'extension de la ligne A de tramway

EXEMPLE : 03 « Boulevards Rabat au et Schloesing »

Figure n°25



Presentation :

Boulevards Rabatau et Schloesing consacrée aux deux sections du boulevard rabatau (rabatau-matalon-ferrié et ferrié-rondpoint du Prado), elle intègre aussi le boulevard schloesing car il poursuit la logique de la rocade du jarret. La dépose des passerelles et la requalification souhaitable des voies sont conditionnées par la réalisation de 12 mais l'étude de l'agglomération entend déjà contribuer à la définition d'un projet urbain d'ensemble à long terme qui articule déplacements, vocations, formes urbaines, espaces publics, logements et activités. Sur ces différents aspects, elle dégage les principes d'une requalification cohérente et dynamique.

Les orientations sont organisées en deux cahiers : le premier présente des principes d'aménagement des voies et des carrefours, le second s'attache à définir les contours d'un grand projet urbain à terme.

Un grand projet urbain à l'est du centre-ville :

Le secteur d'étude Rabatau-Schloesing se trouve aujourd'hui à la croisée de trois dynamiques urbaines majeures :

- **une extension du centre-ville** qui se traduit par la résorption de friches industrielles, le renouvellement urbain et la densification d'anciens quartiers faubouriens ;
- **une reconversion économique** au débouché de la Vallée de l'Huveaune et à proximité de l'axe tertiaire de l'avenue du Prado ;
- **l'émergence d'un pôle d'équipements**

métropolitains axé sur les loisirs, l'événementiel et le tourisme, grâce à la concentration d'équipements structurants existants et projetés (Parc Chanot, "Grand Stade", Palais de la glace et de la glisse, Pôle de loisirs-Multiplex...).

La requalification des voies articulées au projet tunnel prado sud, le réaménagement global des deux boulevards se décline selon trois axes :

- **la requalification homogène et unificatrice des séquences** avec la prise en compte de tous les modes de déplacement ;
- **l'aménagement des carrefours en espaces publics de proximité ;**
- l'achèvement de l'intégration au centre-ville grâce au **renforcement du maillage des voies.**

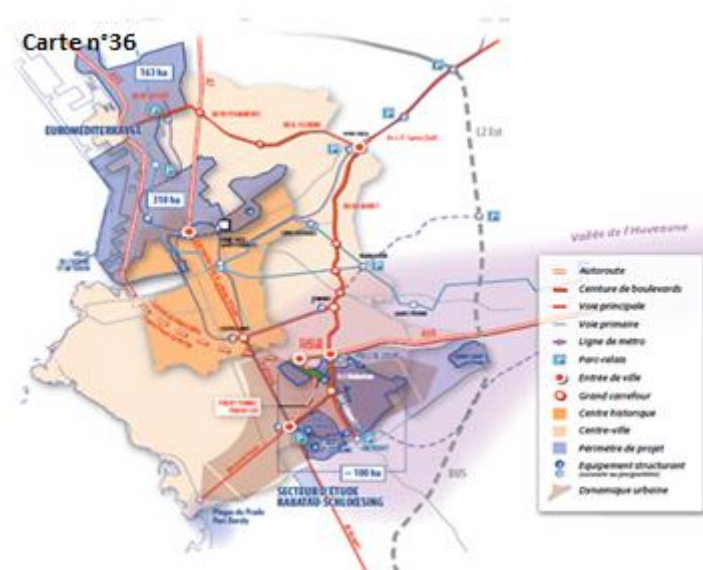
L'affirmation de nouvelles vocations et l'extension du tissu urbain dense

le réaménagement des deux boulevards doit constituer un levier pour

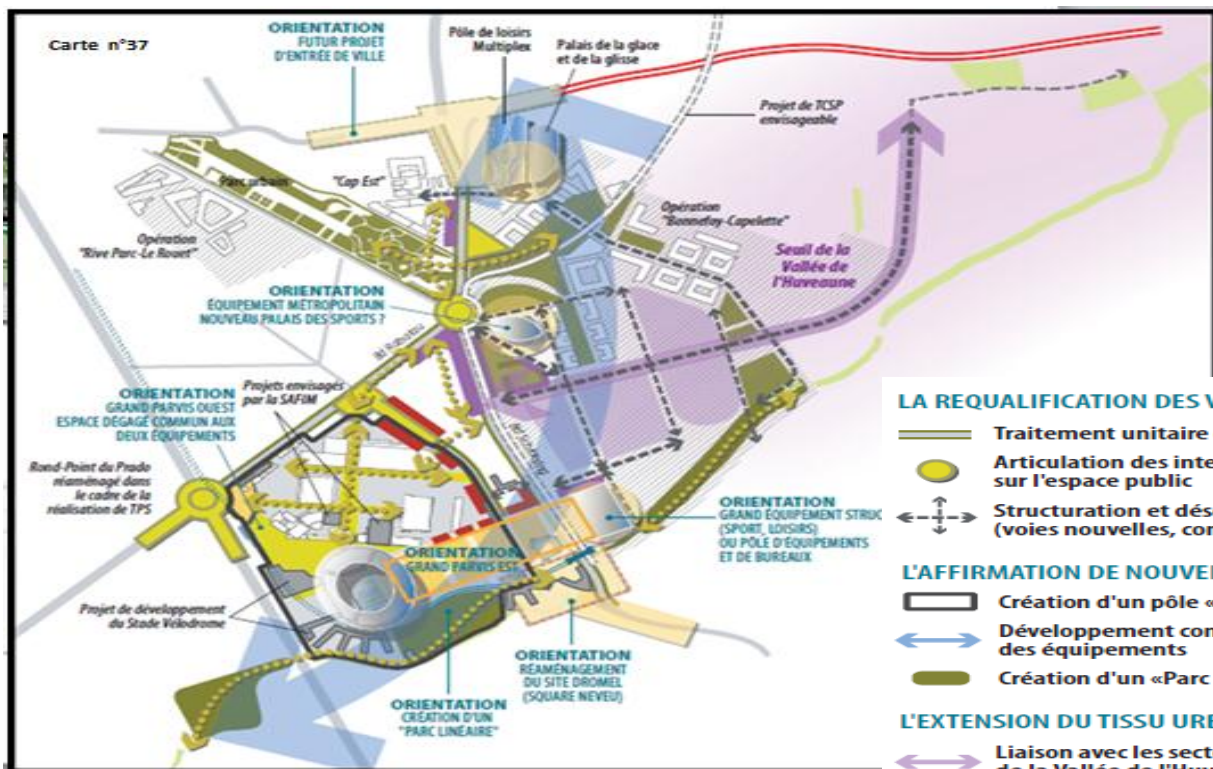
- **créer un pôle urbain complémentaire du pôle d'euro-méditerranéen** identifié pour ses équipements structurants (sports, loisirs) ;
- **rééquilibrer le développement urbain et économique du territoire marseillais**

Avec des activités tertiaires et économiques en adéquation avec les capacités de desserte ;

- **éviter un phénomène de résidentialisation** amorcé avec le départ des activités artisanales Et industrielles en maintenant une mixité habitat/activités.



Promouvoir un projet urbain d'ensemble :



LA REQUALIFICATION DES VOIES

- Traitement unitaire des axes
- Articulation des interventions sur l'espace public
- Structuration et désenclavement (voies nouvelles, continuités)

L'AFFIRMATION DE NOUVELLES VOCATIONS

- Création d'un pôle «Grand Chanot»
- Développement complémentaire des équipements
- Création d'un «Parc linéaire»

L'EXTENSION DU TISSU URBAIN DENSE

- Liaison avec les secteurs économiques de la Vallée de l'Huveaune
- Façade urbaine, économique et résidentielle (continuité bâtie)
- Centralité, pôle d'animation
- Intégration au «Plan vert» de Marseille (Trame verte)

Propositions du Cahier 1 : La requalification des voies

- 1- unification des axes et requalification homogène des séquences
- 2- aménagement des carrefours et des espaces publics de proximité
- 3- renforcement du maillage des voies

Propositions du cahier 2 :

L'affirmation de nouvelles vocations

- 4- création d'un pôle événementiel "grand chanot"
- 5- renforcement du futur grand pôle de sport et de loisirs
- 6- intégration au plan vert de Marseille

L'extension du tissu urbain dense

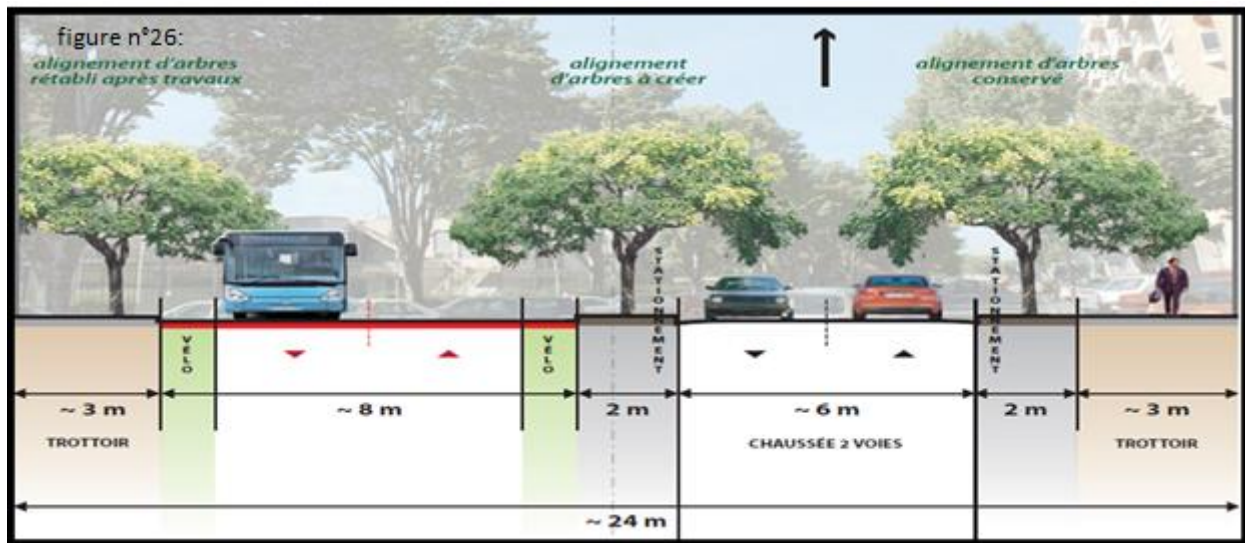
- 7- liaison avec les secteurs économiques de la vallée de l'Huveaune
 - 8- intensification du paysage urbain
 - 9- formation de façades urbaines
- Les principes de requalification des carrefours



REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM

Quelques uns des profils en travers proposés :

Le boulevard Rabatau - séquence place Ferrié - rond-point du Prado : variante avec un site propre bus

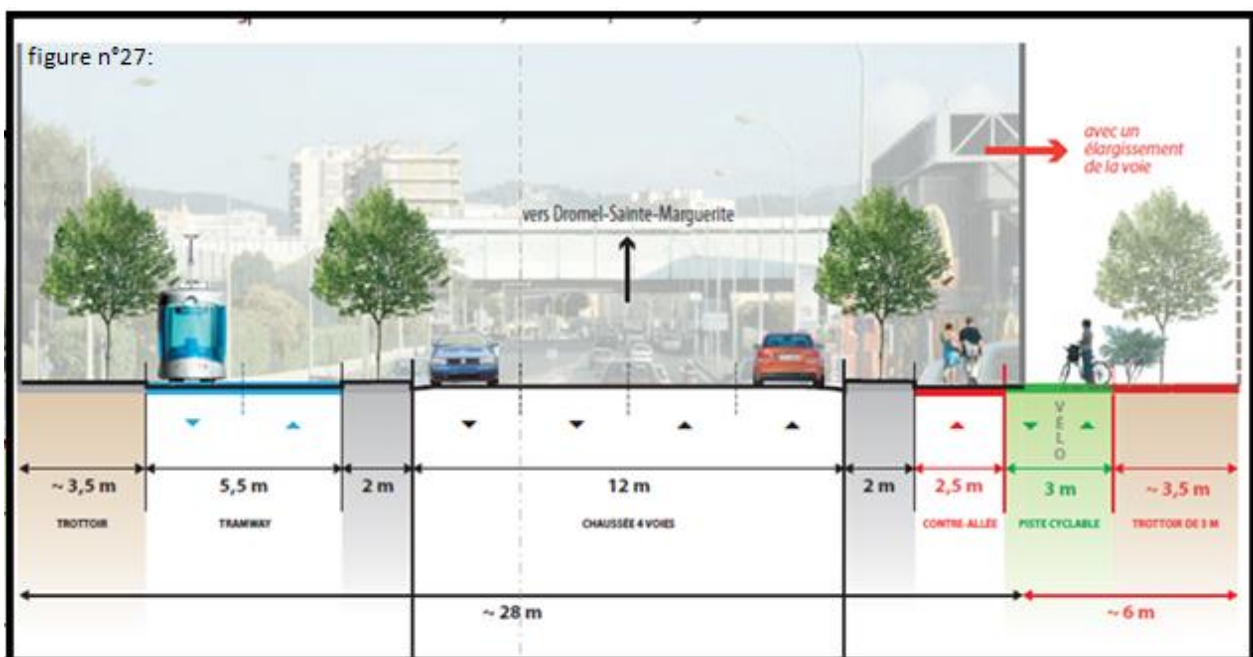


-3 m pour chaque file automobile pour conserver les poids-lourds dans le dispositif.

1. Recomposition du stationnement (réduit, latéral et longitudinal hors trottoir) et restitution des trottoirs aux piétons (3 m minimum).
2. Intégration d'un TCSP.
3. Aménagement de pistes cyclables.
4. Plantations latérales continues d'arbres de haute tige.

Le boulevard Schloesing : variante avec un tramway et une emprise élargie : L'option d'un tramway bidirectionnel unilatéral entraînera un déséquilibre par rapport à l'axe.

Un retrait d'alignement de 6 m environ sur la marge de recul, aujourd'hui possible en rive ouest, permettrait une circulation plus confortable des piétons ;



EXEMPLE04 : démolition de friche industrielle de ZAC Centre Sainte Geneviève à Nanterreen France

Fiche technique :

Situation : La ZAC Centre - Sainte Geneviève

Date de projet : le 27 juin 2006

Surface : superficie de 5 hectares environ, dont 3,2 hectares pour le site de l'ancienne usine de batterie de la CEAC.

Les principes d'organisation urbaine du projet de ZAC :

Ils ont été définis par l'architecte urbaniste Xavier Lauzeral et l'ensemble de l'opération doit s'inscrire dans un enjeu fort de réussite environnementale intégrant les principes du développement durable.



Localisation du site et caractérisation des usages externes

L'opération est située dans une zone urbaine dense, à l'interface du centre-ville historique de Nanterre et de quartiers résidentiels :

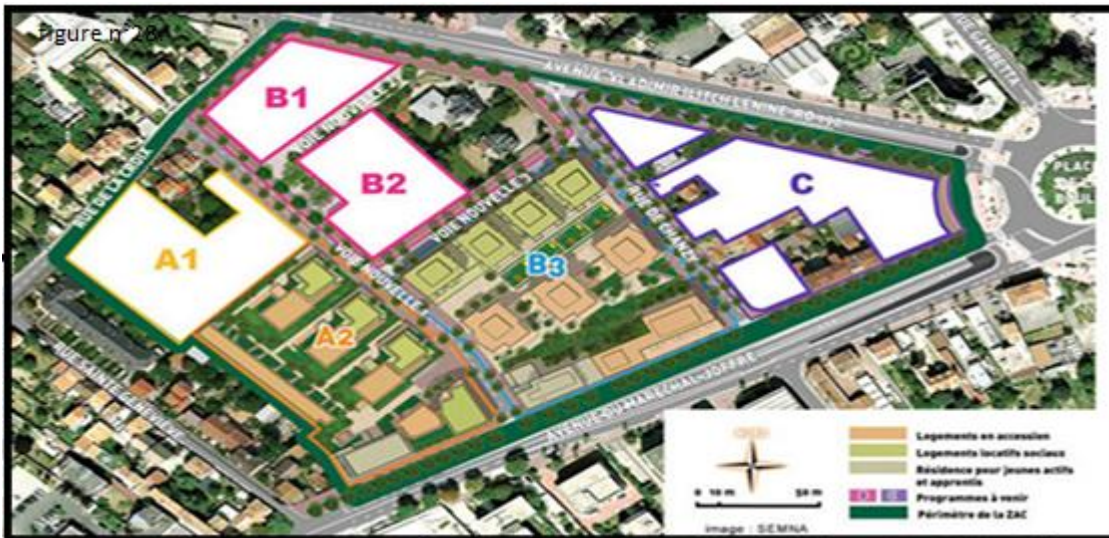
- Au Sud du site, de l'autre côté de l'avenue du Maréchal Joffre, sont installés des Immeubles de bureaux, d'habitations collectives et des maisons individuelles sur des Parcelles de petite taille.
- Sur tous les autres côtés, le tissu existant est principalement constitué de pavillons Résidentiels implantés sur des parcelles de tailles petites à moyennes (250m à 1000m), avec des espaces verts aménagés en jardins d'agrément, pelouse ou



L'implantation :

Elle est implantée au croisement de voies majeures (l'avenue du Maréchal Joffre-RD913, ex-RN13 et l'avenue Lénine-RD 991) qui relie Paris et La Défense à Saint-Germain en Laye, Rueil-Malmaison et le grand Ouest parisien.

Enfin, elle donne sur la place de la Boule et son pôle bus (8 lignes) qui devrait accueillir à Terme la ligne de tramway T1.



Changement d'usage du site : Programme et Objectifs de la ZAC

Le projet de démolition et requalification de la friche industrielle de la CEAC (Compagnie Européenne d'Accumulateurs) va entraîner un **changement d'usage complet** du site, depuis un usage industriel vers un usage majoritairement d'habitation.

Les objectifs du projet d'aménagement, exprimés dans le dossier de création de la ZAC, sont :

- **Transformer un ancien site industriel** en véritable « morceau » de ville durable,
- **Construire des logements** pour tous proches du centre-ville et d'un pôle de Transports en commun.
- **Créer des voies** nouvelles en circulation douce et reliées au centre ancien.
- **Recomposer une façade urbaine** harmonieuse sur la place emblématique de la Boule ainsi que sur les avenues bordant le site.
- **Préserver la tranquillité** des pavillons alentour et créer des lieux de vie calmes en cœur d'îlots.

Le programme général de la ZAC comprend l'aménagement de plus de 600 **logements** Neufs, répartis comme suit :

- Plus de 360 sont proposés en accession à la propriété, libre ou encadrée,
- Plus de 240 en locatif social,
- Une résidence pour apprentis,
- Une résidence pour jeunes actifs

De plus, des **commerces de proximité** seront installés en pied d'immeuble (1000m² de SHON) et des **équipements** seront créés : une école maternelle et primaire de 15 classes, Un centre de loisir, un parking public de 150 places environ. Trois nouvelles **voiries** (Classées en zone 30) dont une piétonne seront créées, ainsi qu'une placette en cœur de Quartier et des **jardins familiaux** en cœur d'îlots

REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM



pour une circulation et un stationnement maîtrisés:

Nous pensons que sur cette zone de 5 hectares, il est envisageable de respecter les enjeux du Projet en créant une voie de circulation depuis l'avenue Lénine jusqu'à l'emplacement actuel 1--des entrées/sorties des quais de chargements/stockage de l'usine CEAC.

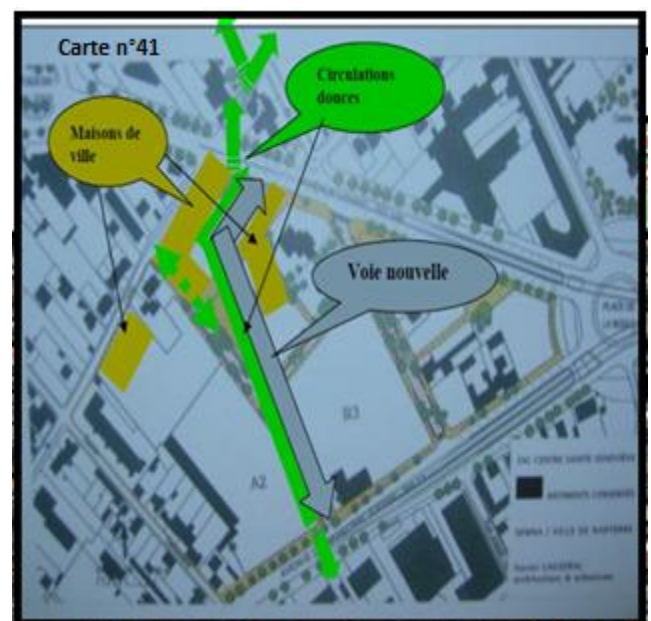
Cette solution permettrait ainsi :

- de réguler le trafic engendré par ce nouveau quartier grâce à une jonction vers la nouvelle Voie prévue depuis l'avenue Joffre,
- la circulation giratoire en toute sécurité, nécessaire à un futur établissement public si Celui-ci devait prendre place sur la réserve foncière.
- la conservation des acquis de ce quartier (calme, pavillonnaire, trafic routier maîtrisé) et De ses particularités (habitat de maison de ville et petits ensembles) en cohabitation avec
- Un nouvel ensemble plus urbanisé

Les points positifs du projet

Tout d'abord il est important de noter la satisfaction de l'association de voir :

- La réhabilitation de la friche industrielle laissée par CEAC,
- La création d'une nouvelle zone principalement dédiée à l'habitant,
- La présence de commerces de proximité dans une mesure raisonnable et raisonnée (Abandon du projet d'hypermarché), ne faisant pas d'ombre aux commerces du centre-ville mais permettant une proposition plus diversifiée à la population,
- Une réserve foncière pour un équipement public qui pourra répondre aux besoins Émergents. D'autre part,



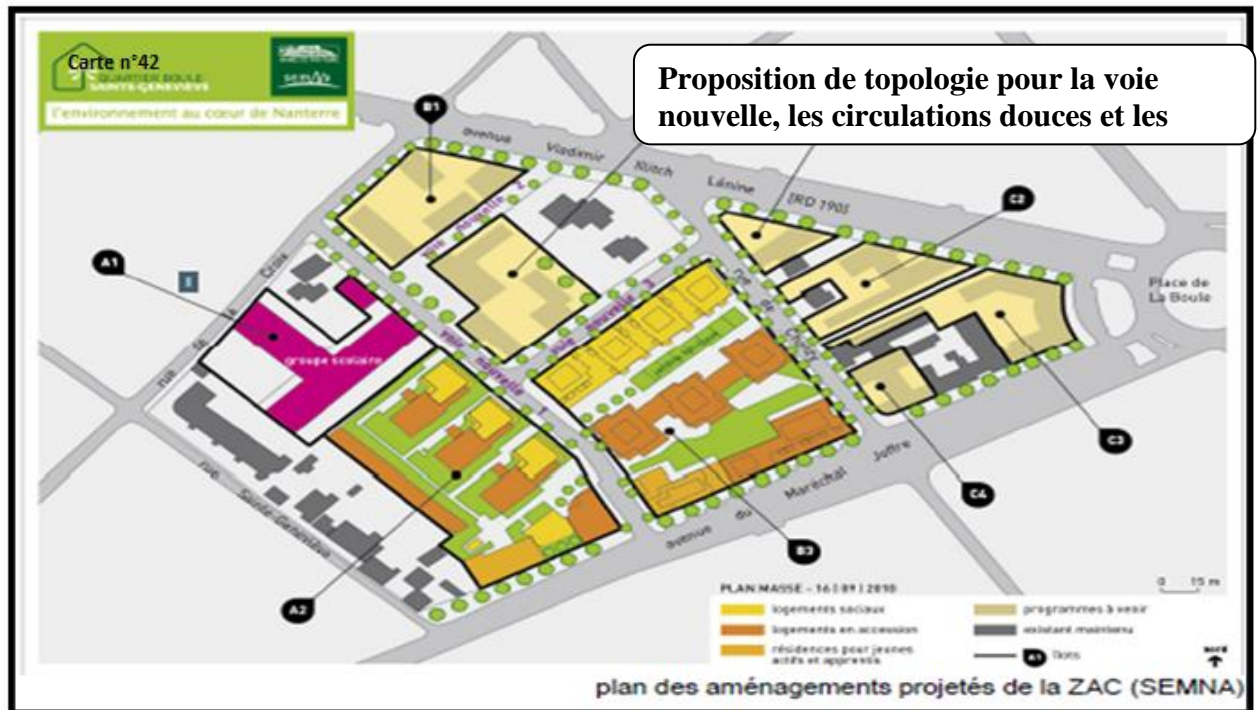
REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM

il faut aussi souligner l'intérêt des réalisations « développement durable

Dans le contexte de notre époque, même s'il nous semble que le projet pourrait accentuer cette démarche en intégrant d'autres perspectives (Déplacements verts en particulier) tout en tenant compte de l'environnement dans lequel le Projet s'inscrit.

- La perméabilité de l'approche a permis d'appréhender le quartier comme un élément, non pas enclavé, mais connecté au reste du tissu urbain par ses réseaux (transports, énergie,...).
- La collaboration entre les services de la ville et l'aménageur est un point essentiel au bon déroulement de ce type d'opérations

Plan d'action de ZAC



Le **lot A1** développera un programme d'équipements publics, comprenant le groupe scolaire Abdelmalek Sayad de 15 classes et un centre de loisir sur 5000 m². La construction de ce programme commencera au second semestre 2011 pour une livraison à la rentrée 2013. Un parking public souterrain de 150 places environ est positionné sous ces équipements.

Le **lot A2** développera un programme mixte de logements diversifiés, dont une résidence Pour apprentis, et de commerces, sur 14 300m² SHON. Ce programme, actuellement en Cours de construction sous maîtrise d'ouvrage Bouygues Immobilier et suivant un projet Architectural de l'agence Dollé-Labbé, est livrable en septembre 2011.

Le **lot B1-B2** développera un programme de logements diversifiés sur 12.000 m² SHON Prévisionnelle. Ce programme est actuellement en phase de consultation.

Le **lot B3** développera un programme mixte de logements diversifiés, dont une résidence Jeunes actifs, et de commerces, sur 20162m² de SHON. Ce programme, actuellement en Cours de construction sous maîtrise d'ouvrage Bouwfonds Marignan, sur un projet Architectural de Brenac & Gonzalez, est livrable au second semestre 2012.

REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM

Les **lots C1 à C4** développeront au minimum 8000 m² SHON d'un programme encore Indéfini (logements ou mixte logement-commerce). Au vu des évolutions du programme D'équipements général de la ZAC (rajout d'équipement public, amélioration notable de la Constructibilité prévisionnelle des lots A et B en 1ère Phase), une étude de définition de la 2nd Phase de la ZAC va être lancée au début de l'année 2011.



ZAC Centre - Sainte Geneviève avant la démolition



La ZAC Centre - Sainte Geneviève après la
Démolition

REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM

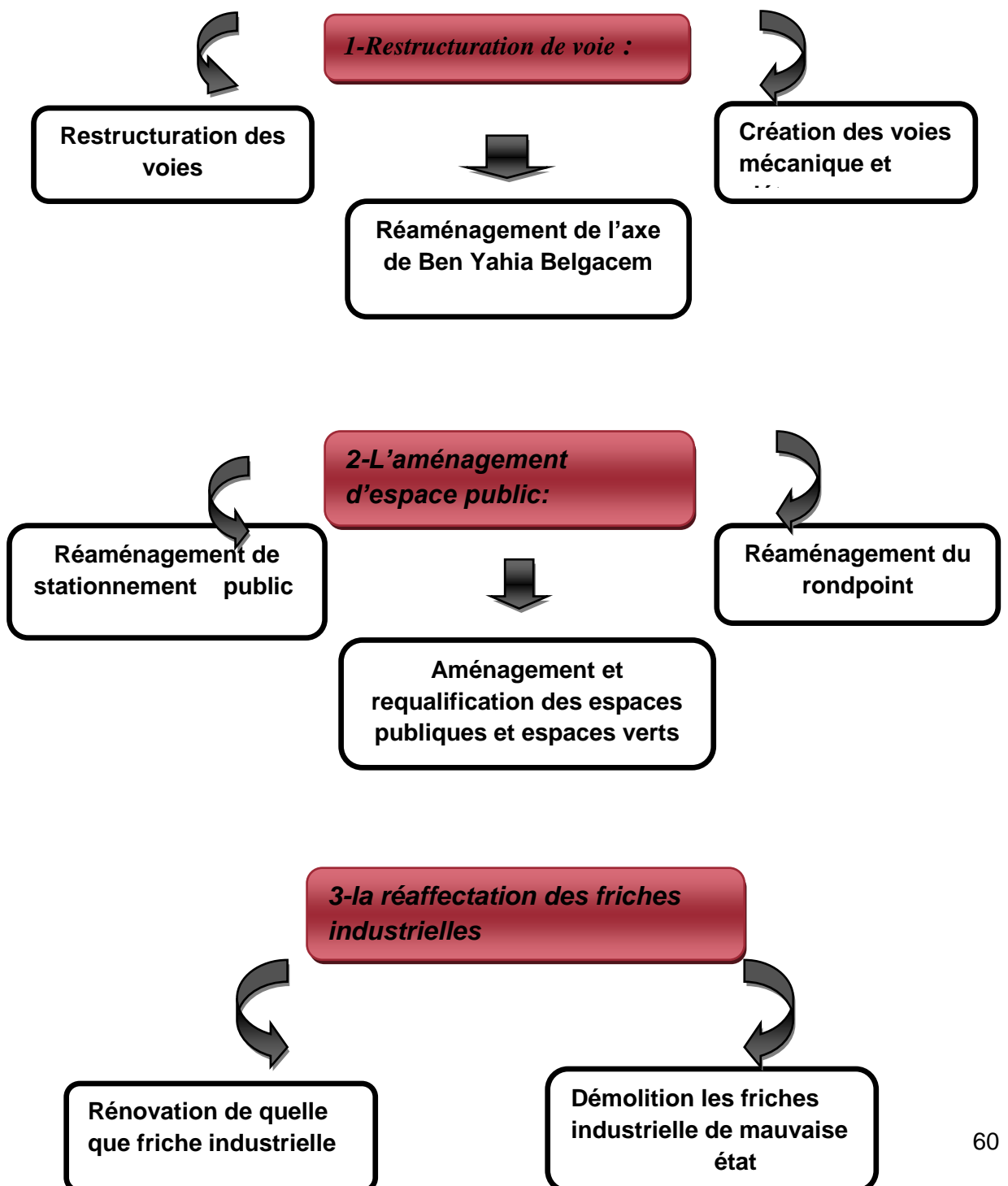
Introduction :

L'intervention vise à assurer la réinsertion de boulevard dans son contexte environnant en revitalisant son image et son paysage urbain Sans oublier de préserver son rôle de liaison entre le centre-ville et zone d'intervention et le périurbaine.

Pour aboutir but on opte le mode d'intervention suivant :

Principes de réhabilitation de l'entrée sud de Mostaganem

Dans un axe qui va jouer le rôle d'articulation entre le centre-ville et le périurbain, il est important de prévoir un programme de distribution des fonctions que leur choix doit être réalisé suivant la logique du centre-ville, ou le vécu doit s'exprimer dans le cadre d'une certaine logique d'intégration ; Il s'agit de :



Plan d'action du projet:

Introduction

Ce boulevard est la première image de l'entrée de ville de Mostaganem, et l'aménagement de cela sera concentré principalement sur l'amélioration et la transformation de l'axe urbain, il Ya plusieurs opération sont envisagées sur cette boulevard :

Le boulevard ben Yahia Belga



le boulevard ben Yahia Belga

1- Restructuration de voie :

C'est une opération qui consiste à des actions d'aménagement en milieu du fragment en matière de Réorganisation d'ensemble de son boulevard existant qui concerne les voies et réseaux divers l'implantation de nouveaux équipements .Il s'agit d'entreprendre l'action d'aménagement suivant :

-améliorer la qualité de l'aménagement urbain en améliorant l'image de l'entrée de ville et en contribuant au projet de revitalisation du boulevard en offrant des potentiels de reconstruction du tissu urbain des secteurs environnants .

-L'espace s'organise autour de la ligne de tramway projetée qui permettra la restructuration et l'embellissement de ville

-le traitement de l'axe urbain comme un élément fondamental sur lequel le projet sera appuie aura pour but d'assurer l'interaction entre les zones, la continuité et la cohérence de l'axe. La proposition amène a simplifié le fonctionnement de la voie tout e tirant partie de ses caractéristiques principales.

-L'orientation de la nouvelle station du tramway qui sera mis en service à court terme, pourra être renforce par l'inter-modalité des transports à l'identique de ce pôle de convergence,

-Nous avons développé un réseau de voiries claires et hiérarchisés au sien du fragment dont le maillage s'inséré dans le tissu environnant et s'ancrera notamment sur la rue, nous avons répondre ainsi à un double objectif :

1-développer une trame viaire interne clairement définie, structurant le fragment en ilots

2-travailler aux limites du fragment par des percées physiques sur l'extérieur offrant une perspective viaire entrante sur le fragment.

REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM

1-2-Les principes de Restructuration de voie :

- Création de voies mécanique et piéton
- Hiérarchisation des voies et requalification
Avec des gabarits appropriés
- Aménagement de pistes cyclables
- Réorganisation de station et les abris de bus et taxi
- Création d'une passerelle piétonne de liaison entre les deux quartiers
- Organisation de trottoir et marquage des cheminements piétons,
- hiérchisation du boulevard par des aménagements paysagers, des alignements d'arbre sur rue



figure n°32:

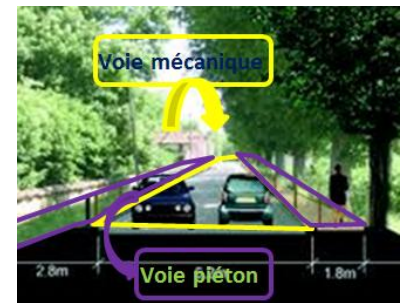
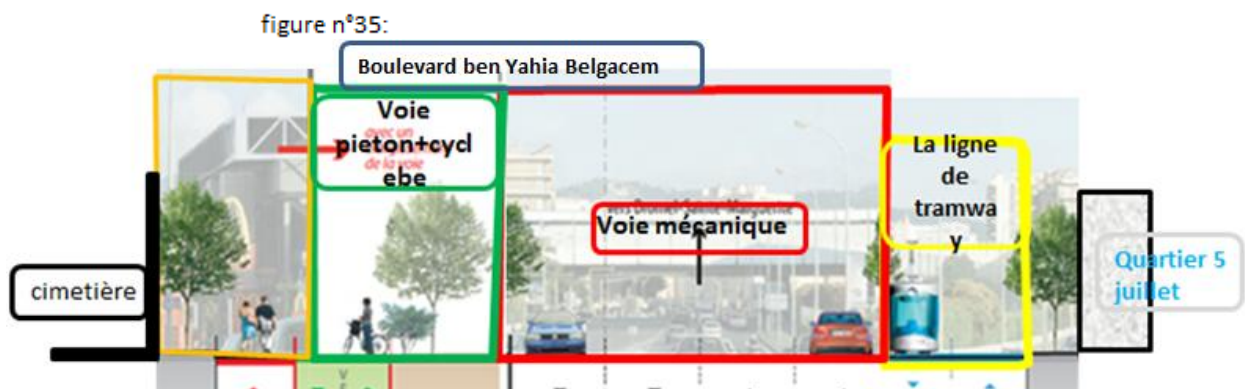
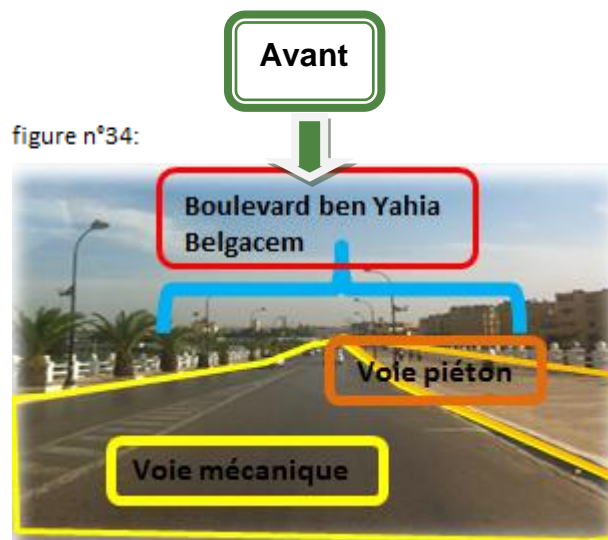
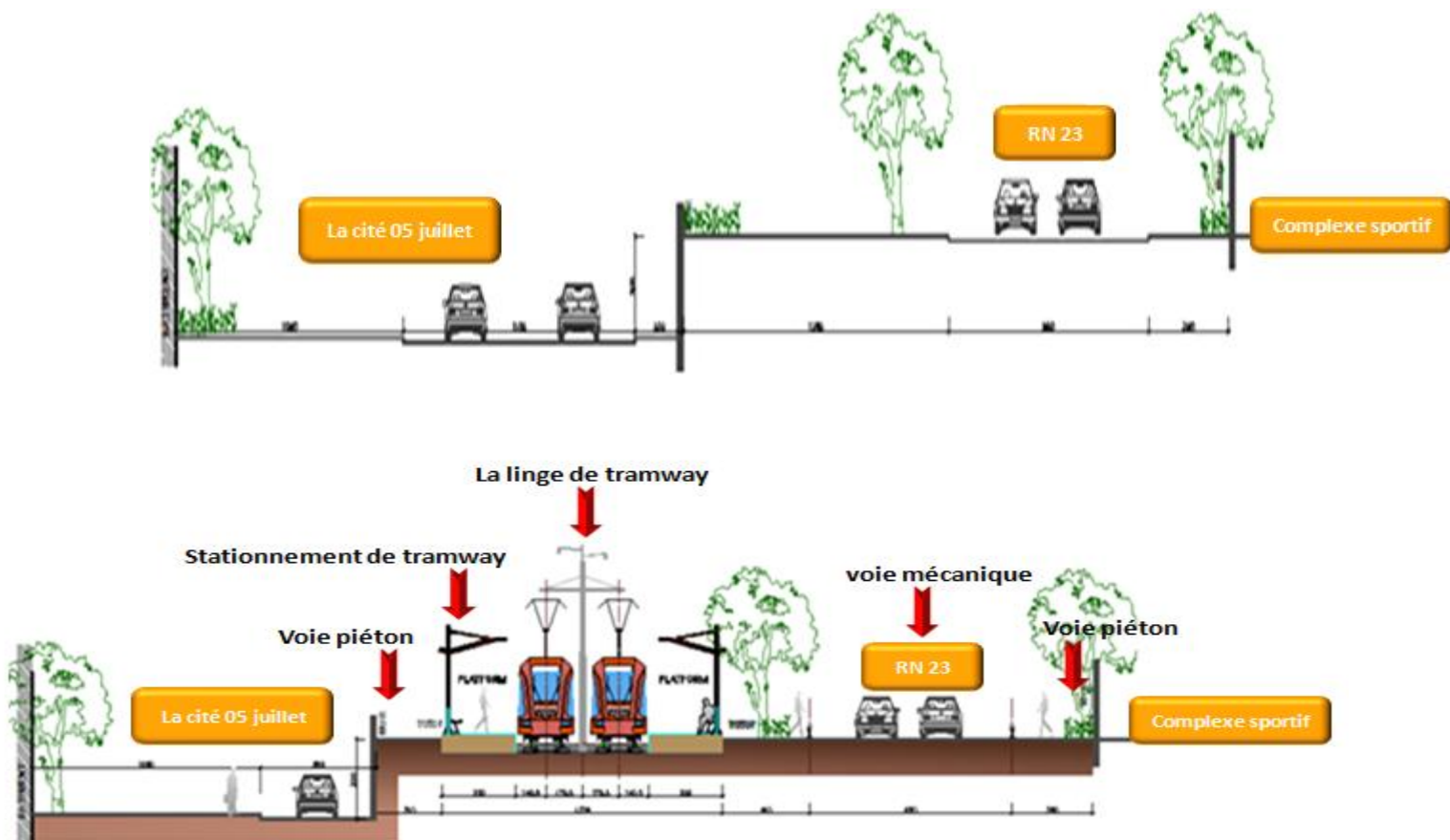


figure n°33:



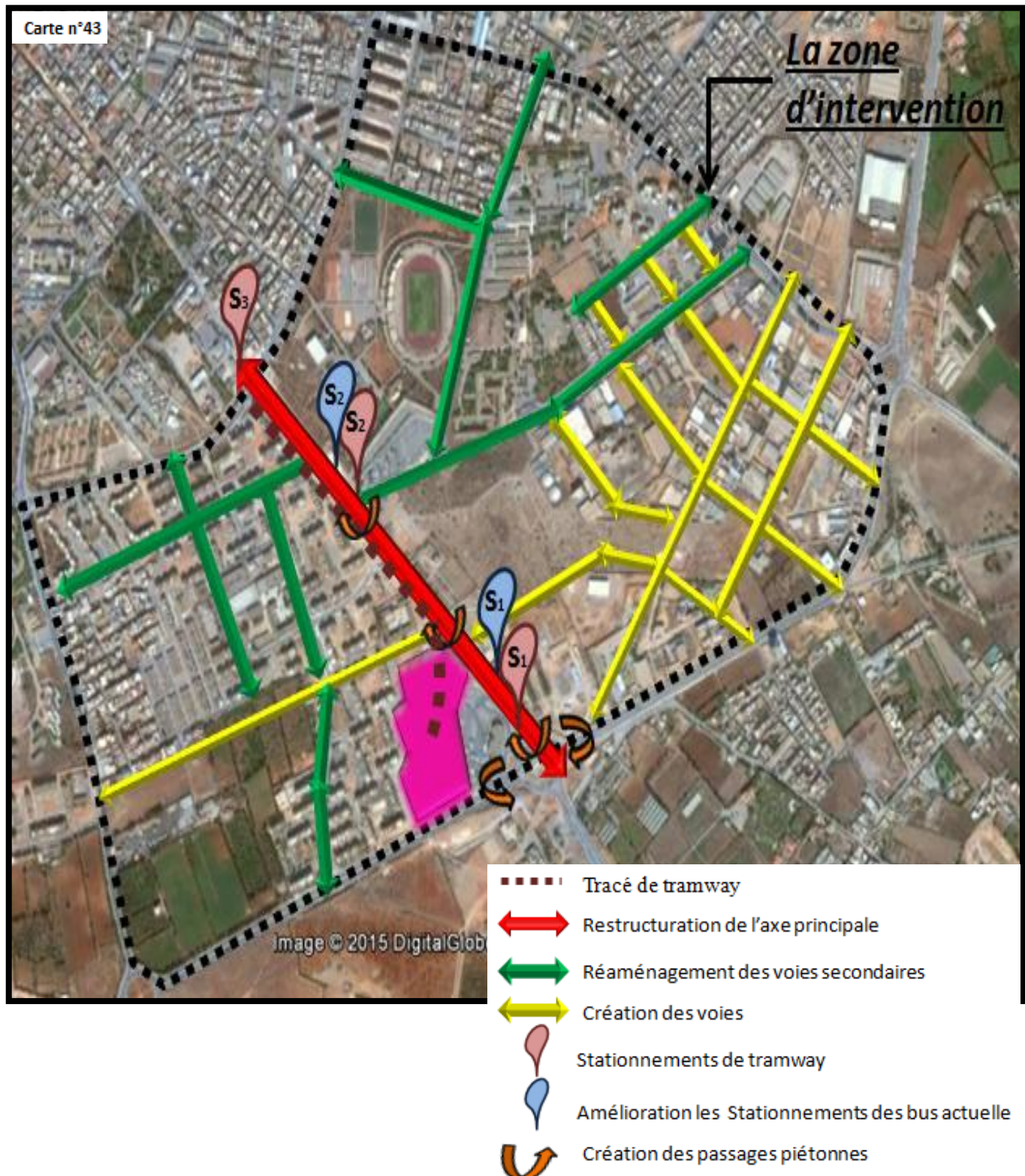
REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM

L'avenue de Ben yahia Belgacem avant la construction du linge de tramway et après :



REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM

La carte de restructuration et création des voies :



2-Les espaces publics

1-l'aménagement des carrefours : réorganisation du rondpoint

figure n°36:



Avant



Après

figure n°37:



2-Réaménagement et organisation le complexe sportif

figure n°38:



3-Recomposition la station de taxi Ben Houa

figure n°39:



4-projeté des équipements à l'échelle de la ville pour animée et raccordé Ce boulevard avec le centre-ville

figure n°40:



5- Recomposition du stationnement (réduit, latéral et longitudinal Hors trottoir).

6- Création d'espaces de respiration et de lieux ouverts et ouverture de percées visuelles pour effacer l'effet d'enfermement.

figure n°42:



7-Les espaces de stationnement sur rue, seront proposée par des voies secondaires parallèles à l'axe ; par des aires de stationnements

8-des placettes et des aires de jeu pour adultes a la partie périphérique de l'ilot (la partie de friche industrielle)

9-Homogénéité des revêtements de sols pour appropriés toutes les formes





Des handicaps dans les espaces public

REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM

Carte des principes d'aménagement des espaces public :

Carte n°44:



-  Réaménagement des espaces verts existantes
-  Délocalisation de stationnement de bus
-  Structuration des parking
-  Création d'un ligne de stationnement

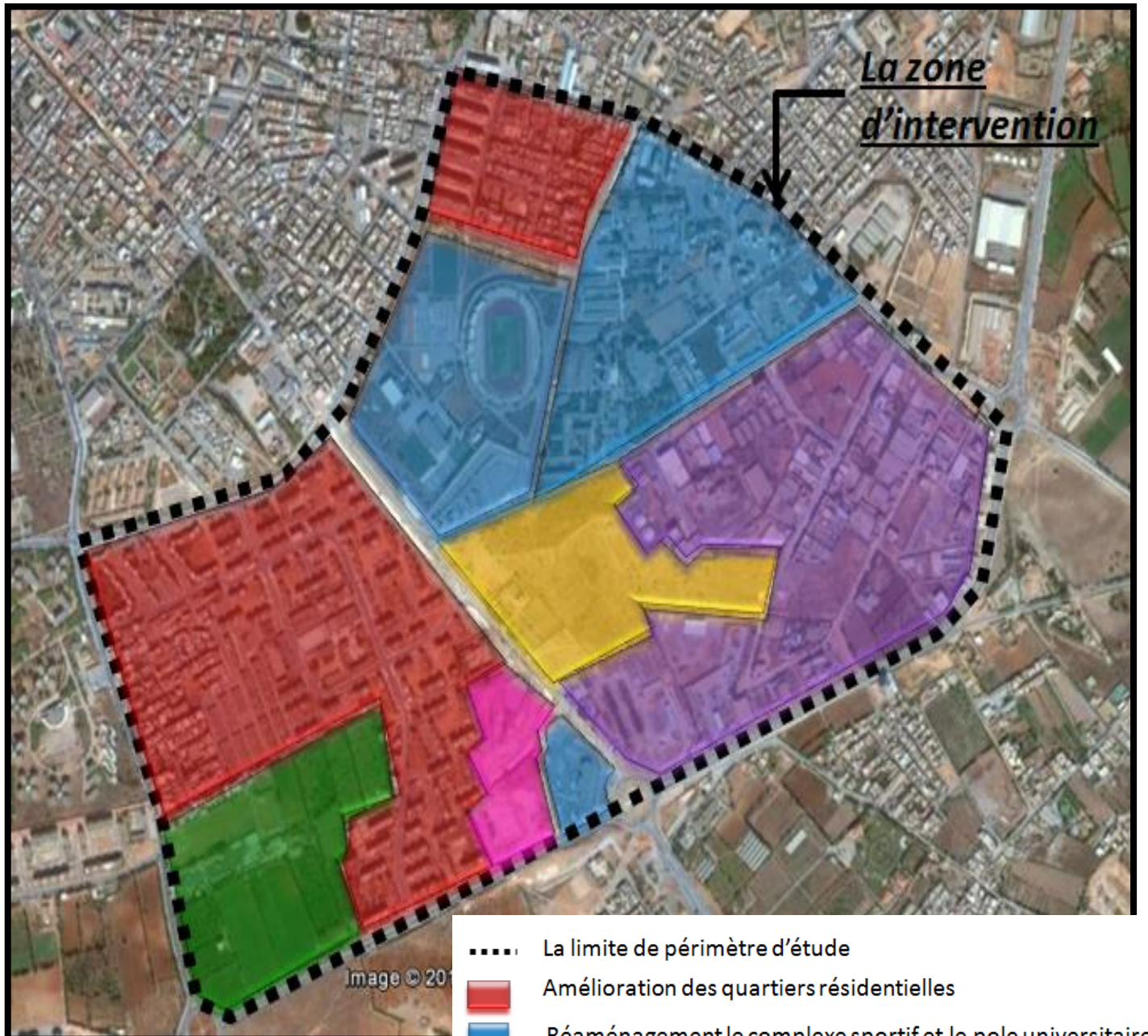
REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM

Requalification le tissu urbain :

Cette étape prend déférentes chemines :

1. Démolition et reconstruction Les friches industrielles :
2. Amélioration du cadre de vie de la cité 5juille
3. Création d'un pole d'échange
4. Amélioration le paysage architecturale concernant le complexe sportif et le pole universitaire.

Carte n°45:



1-Démolition et reconstruction Les friches industrielles :

La zone choisie présente une valeur très importante parce que située dans l'entrée de ville et c'est l'injonction entre le périurbain et l'urbain ou centre-ville, mais les friches industrielles rendent cet espace mort. En tenant des potentialités qu'offre la zone choisie par sa position stratégique dans la ville, nous avons opté pour un renouvellement à travers la reconstruction des terrains pour donner un souffle nouveau.

-Il s'agit de libérer complètement la zone industrielle qui était occupée par des anciennes constructions et des hangars : des constructions en moyen état mais en mauvaise qualité architecturale.

1-Transformer un ancien site industriel et pochettes des équipements pour effet de repousser les habitants et les activités en périphérie, accélérant ainsi le processus d'étalement urbain.

2-confirmer l'ilot de la place de friche industrielle comme un grand pôle

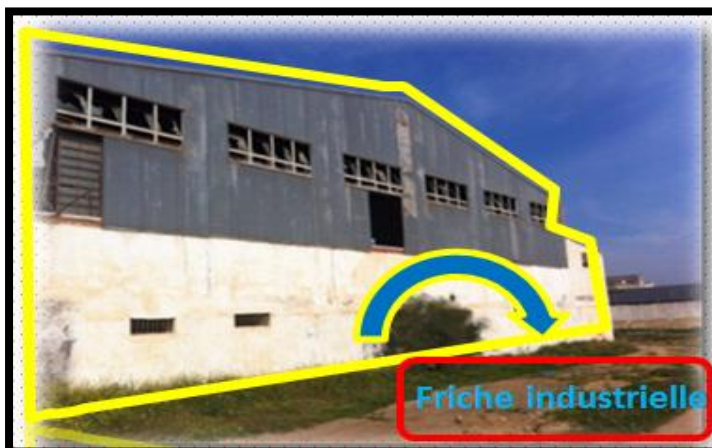
3-Construire des équipements pour tous proches du centre-ville et d'un pôle de Transports et le périurbain en commun.

4-Créer des voies nouvelles en circulation douce dans les grands îlots de friche industrielle pour assurer un ambiance dans ce partie et reliées le centre-ville et le périurbain.

5-Recomposer une façade urbaine harmonieuse sur la place emblématique de la Boule ainsi que sur les avenues bordant le site.

6-Préserver la tranquillité des pavillons alentour et créer des lieux de vie calmes en cœur d'îlots.

figure n°43:



REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM

2-Amélioration du cadre de vie de la cité 5juille

La cite de 05 juillet c'est un tissu urbain riche par leur fonctions et leur localisation stratégique (les déférents stationnements de tramway) alors notre but d'étude et renforcé les activités de la cité mal définie et l'amélioration du cadre bâti.

Les fonctions urbaines :

a) **La fonction résidentielle** : dans un tissu homogène et au quadrillage régulier, le quartier est résidentiels sur une occupation du sol peu dense.

b) **L'activité économique :**

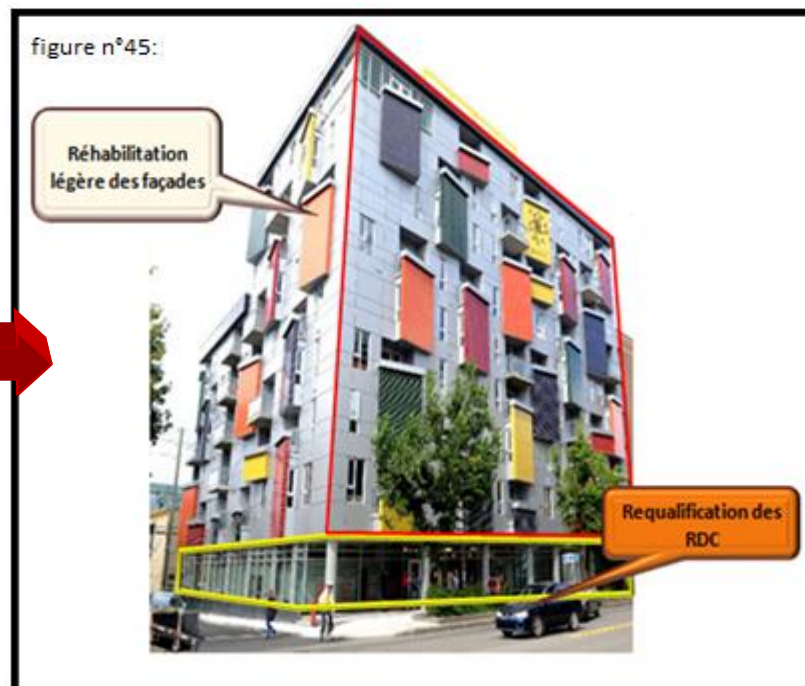
Les commerces diffus dans le tissu urbain.

c) **Les équipements** : des équipements, plutôt peu nombreux et pour la plupart mal identifiés, sont disséminés sur le périmètre sont localisés sur ce quartier :

- des équipements culturels :
- des équipements administratifs
- des établissements scolaires :
- on s'aperçoit que le quartier abrite dans une série d'équipements qui sont à l'échelle du quartier tel que les écoles, lycée, APC, PTT, Mosquée, centre de soins,.....

Amélioration du cadre bâti basée sur les principes suivant :

1. requalification des RDC (activité intégrées) pour crée des ambiances de mouvement
2. réhabilitation des façades pou requalifié l'image de façade urbain.
3. Améliorer la qualité esthétique du bâti par le choix de revêtements nobles et variés
4. amélioration et crée des nouvelles activités selon les besoins et les manques de fonction
5. Animer les jeunes par la mise en œuvre du Plan Educatif Local
6. Animer le quartier par des événements récréatifs, culturels ou sportifs
7. Lancer une dynamique de commission de quartier.



REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM

3-Création d'un pôle d'échange :

Cela pourra se faire grâce à une meilleure organisation des lieux d'échanges pour tous les voyageurs (automobiles, piétons, usagers des transports collectifs et des taxis...) et à un travail sur l'accessibilité. L'amélioration de l'accueil et du confort des voyageurs (attente, vente, information, sécurité...), une plus grande homogénéité et lisibilité des services, l'anticipation de futures évolutions des politiques tarifaires ou le rapprochement des offres de transports...

Le pôle est également constituer un lieu de repère du transport au cœur de la ville, totalement intégré dans le fonctionnement urbain.

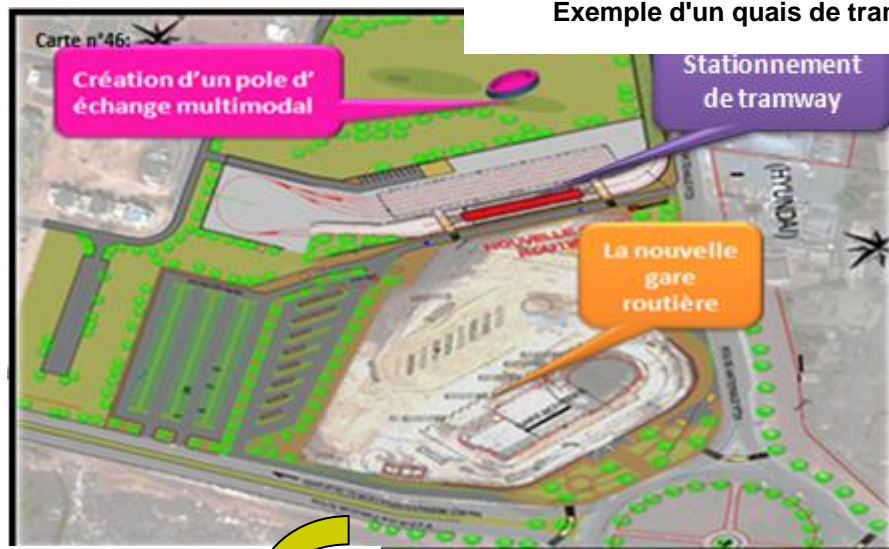
L'attente des voyageurs rendue plus agréable, l'ensemble des modes de déplacement doit être plus lisible et le pôle doit répondre aux exigences de déplacement pour les personnes à mobilité réduite.



Exemple d'un pôle d'échange



Exemple d'un quais de tramway



Nouvelle halle multimodale pour les voyageurs



4-

REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM

Amélioration le paysage architecturale concernant le complexe sportif :

Pour l'amélioration le paysage urbain nous proposons la transformation de l'image de stade cela : pour donnée

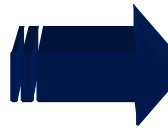
- Une architecture contextuelle et conceptuelle s'intégrant dans son environnement physique, esthétique et socioculturel.

-Une architecture agressive marquant son environnement.

-Contribuer à l'extension significative d'équipements lourds répondant aux normes fédérales pour favoriser la pratique du sport en compétition.

-l'opportunité de développer le marché de l'emploi et les partenariats économiques Interprofessionnels dans les secteurs dynamiques du loisir, du tourisme

Les exemples d'une
couverture de stade



«L'architecture c'est l'invention, c'est ainsi que je conçois mon travail : faire quelque chose du différent, de nouveau» ¹

LE CORBUSIER

Introduction :

Après l'étude approfondie du thème ; nous ont permis d'arrêter un programme de base où on a pensé à des équipements rentables, et des fonctionnements des projets diront toute l'année. Pour programmer des équipements il est nécessaire de prendre en considération les paramètres importants:

Soit un programme qui s'appuie sur plusieurs éléments tels que : La fonction, l'activité, nombre de personnel, nombre de visiteurs, mobiliers, les vues, l'orientation, les façades, les volumétries

Programation urbaine

1-Les voiries :

Les voies piétonnes aménagées sont particulièrement inexistantes à l'intérieur du site. Celle-ci se mélange avec celle dédiée à la circulation automobile faisant disparaître leur fonction.

- Les dimensions des trottoirs varient selon leurs importances de 4 mètres ou 2.5 m de largeur pour les grands axes et 1.2 m pour les voies secondaires. Elle se subdivise en trois hiérarchies : le boulevard d'une largeur de 15 m, la rue principale de 20 m et la rue secondaire de 9 m.

-aménager tout la voie et prévoir des aires stationnement afin d'assures une fluidité sur ce parcours.

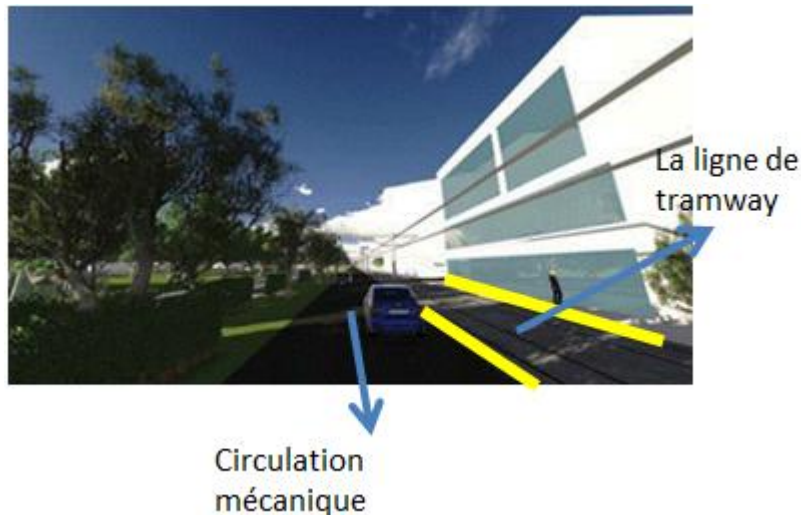


-aménager tout au long de l'axe de servitude de la voie de tramway depuis le site.

¹ C .N. **SCHULTZ** « système logique de l'architecture »

REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM

- Développer les circulations douces par l'aménagement de pistes cyclables et cheminements piétonniers cohérents.
- Organiser le stationnement sur le territoire pour encourager au report vers les transports collectif.
- Projetée des abrites des bus .
- Aménager tout au long de l'axe de servitude de la voie de tramway depuis le site.



-2 Les projets :

- Afin de réhabilitation l'entrée sud de Mostaganem notre intervention répond à la problématique de départ et devra :
- Le schéma d'aménagement général a été le résultat des études ultérieurement réalisées en ce qui concerne notre boulevard précisément. L'apport des phases normatives et cognitives était des plus favorables et élaboration a soutenue par des principes et des idées.
- La mixité permet d'imaginer la mutualisation de espaces ou équipement visant a une optimisation de l'investissement public il s'agit donc de diversifier les fonctions urbaines a l'échelle de notre boulevard et de l'ilot de l'immeuble, pour assures une animation de notre boulevard par la promotion de la diversité des fonctions urbain (habitat activité commerce)
- Délocaliser une partie de la zone industrielle qui est à proximité de la zone d'intervention afin d'assurer un bon confort
- injecter de nouvelle fonction qui renforces l'image du notre boulevard et cultive la fonction commercial afin d'augmenter l'attractivité et de dynaocio culturelles et services communautaire
- construire des bâtiments mixte avec commerce et services en red-de -chaussées afin de profites au maximum de la proximité et de limiter au minimum les trajets entre de domicile, les commerces et le lieu de travail
- utilise l'espace de façon mixte en faisons côtoyer habitation services d proximité bureaux institution équipement

REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM

D'une idée de « la réhabilitation de l'entrée sud de la ville de Mostaganem » basée sur la projection d'un ensemble des équipements principaux dont le but est la satisfaction des besoins pour notre boulevard

Le premier objectif de la demande de la programmation consiste à évaluer la validité du désir par rapport aux besoins réels de l'équipement dans son environnement :

1-projetée d'un pôle d'échange pour :

-Favoriser et qualifier les connexions entre le périurbain et le centre urbain.

-Revivre la zone à travers une relation avec centre –ville actuel

-Renouvelés l'image de la zone par l'insertion de nouvelles fonction urbain avec des valeurs urbains, architecturales et esthétique sans autant altérer d'une façon profond son vécu social et son entité spatial.

-Enrichir la vocation de la zone

-donc En prolongeant par exemple de notre boulevard urbain, il propose un lieu de passage et d'échange Susceptible d'engendrer dans le future et aux alentours un nouveau centre de développement. C'est une plate forme de correspondance entre les trafics routiers et ferroviaires (pole d'echange).

-Promouvoir l'inter modalité par une harmonisation des modes de déplacements, des gammes tarifaires et des informations multimodales.

2-la Création des équipements d'animation et d'articulation l'urbain et le périurbain comme :

-Hôtel

- restaurant

- Immeuble de bureaux

-Salle des 'exposition

-Salle sport

-analyser systématiquement la desserte de nouveaux équipements accueillant du public et améliorer celles des lieux existants

-projeté des équipements à l'échelle de la ville pour animée et raccordé
Ce boulevard avec le centre-ville

3-Projtée d'un pont dans l'entée :

Le futur pont constitue une clef essentielle de ce projet de développement

Les études paysagères et de circulation présentées avaient pour objectif de préserver la tranquillité et la sécurité l'entée de ville. Un soin particulier a été apporté au traitement architectural de l'entrée de ville avec concept du pont.

- Il favorise l'essor économique des deux rives

Il améliore les conditions de déplacements urbains et réduit la circulation dans le rond piont

- Il connecte les grands réseaux de transport en commun :

REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM

Parce qu'il offre un site propre pour les transports en commun, une liaison directe et performante entre les gares intermodales et la ligne de tramway Cette connexion est inscrite au Projet d'Aménagement et de Développement Durable

-Il constitue un nouveau lien de proximité entre l'urbain et le périurbain.

Références stylistiques :

Le choix du style architectural permet au projet urbain s'inscrire dans un cadre référentiel à travers différents courants architecturaux pour répondre aux exigences des problématiques posées dans un cadre de modernité et de la métropolisation de la ville. C'est pourquoi notre choix de style architectural s'est orienté vers une architecture post moderne avec le souci de proposer une nouvelle image moderne du paysage urbain.



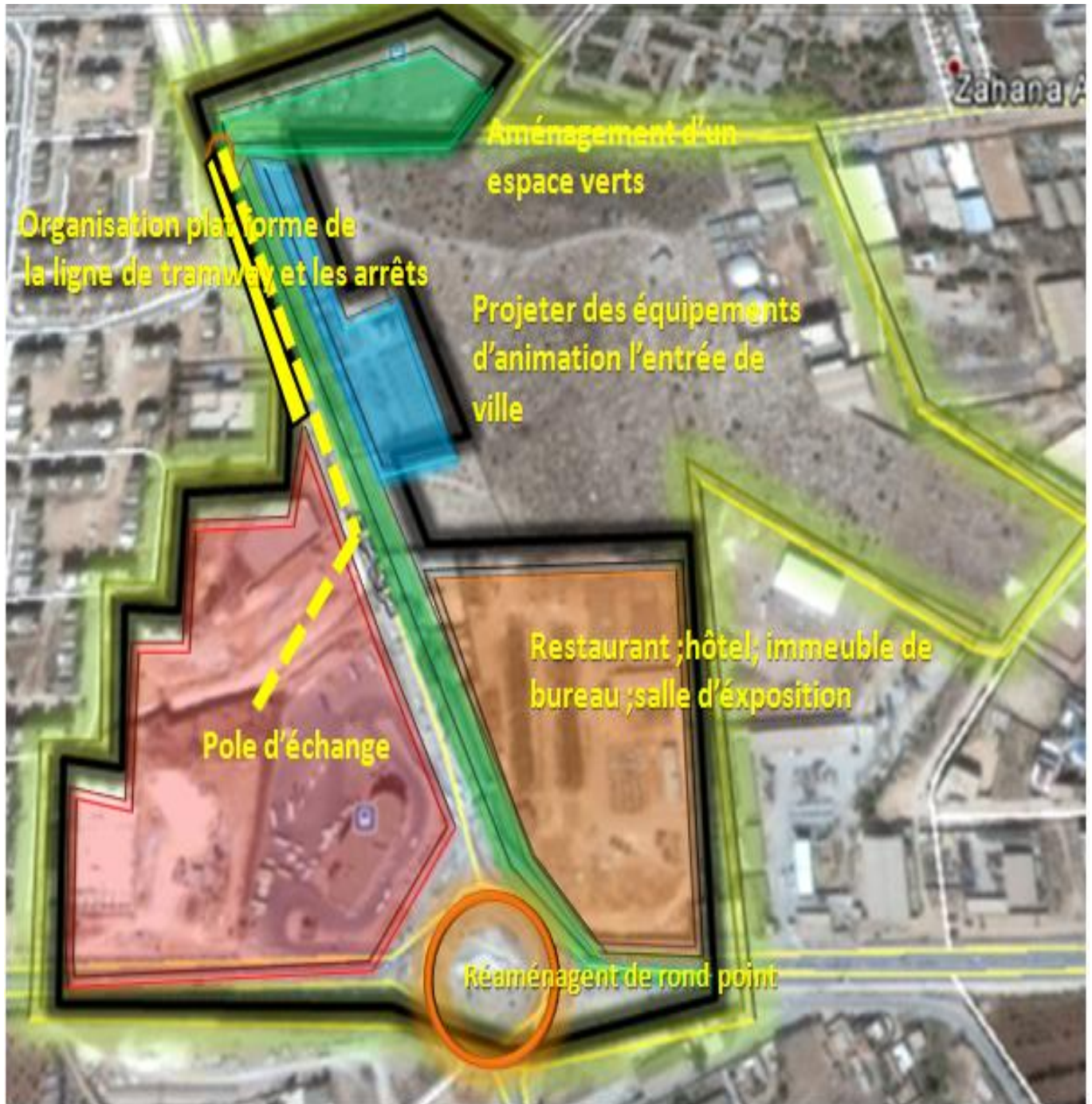
Vue sur espaces d'attente



Vue sur l'air de jeu

Plan de fragment

Carte n°47:



REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM

Détail urbain :

1-Banc public :

Est un siège, avec ou sans dossier, sur lequel plusieurs personnes peuvent s'asseoir à la fois. Ce siège peut être installé dans les jardins, les parcs, les promenades publiques et le long des avenues



2-Fontaine : Les fontaines publiques ont pour vocation de fournir gratuitement l'eau potable aux citoyens ; à travers les époques, elles ont fait l'objet d'implantations très diverses sur la place publique, dans des parcs, adossées à des bâtiments, etc., et donnent aussi l'occasion d'exprimer un art monumental.



3-PUBLICITÉ EXTÉRIEURE :

La publicité est la fleur de la vie contemporaine ; elle est une affirmation d'optimisme; elle distrait l'œil et l'esprit. C'est la plus chaleureuse manifestation de la vitalité des Hommes d'aujourd'hui,



REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM

4-Bande de grille :

Sous forme de longues bandes de tôle à poser à emmêle sol .ces bandes d'acier sont décorées par motifs graphiques perforés, elles offrent aussi une protection adéquate à l'arbre et à son milieu de croissance



5-Sophara « arbre du trottoirs » :

Le Sophora est une essence de lumière il est utilisé uniquement comme arbre d'ombrage et d'ornement, il tolère la sécheresse, la chaleur et s'adapte aux milieux urbain.



6-L'éclairage :

Candélabre modèle « lumifil » :

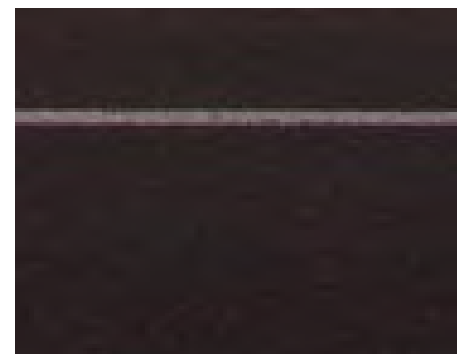
La gamme LUMIFIL offre une large possibilité d'accueil a de multiples formes de luminaires, et est idéale pour les entrées de ville, ronds-points, voies



7-le traitement des sols :

La voirie ne montre pas de défaut particulier quant à son revêtement.

Un bitume uniforme recouvre les espaces de circulation automobile



REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM

8-Les signalisations verticale Le site comporte un niveau d'équipement moyen en matière de mobilier

Urbain. En dehors des abords du rond point de la Victoire Espacés de 30m environ et signalisation verticale



9-Corbeille :

Le bac de cigarette est adapté pour les espaces publics pour faciliter l'élimination de cigarettes, ce modèles

Offre une esthétique originale

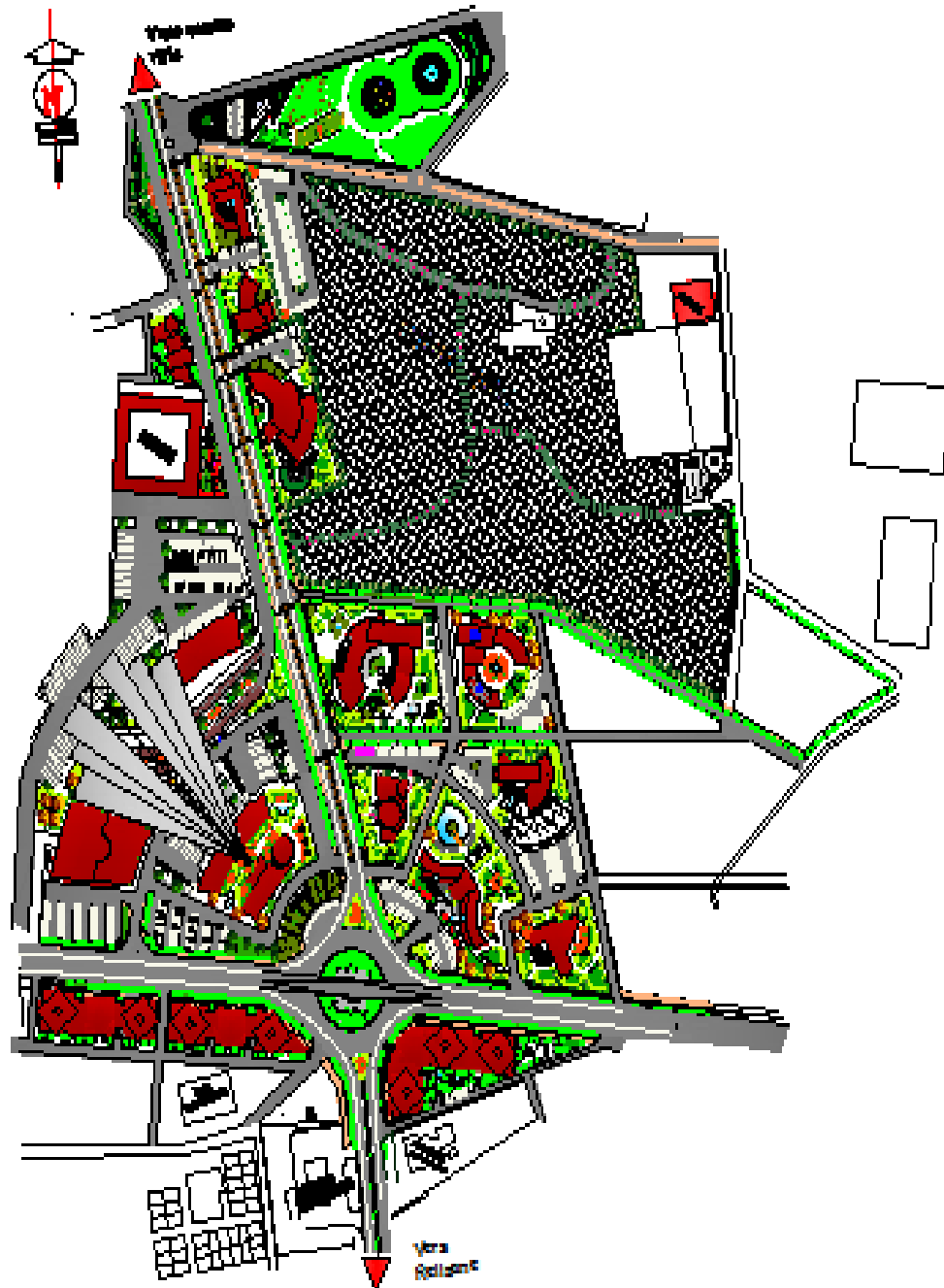


10-L'abri bus :



Plan de masse :

PLAN DE MASSE



Qu'est-ce qu'un pôle d'échanges :

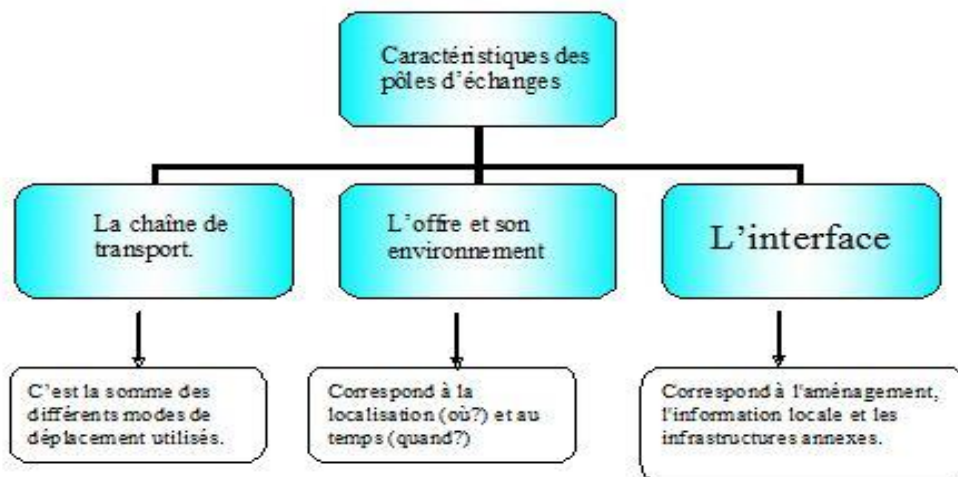
"C'est un lieu vers lequel convergent ou se connectent différents modes de transport, le lieu de la rupture de charge de ceux-ci et l'espace de la correspondance". C'est le lieu destiné à :

- Assurer le transit des voyageurs allant d'un mode de transport à un autre.
- Répondre aux besoins et fonctionnement propre à chaque réseau,
- Accueillir les services annexes au transport mis à la disposition des usagers.

Il est en même temps espace de communication et de pratique et d'interactions sociales.

-1-Caractéristiques des pôles d'échanges :

Le déplacement intermodal se traduit à travers trois éléments généraux :



-2-Objectifs :

Les pôles d'échanges répondent à trois objectifs qui ne sont pas toujours compatibles :

- Favoriser les correspondances, qui demeurent le rôle initial du nœud ;
- Améliorer l'accès des usagers au réseau de transport en démultipliant l'accessibilité du lieu ;
- Assurer l'accès à la ville et l'insertion urbaine de cette polarité.

-3-Pourquoi cette ambiguïté ?

Cette ambiguïté parce que le pôle est un lieu d'arrêt et de mouvement, interne et externe et de rupture La gare intermodale est l'expression d'une triple dualité Quand la dualité devient attractivité et quand la complexité se transforme vitalité, le pôle d'échange s'affirme alors comme un lieu réussi

-4-Fonction de la gare :



-4-1 L'impact régional :

- Renforcer la liaison de Mostaganem avec les autre Wilaya.
- Améliorer les échanges: économique, touristiques, culturelle...
- Assurer la fluidité de transit.
- Renforcer les transports de la Wilaya.

2-L'impact national et international :

- Encouragement des investissements économiques
- Remplir la fonction économique, touristique, culturel.
- Mostaganem sera la plaque tournante

-5-. Programmation : Le rôle de la programmation consiste à définir les objectifs principaux du projet ; c'est-à-dire déterminer les activités et les relations entre elles. Le programme de gare multimodale ; programmer c'est aussi prendre en charge les exigences actuelles et prévoir les exigences dans le futur a fin d'assurer la fonction de l'équipement qui est « le transport » tout en intégrant aux niveau de cet équipement des activités de services d'échanges offerts aux passagers, cela a fin de renforcer la fonctions de la gare comme nœud de communication et qu'elle puisse participer a la vie urbaine.

Programme qualitatif :

Le pôle d'échanges contiendra les entités suivantes :

- une gare de tramway
- station de taxi
- station de bus
- diverses autres activités

-1-Les fonctions de base:

Fonction connexion:

C'est la fonction principale de notre équipement, elle assure la connexion entre les différents modes de transport (routier,) ; elle répondra à des exigences fonctionnelles et techniques dictées par l'ensemble des parcours, cheminements et le passage de moyen de transport a un autre. De se fait la gestion de flux est primordiale.

Fonction accueil et information :

C'est la transition entre l'extérieur et l'intérieur, elle est étroitement liée avec la fonction connexion, son implantation doit être réfléchi a fin d'avoir une bonne gestion de flux (panneaux d'affichage, identification d'itinéraire, indication des espaces et quais d'embarquement).

Fonction administrative:(gestion et coordination)

Elle permettra d'assurer un bon fonctionnement de l'équipement, une bonne gestion et coordination entre les différents services.

Fonction de stationnement

Elle doit satisfaire les besoins de l'usager au premier lieu, comme il peut être accessible au public dans certaine mesure.

Fonction déplacement:

- Elle est représentée par les espaces embarquement, débarquement, et les divers espaces de la gare, elle doit être au service des passagers, le personnel et les visiteurs de la gare et assure leur confort.

-2-les fonctions élémentaires:

Fonction échanges:

Sont les services qui ne sont pas liées directement au transport, mais qui facilite le séjour des voyageurs, à savoir les boutiques, les restaurants, les cafeterias, les kiosques...etc.

Fonction animation:

Ce sont des services qui peuvent intéresser le voyageur. Elle permet de créer un cadre agréable, ils viennent compléter le service d'échange En l'occurrence le cyber café, bibliothèque, espace d'exposition ...etc.

Fonction logistique:

C'est une fonction élémentaire qui assure le bon fonctionnement de l'équipement qui est essentiellement sécuritaire et technique, elle comporte les services suivants :

services assistance : C'est des services qui interviennent a fin d'assure la sécurité de voyageur et de l'équipement, ils contiennent : l'infirmerie, la protection civile, la police

. Services techniques

REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM

Exemple de programme de base de la gare intermodale :

Administration		
La direction générale	Bureaux DG Secrétariat Salle de réunion	35m ² 15m ² 50m ²
Département de prévention	Poste de police Points de contrôle.....	60m ² (5) x 12m ²
Direction administration et Finances (DAF)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Département administration et moyens : <ul style="list-style-type: none"> • Bureau des ressources humaines ... • Bureau des moyens généraux ➤ Département finance et comptabilité : <ul style="list-style-type: none"> • Bureau de comptabilité • Caisse principale • Archive 	20m ² 20m ² 20m ² 12m ² 20m ²
Direction d'exploitation	Bureau du chef de gare..... Secrétariat ➤ Service d'exploitation : <ul style="list-style-type: none"> • Bureau de programmation • Bureau de recensement • Poste d'aiguillage <ul style="list-style-type: none"> ○ Bureau de transmission ○ Bureau de traitement des données • archive • bureau du chef de zone • secrétariat..... ➤ Service commercial <ul style="list-style-type: none"> • Bureau de comptabilité • Bureau de facturation • Archive 	20m ² 16m ² 25m ² 20m ² 50m ² 30m ² 20m ² 2 x 25m ² 2 x 16m ² 20m ² 20m ² 12m ²
Service pour le personnel	➤ Foyer <ul style="list-style-type: none"> • Cafétéria • Restaurant (self service)..... 	60m ² 150m ²
Les sanitaires	➤ Douche	60m ²
	➤ sanitaires.....	2x40 m ²
Circulation	➤ 15%	147m ²
Total		1144m ²

REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM

Autres services	<ul style="list-style-type: none"> • Affaires <ul style="list-style-type: none"> • Agence postale (3)..... • (02) Agences bancaires • (02) Agences d'assurances ... • (02) Agences de voyages • Siege d'entreprise 	120m ² 2x40m ² 2x40m ² 2x40m ² 9x40m ²
Accueil	<ul style="list-style-type: none"> • Guichet • Salon de réception • Consigne • Messagerie • Salle des objets perdus..... • Espace de culte <ul style="list-style-type: none"> ○ Salle d'ablution ○ Salle de prière • kiosque multiservices ➤ Espace de soin <ul style="list-style-type: none"> • Centre des premiers soins • Une pharmacie 	06m ² 300m ² 80m ² 80m ² 80m ² 20m ² 50m ² 50 m ² 80m ² 60m ²
Détente	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Restauration <ul style="list-style-type: none"> (03) restaurant..... Espace de restauration Espace de préparation (05) cafétérias (01) fast-foods ➤ Achats <ul style="list-style-type: none"> • boutiques <ul style="list-style-type: none"> (04) grands magasins (15) boutiques • Loisirs <ul style="list-style-type: none"> Une salle de jeux Cybercafé Une salle de spectacle Nombre de place Espace d'exposition • Espace de formation <ul style="list-style-type: none"> 02 salle de cours Espace d'attente 03 bureaux Salle de sport 	3*240m ² 5*80m ² 80m ² 4x80 m ² 15x50 m ² 70m ² 70m ² 550m ² 120m ² 2*70m ² 70m ² 50m ² 800m ²
Hôtellerie	<ul style="list-style-type: none"> • Réception • Chambre • Sanitaire <ul style="list-style-type: none"> Homme Femme 	100m ² 36*25m ² 20m ² 20m ²
Circulation	15%.....	150m ²

REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM

Sanitaires	<ul style="list-style-type: none"> • Sanitaires <ul style="list-style-type: none"> ○ Hommes 	6x20m ²
Espaces techniques		
Entretien	<ul style="list-style-type: none"> • Atelier Pour train • Dépôt d'entretien • Local d'entretien 	2*70m ² 2*30m ²
Espaces techniques	<ul style="list-style-type: none"> ➤ pour toute la gare : <ul style="list-style-type: none"> • Bâche à eau • Post de transformateur • Groupe électrogène • Climatisation ➤ pour les trains : <ul style="list-style-type: none"> • local de batteries • local de relais • local de pièces de rechange..... • bureaux chef magasiné 	80 m ³ 10m ² 25m ² 50m ² 30m ² 30m ² 60m ² 20m ²
Espaces pour approvisionnement	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Pour les autres services de la gare <ul style="list-style-type: none"> • Locaux d'approvisionnement des magasin , restaurants, ...etc. ... 	8x25m ²
Circulation	30%	200m ²
Aménagement extérieur		
Les parkings	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Pour les bus : <ul style="list-style-type: none"> • Station ○ Nombre de places ➤ Pour les taxis : <ul style="list-style-type: none"> • Station taxis ○ Nombre de places ➤ Pour le personnel : <ul style="list-style-type: none"> • Parking ○ Nombre de places ➤ Pour les trains : <ul style="list-style-type: none"> Les quais Nombre de quais 	1700m ² 34 270m ² 18 900m ² 60 500m ² 02
Circulation	70%	2360m ²
total		5730m²
Surface totale		18530m²

Exemple 1 : Cœur Transport La Défense :

- Situation** : Paris - France 2001
- Maître d'Ouvrage** : RATP
- Surface** : 17 000 m²
- Fin de chantier** : juin 2001

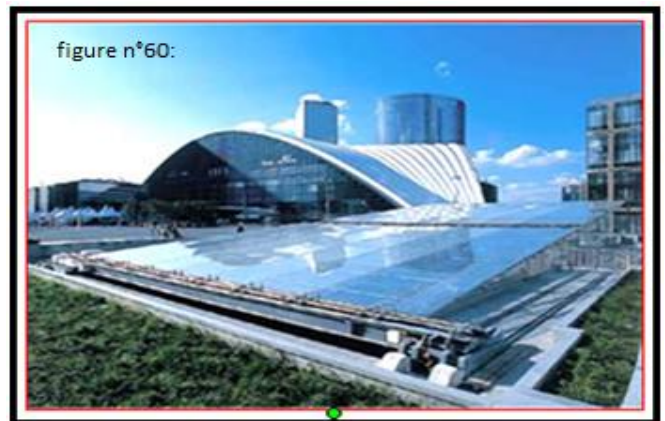
Description du site Un ensemble souterrain, d'environ 400 m de long, sur l'axe principal de la Défense, depuis le pied de l'Arche jusqu'à la place de La Défense. Une superposition de strates sur 4 niveaux, dont les deux niveaux supérieurs font l'objet du projet. UN formidable nœud de réseaux, regroupant une gare RER, une station de métro, une gare routière avec des lignes de bus, des taxis et des cars d'entreprises et de tourisme, une gare SNCF et de tramway.



Diagnostic ET objectifs du projet

Le vieillissement de l'aménagement d'origine, lié à un manque de lisibilité des espaces et des accès, donne une impression d'un environnement dégradé et confus, sans aucun caractère.

Le concept de « Complexe d'Echanges Multimodal » pour but de fédérer l'ensemble des composants et acteurs impliqués et d'obtenir une qualité des espaces transports -lieux privilégiés de l'articulation du transport et du territoire urbain, en tant que principal espace public



• Le contenu du projet :

La Grande Halle (salle des pas perdus) Les façades de commerces La création de portes (porte de l'Étoilée, porte l'Arche) L'accès central prolongera la perspective visuelle vers l'Est.

Le Système Routier, La circulation sera réservée uniquement aux véhicules du comp

Les flux voyageurs sont traités dans des zones distinctes :

La gare départ bus : immense salle d'attente à l'abri de toutes nuisances,

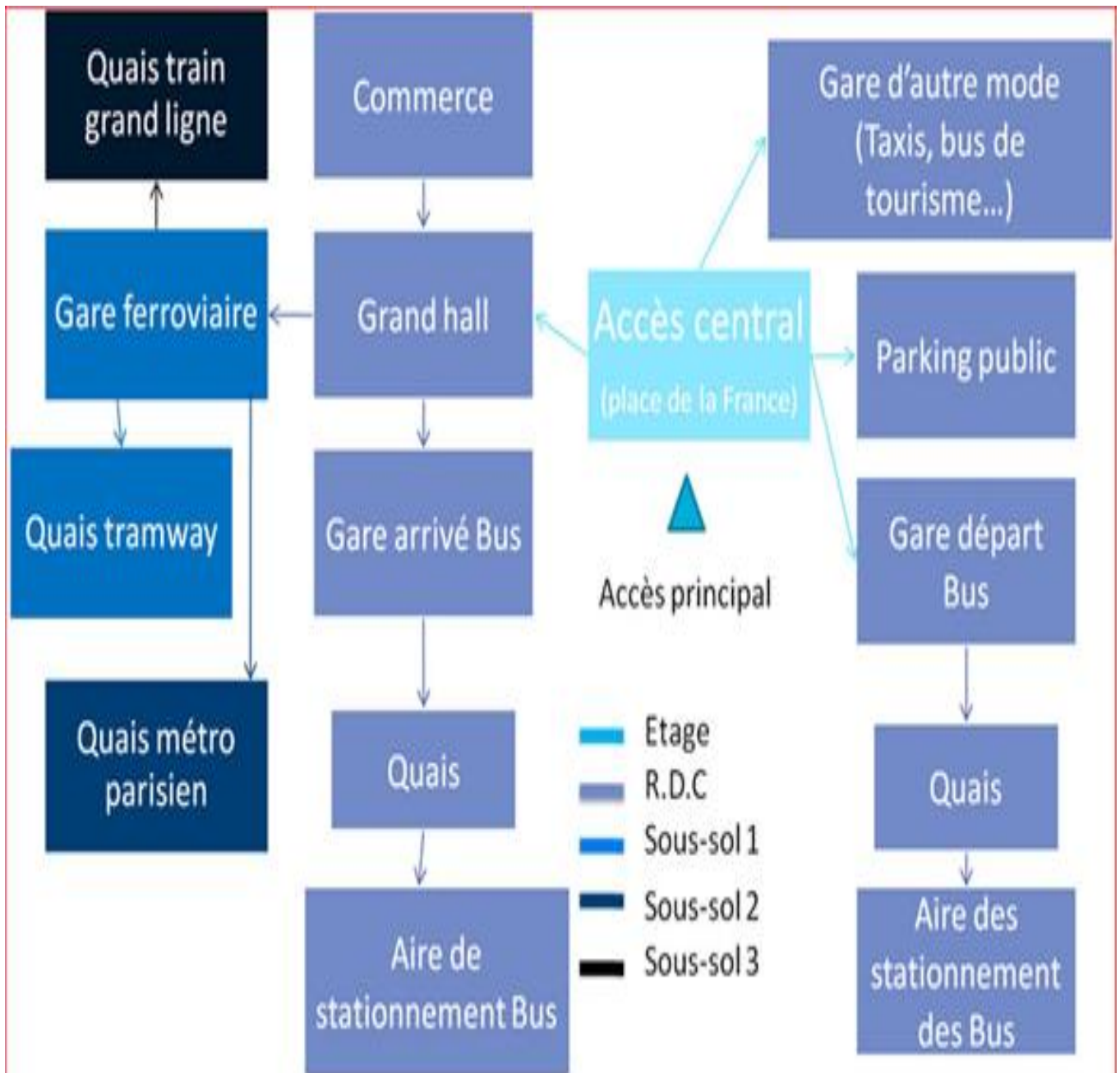
- La gare arrivée bus : quais en prise directe avec la Grande Halle pour
- limiter les trajets de correspondance,
- Les gares autres modes : regroupement des autres services :
- cars de tourisme et d'entreprise, taxis...



REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM

La Un centre de surveillance est créé pour répondre aux

- objectifs de performance multimodale et de qualité de service.



Organigramme spatial de la gare de la Défense (Paris, France)

Exemple 2 : La Gare de Liège-Guillemin

- Situation** : la ville de Liège en Belgique.
- Maitre de l'ouvrage** : Catalan Santiago Calatrava Valls
- Style**: art moderne.
- Dates de construction**; 2006.
- Maitrise d'ouvrage**: administration des chemins de fer de l'Etat.

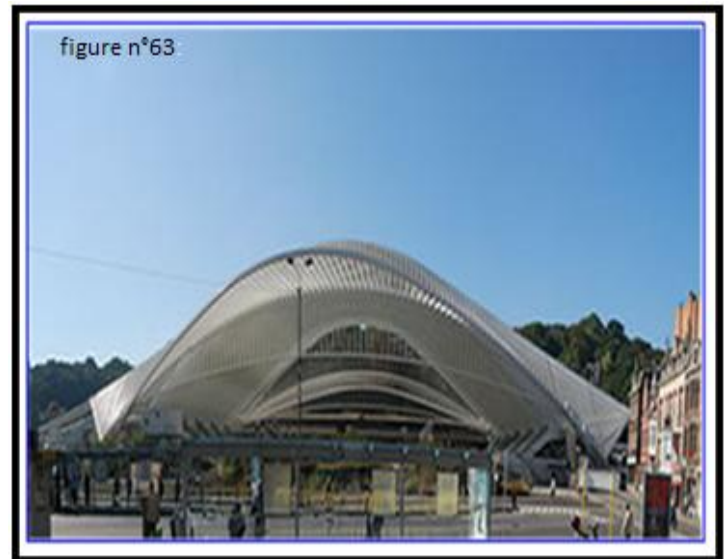


Pourquoi une nouvelle gare ?

L'ancienne infrastructure n'était plus adaptée pour accueillir les TGV ou les trains nationaux, ainsi que leurs passagers, dans des conditions de confort moderne.

L'ancienne gare comportait de nombreux points négatifs qui ont mené au choix d'une infrastructure totalement nouvelle plutôt qu'une réhabilitation et d'une modernisation de la gare existante

Situation: La gare de Liège-Guillemin est la principale gare de la ville de Liège en Belgique. Située dans le quartier des Guillemin, au pied de la colline de Cointe, la gare de Liège-Guillemin est un carrefour important du réseau ferroviaire belge. Il s'agit de la deuxième gare de la Région wallonne en nombre de voyageurs, en accueillant environ 36.000 voyageurs chaque jour. Elle est également gare TGV internationale, en accueillant l'ICE allemand et le Thalys



Description du projet :

Le volume de la voûte d'arcs fera de la gare de Liège l'une des plus spectaculaires d'Europe. Calatrava a traité avec soin l'éclairage

naturel de ces espaces élancés, qui donnent une impression de cathédrale. La gare est accessible directement depuis la place des Guillemin et son hall d'attente est d'une inspiration "cathédrale que", tout en courbes et perspectives.

• Diagnostic et objectifs du projet

Dessiné à l'aube du chemin de fer, le tracé des voies et des quais de la gare des Guillemins devaient être revu en profondeur pour assurer une continuité avec les nouvelles lignes grandes vitesses (vers Bruxelles et vers Aix-la-Chapelle) en cours de construction. On saisit cette occasion pour reconstruire complètement la gare (infrastructure ferroviaire, bâtiments voyageurs, parkings, accès routier et autoroutier, bâtiments administratifs). Depuis 1999, la nouvelle gare,

Identification des fonctions :

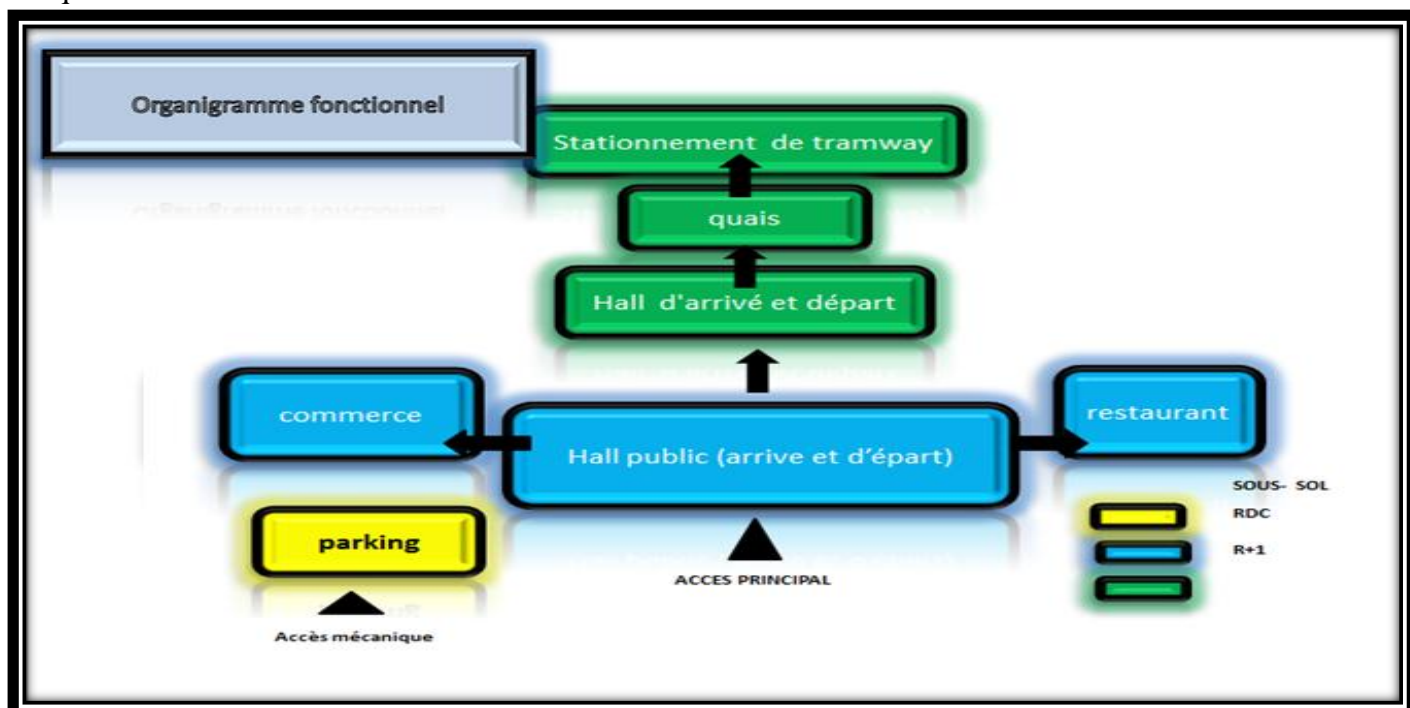
La Gare de Liège-Guillemin s'organise autour des fonctions suivantes :

Accueil, l'administration, le commerce, l'hébergement, loisir, la restauration, technique, fonction de transit et stationnement.



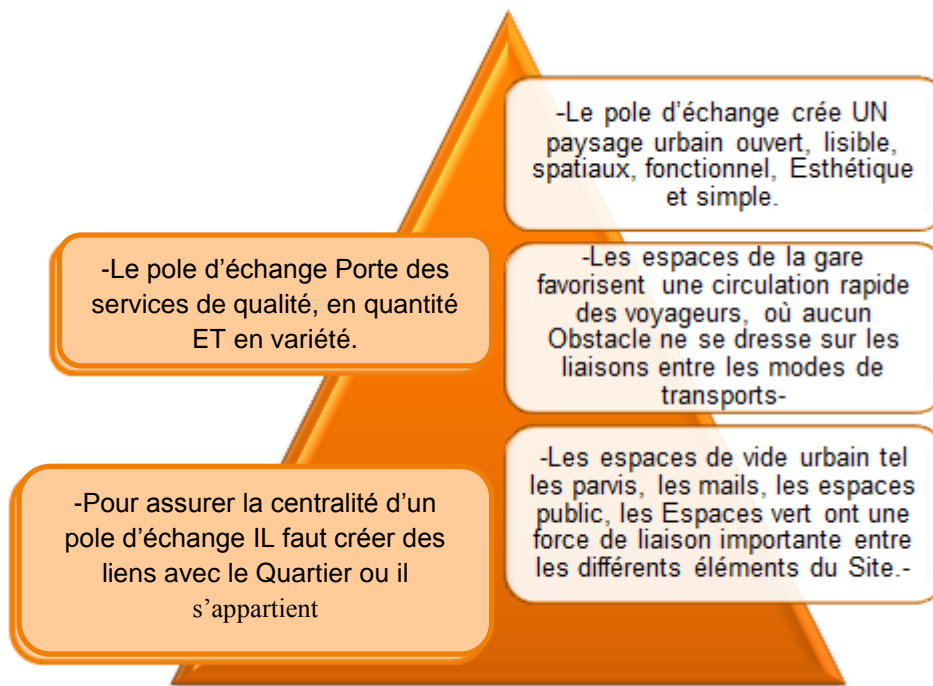
Les flux voyageurs sont traités dans des zones distinctes :

- **La gare départ bus** : immense salle d'attente à l'abri de toutes nuisances,
- **La gare arrivée bus** : quais en prise directe avec la Grande Halle pour limiter les trajets de correspondance,
- **Les gares autres modes** : regroupement des autres services : cars de tourisme et d'entreprise, taxis...
- **Un centre de surveillance** est créé pour répondre aux objectifs de performance multimodale et de qualité de service.



La synthèse thématique :

Les idées et les principes prise des 'exemples :



• Le pole d'échange a plusieurs impacts à plusieurs niveaux:

A l'échelle individuelle : les PE offrent de multiple possibilité De déplacer.

A l'échelle géographique : les PE permettent une réorganisation Et une réflexion sur les déplacements et les lignes de transport En commun.

A l'échelle collective : le transport en commun sont placé en Priorité dans les choix des voyageurs.

• Le PE se caractérise par plusieurs fonctions:



-Approche architecturale :

-Introduction :

L'implantation de ce projet suscite bien des réflexions et l'intervention dans un milieu urbain est délicate à plus d'un titre. L'un des points délicats est donc le choix du site d'implantation qui selon une démarche purement scientifique devra se faire à partir de certains critères objectifs.

-Choix du site :

-L'accessibilité :

Le déséquilibre qui caractérise l'ensemble urbain de l'entrée de la ville de Mostaganem est un paramètre à prendre en compte dans l'élaboration du projet urbain qui doit être fonctionnel et complémentaire par rapport à cette image d'entrée. Un bon fonctionnement aussi bien du projet en lui-même que l'ensemble urbain doit passer obligatoirement par une liaison physique parfaite.

-Capacité d'accueil :

Nous avons là l'un des éléments clé qui constituent le projet en lui-même (avec le programme et l'idée). Le site doit être apte à recevoir l'effervescence générée par les activités diverses, et accueillir les espaces et la vie qui y prend forme.

-Les contraintes physiques :

Le terrain d'implantation doit présenter le moins de contraintes possibles, ce qui influera positivement sur le coût du projet.

-Le passage de la ligne de tramway:

Le passage de la ligne de tramway est indispensable pour l'implantation de pole d'échange

-Choix du site d'implantation :

Le choix du site d'implantation du projet est porté sur le site du **Koudia**, car celui-ci assure les critères d'implantation d'une gare intermodale

Analyse du site :

1. Analyse géographique :



a-Situation :

La zone est située à la partie sud-est de la ville de Mostaganem à 4km du centre ville sur une superficie de 122m

Il est par :

- À l'est par la RN11
- À l'ouest par la RN23
- Au nord la cité 5juillet

b-Accessibilité :

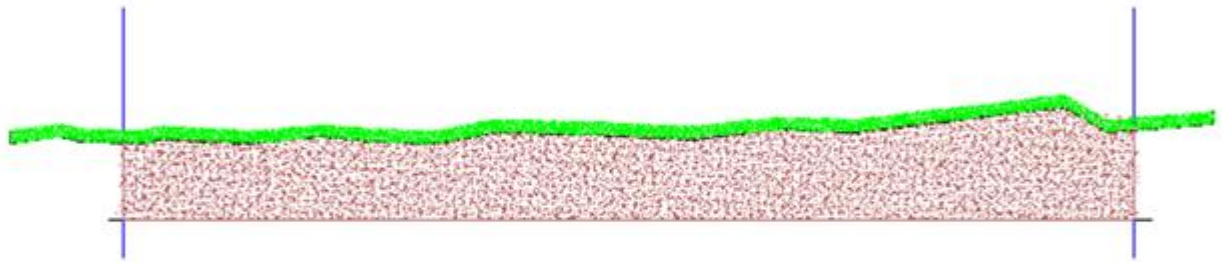
Cette zone est bien desservie par RN11 et la RN23 qui génèrent un flux mécanique important en provenance des diverses agglomérations de la ville de Mostaganem, Le site offre une variété d'accès qui accentue la perméabilité

- Situé

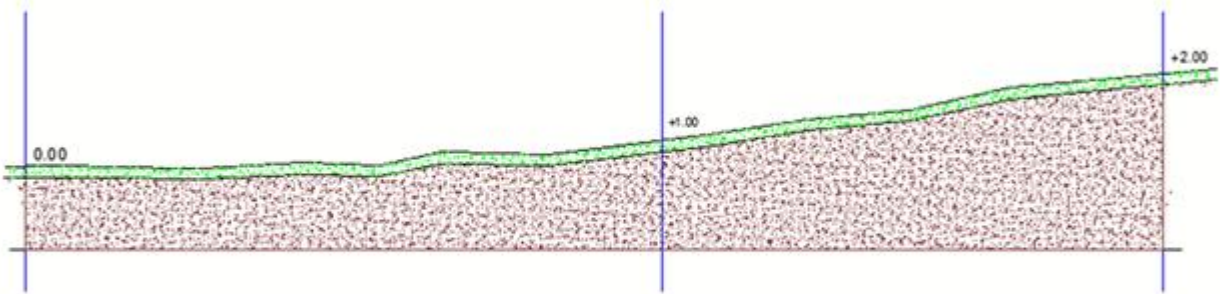
À l'intersection de la RN11 et la RN23

- Il présente une bonne accessibilité.
- Accessibilité par le transport collectif urbain





Coupe A-À



Coupe B-B'

c-Potentialités du site :

La forte visibilité et lisibilité du site lui donne une notion d'une vitrine à l'entrée de la ville

- la situation stratégique du terrain
- L'accessibilité par la RN23 et la RN11
- Les deux voies qui limitent le site lui donnent une forte visibilité

d-Environnement urbain :

Le site se trouve dans un environnement urbain qui permet la jonction entre l'urbain et le périurbain

2-Etude conceptuel :

- Notre concept architectural est conditionné par trois exigences fondamentales. La première est de répondre à une volonté de garantir un maximum de sûreté en séparant le plus possible les flux d'arrivée et les flux de départ des passagers.

La deuxième concerne les lieux ils doivent préparer les passagers au voyage et de l'accompagner jusqu'à l'envol.

La troisième est d'inscrire le projet dans le paysage architectural de la région

Elaboration de la forme :

Par le mot « forme » matérielle nous entendons la géométrie de l'enveloppe volumétrique d'un élément en vue de rendre productible, résistant, maniable et assemblable a fin de servir et de réjouir l'homme.

Le pole d'échange est souvent considérée comme une ouvre de longue durée, un monument public, et surtout une vitrine du la ville pour le visiteur étranger (le premier contact).

- Pour avoir la cohérence et la logique dans notre projet, nous nous somme basés sur la recherche d'une forme qui symbolise pôle d'échange et cela entre fonctionnalité et géométrie.

Nous avons opté pour la forme de l'oiseau qui exprime bien le thème choisi caractérisé par sa rapidité d'envol et sa liberté, au même moment que le pole d'échange qui se caractérise par sa rapidité du temps, son invasion et sa légèreté (architecture organique).

La métaphore d'oiseau apparaît donc au niveau de l'enveloppe extérieure représenter par sa couverture en forme d'ailes sur les deux éléments latéraux du bâtiment.

L'organisation formelle de pole d'échange, nous permet de distinguer trois parties :

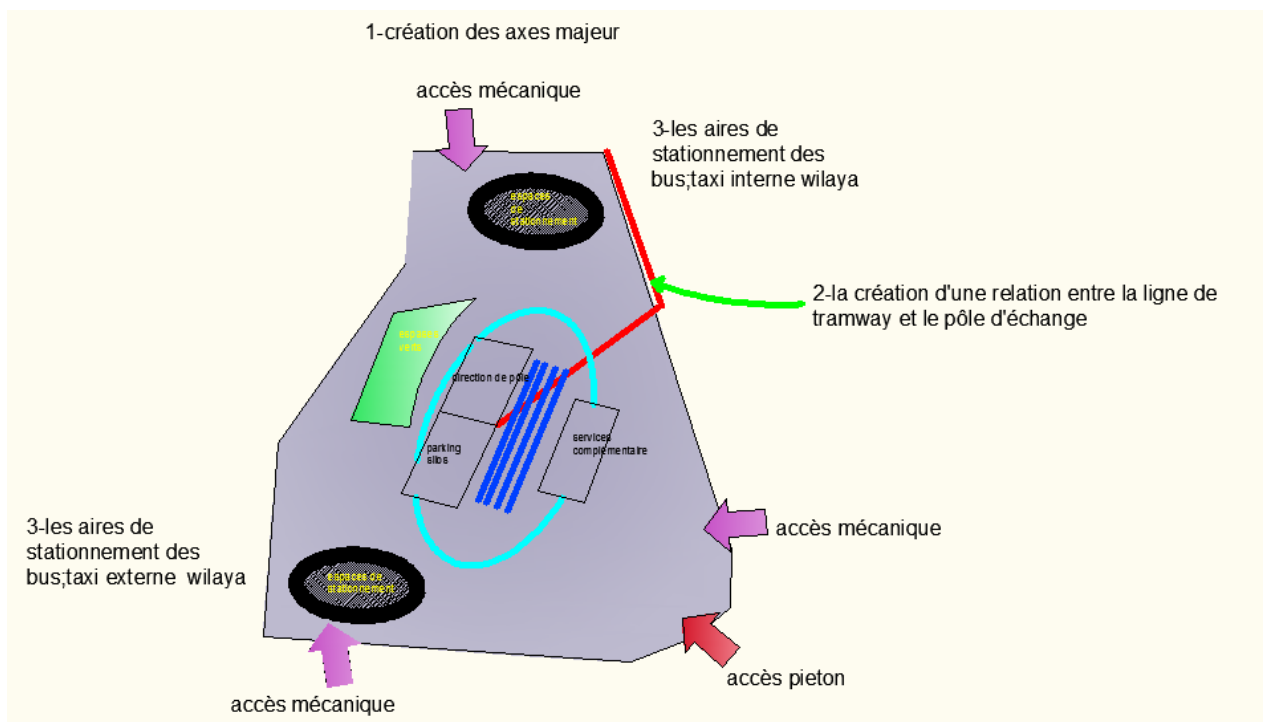
La partie centrale qui représente le corps d'oiseau, abritant différents espaces tel que ; l'accès principale, l'esplanade, partie d'accueil, et la passerelle qui jouera le rôle d'élément articulateur entre les deux parties latérales, qui représentent les ailerons d'oiseau, ces derniers abritant la partie d'embarquement et débarquement le tri des bagages

Sur le plan conceptuel et géométrique, nous avons opté pour des figures géométrique élémentaires adéquates pour obtenir l'image de la forme d'oiseau, tout en assurant son équilibre entre les parties qui forment un tout cohérent grâce à sa symétrie.

2eme étapes :

A deuxième étape on a fait une distribution des fonctions dans le terrain.

- Hall de pole d'échange et administration (direction de pole)
- Zone de station (parking)
- Service complémentaire
- Les espaces verts



3eme étapes :

-les trois espaces de parking à étage+direction de pole .

Couvrent par une toiture métallique qui inspire notre forme de toiture par des ailles d'un oiseau

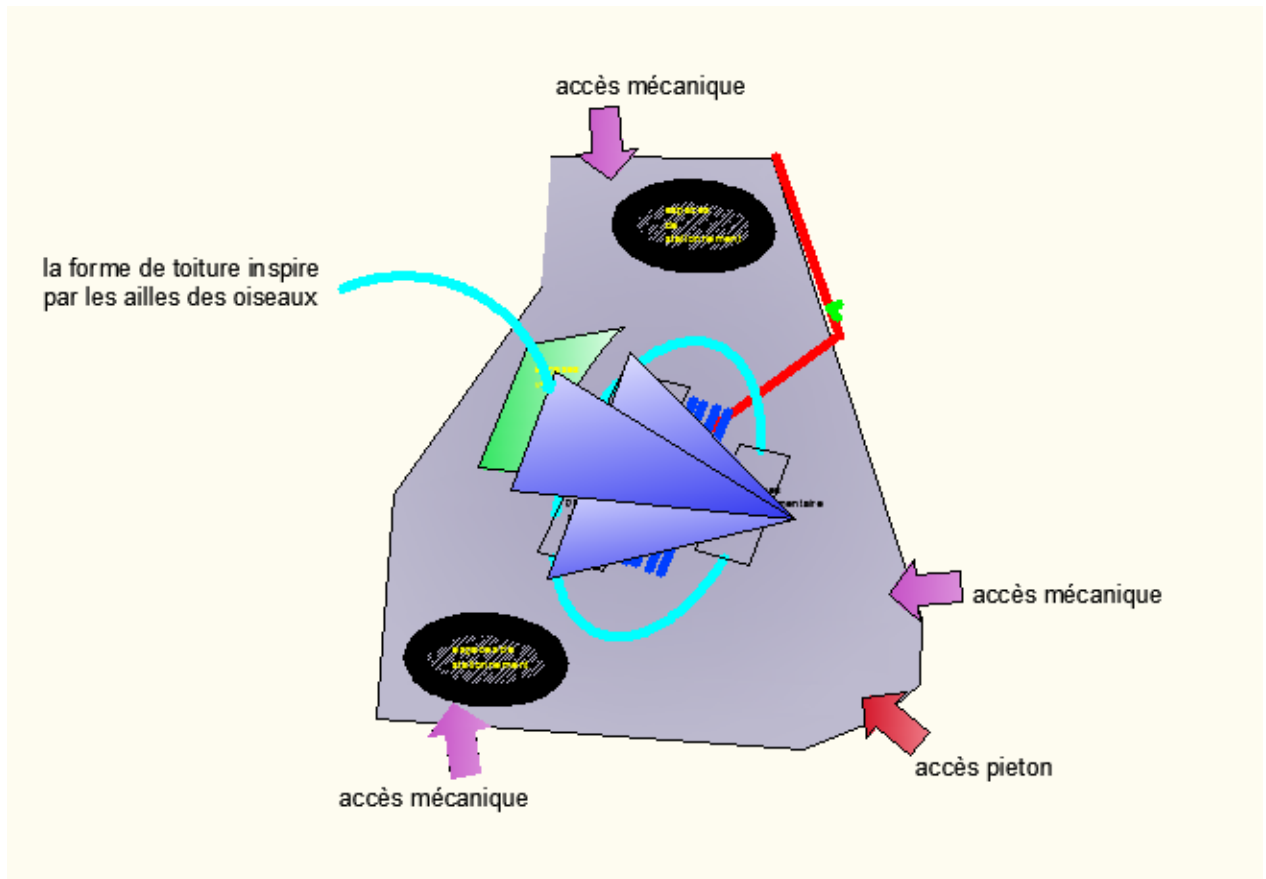


Figure 66 :



Les ailles des oiseau

4-Descriptifs du projet

- l'organisation spatiale :

L'organisation de la circulation interne se base sur l'organisation des différentes activités selon le principe de la hiérarchie fonctionnelle a partir de

La destination de l'espace : public, privé

Les exigences spatiales : vues, accèsetc.

L'organisation spatiale de ces différentes activités se fera autour d'un espace organisé comme un lieu de convergence de tous les chemins

Le concept de pole d'échange étend de l'extérieur vers l'intérieur donc le corps de pole dispose de plusieurs accès avec un espace libre a l'intérieur naturellement éclairé

Le pole inclut aussi un programme a usage mixte, il s'agit d'une zone commerciale qui intègre les commerces et services divers au sien

Le projet comprend aussi parking a étage pour utilisée par les étrangers, et stationné votre véhicule et utilise Le transport public

déplacement mécanique pour chaque mode de transport (tramway, les bus, les taxis les véhicules) est réfléchi être efficace, en favorisant une hiérarchisation des voies entre stationnement de intra et extra urbain , avec une obligation de circulation dans un seul sens .

Stationnement

L'aménagement du pole comprend la création :

D'une aire de stationnement de 114 taxis extra wilaya

D'une aire de stationnement de 35 bus extra wilaya

D'une aire de stationnement de 63 bus intra

Aménagement public

-La végétation sera composée de façon à séparer entre les aires de stationnement aux espaces publics.

-les arbres seront plantés aussi que la mise en place des bancs et des bacs fleurs dans le but de donner une belle impression en arrivant au pole , et favoriser un espace de rencontre et d'attractif ouvert.

REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM

Les façades :

La toiture en relief qui facilite la lisibilité des façades de l'édifice et informe sur le langage utilisé pour l'expression de dernières

Notre modénature est marquée par la présence de quatre éléments :

*une boîte vitrée qui dessine les 03 blocs principaux du bâtiment, et des poteaux sur la façade vitrée avec un rythme cassant ainsi la monotonie du bloc vitre.

Un auvent incliné sur l'axe de l'autoroute pour marquer l'entrée principale et officielle du bâtiment.

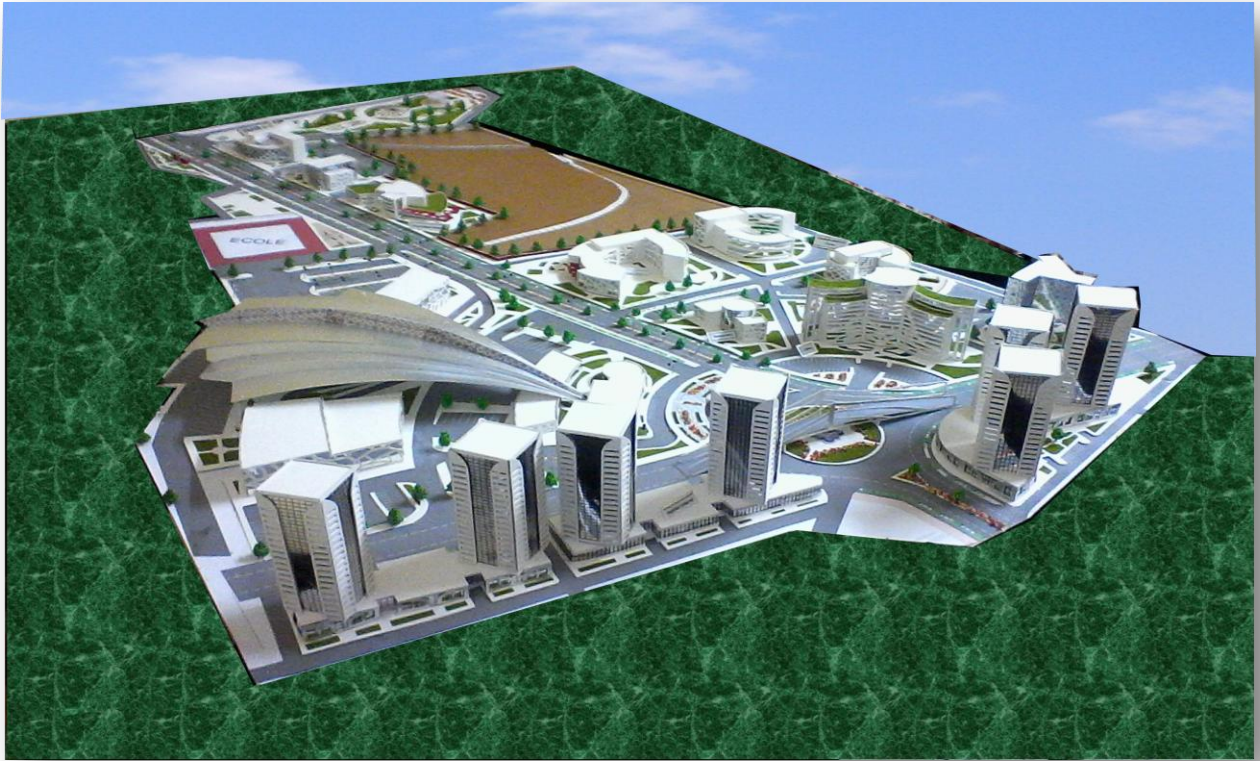
Une toiture avec un geste particulier qui exprimant le dynamisme (mouvement)

Le traitement de la façade doit assurer un niveau de lisibilité des fonctions de l'édifice afin de jouer son rôle d'interface entre le bâtiment et la ville dans notre projet on distingue :

-l'atrium complètement vitré de la pole assure haut niveau de perception et une relation entre l'extérieur et l'intérieure un geste désiré, que le but était de créer une fenêtre urbaine depuis le pont

-les parois vitrées de la pole d'échange assure la relation entre les espaces extérieure et intérieur, le voyageur peut s'orienter facilement et d'accéder aux différents désires

REHABILITATION DE L'ENTRÉE SUD DE MOSTAGANEM



Conclusion :

Le projet urbain un cadre pensée pour régénérer la ville au profil de ces habitants aussi un guide de l'action pour adapter la ville a la demande économique et sociale, donc,

L'étude d'entrée de ville explore les champs du possible pour un aménagement d'une zone d'urbanisation nouvelle, les d'efférentes actions qui touche notre zone d'étude sont pour but de renouvellement l'image de la ville et améliorée la qualité architecturale de Mostaganem.

Bibliographie :