



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE



UNIVERSITE
Abdelhamid Ibn Badis
MOSTAGANEM

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique

جامعة عبد الحميد ابن باديس

Université Abd El Hamid Ibn Badis

كلية العلوم والتكنولوجيا

Faculté des sciences et de la technologie

Département de génie civil et d'architecture

MEMOIRE DE FIN D'ETUDES

DE MASTER ACADEMIQUE

Filière : Architecture

Spécialité : Habitat et Projet Urbain

Thème

**Exploitation d'une nouvelle centralité de la ville de
Mostaganem à travers la friche ferroviaire.**

Présentée par :

MECHENEF HADJIRA

TOUNSI HADJIRA

Soutenu le 24 mai 2017 devant le jury composé de :

Président : Mme KOURI YAMINA

Examineur : M. TAIBI SOFIANE

Examineur : M. BEN YAGOUB SADDIK

Promoteur : M. Nabil ROUBAI-CHORFI- MAA

Année universitaire : 2016/2017

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique

جامعة عبد الحميد ابن باديس

Université Abd El Hamid Ibn Badis

كلية العلوم والتكنولوجيا

Faculté des sciences et de la technologie

Département de génie civil et d'architecture

MEMOIRE DE FIN D'ETUDES

DE MASTER ACADEMIQUE

Filière : Architecture

Spécialité : Habitat et Projet Urbain

Thème

**Exploitation d'une nouvelle centralité de la ville de
Mostaganem à travers la friche ferroviaire.**

Présentée par :

MECHENNEF HADJIRA

TOUNSI HADJIRA

Soutenu le 24 mai 2017 devant le jury composé de :

Président : Mme KOURI YAMINA

Examineur : M. TAIBI SOFIANE

Examineur : M. BEN YAGOUB SADDIK

Promoteur : M. Nabil ROUBAI-CHORFI- MAA

Année universitaire : 2016/2017

DEDICACE

Je dédie ce modeste travail aux deux personnes qui me sont très chères

Au monde :

À mon regrettable papa qui m'a toujours soutenue dans mes études et

Qui m'a donné le courage de continuer à vivre même s'il est loin de

Moi mais il est toujours dans mon esprit

À

Ma très chère mère, que ce travail soit pour toi la récompense

D'amour et de reconnaissance pour tout ce que tu fais pour moi.

*À mes frères ZAKARIA ET ALLAE et sœurs WAFAA ET KAOUTHER,
mes cousins et cousines*

À Mr ROUBAI CHOURFI NABIL.

À mon très cher HAMZA et sa famille sans oublier Salah.

À toutes mes copines : RADIA, ROFAIDA, AMINA

À mon binôme TOUNSI HADJIRA et sa famille

MECHENEF HADJIRA

DEDICACE

Je dédie ce modeste labeur :

A ma mère, qui m'a encouragé à aller de l'avant, qui m'a soutenu et qui a tout fait pour que j'en arrive là.

A mon père pour son sacrifice.

Pour moi ce sont les meilleurs parents sur Terre.

À mon très cher SALAHEDDINE, merci énormément pour ton soutien, et pour ton grand cœur.

A ma sœur FERIEL pour son aide

À tous ceux qui m'ont côtoyé, qui m'ont connu.

À mon binôme MECHENNEF HADJIRA et sa famille d'avoir eu le courage d'achever ce travail.

À mon encadreur Mr ROUBAI CHOURFI NABIL pour son bienveillance et pour leur contribution à notre projet.

Une spéciale dédicace à ma tante et ma cousine fedwa que j'aime énormément.

TOUNSI HADJIRA

REMERCIEMENT

Avant tout ; louange à « ALLAH » qui nous a accordé le courage; la patience la volonté et le pouvoir afin de parvenir à la finalité de ce travail.

Nous tenons à exprimer nos remerciements les plus vifs à notre encadreur Mr ROUBAI CHOURFI .NABIL, qui a su nous guider et nous aider dans ce travail avec beaucoup de tact et de gentillesse et qui nous a permis de découvrir un domaine très intéressant celui des systèmes multi-agents. Qu'il trouve ici notre estime et notre profond respect.

Nous tenons également à remercier toutes les personnes qui ont participé, à titre professionnel ou personnel à la réalisation de ce travail.

Nos remerciements iront également vers tous ceux qui ont accepté avec bienveillance de participer au jury de ce mémoire.

MECHENNEF HADJIRA ET TOUNSI HADJIRA

SOMMAIRE

DEDICACE.....	3
DEDICACE.....	4
REMERCIEMENT	5
SOMMAIRE	6
TABLE DES ILLUSTRATIONS ET TABLEAUX	7
INTRODUCTION	10
CHAPITRE 01 : BASES THEORIQUES	12
A. INTRODUCTION	13
B. DEFINITION DES CONCEPTS.....	13
C. METHODOLOGIE.....	16
D. REFERENCES THEMATIQUES	17
CHAPITRE 2 : PARTIE ANALYTIQUE	28
A. INTRODUCTION	29
B. SITUATION	29
C. ANALYSE URBAINE.....	31
D. L'image urbaine.....	37
E. Circulation.....	48
F. LA MORPHOLOGIE DE TERRAIN	54
SYNTHESE GENERALE	56
CHAPITRE 03 : PARTIE PROJET	57
A.INTRODUCTION	58
B.1 REFERENCES THEMATIQUES : POLE DE GOUVERNANCE	58
B.2 REFERENCES THEMATIQUES : POLE D'HABITATION	64
B.3 REFERENCES AUX COMPLEXES SPORTIFS.....	70
SYNTHESE	89
C. PROGRAMMATION.....	90
D. PROJECTION	100
BIBLIOGRAPHIE	101
ANNEXES.....	106
A. Pôle de gouvernance.....	107
B. Pôle d'habitation	110
C. Pôle sportifs.....	113

TABLE DES ILLUSTRATIONS ET TABLEAUX

Figure 1 : schéma des différentes zones fréquentaient	11
Figure 2 : schéma représentatif des contraintes du centre- ville de Mostaganem	11
Figure 3:schéma explicatif d'enfoncement du centre par rapport à la métropolisation	11
Figure 4 : Parcours important dans la lecture urbaine.....	16
Figure 5: photo aérienne de Nanterre	17
Figure 6: schéma explicatif du projet	17
Figure 7: projet cœur de quartier (TGT).....	17
Figure 8: résultats finals du projet cœur de quartier	17
Figure 9: situation de projet par rapport à la ville	18
Figure 10: schémas explicatifs des différentes échelles de projet	19
Figure 11: situation de centre urbain d'Évry.....	20
Figure 12: le mail de l'université et exemple d'architecture récemment livré par l'AFTRP	21
Figure 13: situation de l'hyper centre de bordeaux.....	21
Figure 14: schéma explicatif des différentes opérations de l'hyper centre	21
Figure 15:carte de synthèse / l'armature commerciale de proximité et de centre-ville de la cub	23
Figure 16: carte de situation de projet de tamaris.....	24
Figure 17: schéma explicatif de développement historique de quartier de tamaris.....	25
Figure 18: les différentes places de développement du tamaris	25
Figure 19: carte des différents pôles de projet.....	25
Figure 20: schéma explicatif des quartiers voisins de tamaris et son environnement	26
Figure 21: coupure urbain / grabieux	27
Figure 22: coupure urbain /voie ferrée.....	27
Figure 23: carte synthétique des différents enjeux partagés	27
Figure 24 : carte de situation	30
Figure 25 : carte des repères.....	30
Figure 26 : schéma de la trame parcellaire	31
Figure 27 : schéma représentatif d'un tissu disparate	31
Figure 28 : schéma représentatif d'un tissu plein.....	32
Figure 29 : schéma représentatif d'un tissu régulier	32
Figure 30 : schéma de la trame viaire.....	33
Figure 31 : schéma représentatif de la partie sud (voie mécanique / passage piétonne)	33
Figure 32 : schéma représentatif de la partie nord (voie mécanique / passage piétonne).....	34
Figure 33 : schéma de tissu plein urbain bâti	34
Figure 34 : carte représentatifs (état des fonctions).....	35
Figure 35 : schéma des pourcentages de différents services	36
Figure 36 : reproduction graphique d'une façade urbaine de centre-ville n°1	37
Figure 37 : Schéma analytique de la façade n°1.....	37
Figure 38 : reproduction graphique d'une façade urbaine de centre-ville n°2	38
Figure 39 : Schéma analytique de la façade n°2.....	38
Figure 40 : parcours n°=01.....	38
Figure 41 : séquence 01/ coulisses	39
Figure 42: séquence 02 / fermeture	39
Figure 43: séquence 03 / inflexion	40
Figure 44: séquence 04 / réflexion	40
Figure 45: séquence 05 / concavité.....	41
Figure 46: séquence 06/ déférence	41

Figure 47: séquence 07/ fermeture	42
Figure 48 : parcours n°=02.....	42
Figure 49: séquence 08 / concavité.....	43
Figure 50: séquence 09 / concavité.....	43
Figure 51: séquence 10 /renvoi.....	44
Figure 52: séquence 11/ profil.....	44
Figure 53: séquence 12 / inflexion	45
Figure 54: séquence 13 / convexité	45
Figure 55 : séquence 14 / champ visuel étroit	46
Figure 56: séquence 15/ fermeture	46
Figure 57: séquence 16/ renvoi - déférence.....	47
Figure 58: carte de réseau de voiries	48
Figure 59: répartition horaire du trafic globale (avenue ben Yahia belkacem).....	49
Figure 60: répartition horaire du trafic globale (rue khateb Abdelkader).....	49
Figure 61: carte des charges et capacité des carrefours.....	50
Figure 62: carte de différents types de stationnement	52
Figure 63: carte de ligne de tramway	53
Figure 64: schéma explicatif de différentes séquences.....	54
Figure 65: la morphologie du terrain.....	54
Figure 66: coupe AA	55
Figure 67: coupe BB.....	55
Figure 68: coupe CC.....	55
Figure 69 : plan de masse de siège de la région nord-pas-de calais	58
Figure 70 : l'hémicycle	59
Figure 71 : signal (beffroi de verre).....	61
Figure 72 : façade principale du projet.....	62
Figure 73 : détail de la façade principale.....	62
Figure 74 : façade principale de pôle de gouvernance métropolitain	63
Figure 75 : façade latérale de groupement d'habitation en aquitanis	64
Figure 76 : les détails de la façade principale de groupement d'habitation	65
Figure 77 : façade principale de pôle résidentielle de vutry	65
Figure 78 : façades latérales de groupement d'habitation	66
Figure 79 : l'immeuble de l'habitat dense en hyper centre parisien	67
Figure 80 : situation de l'immeuble de l'habitat en hyper centre parisien.....	67
Figure 81 : plan de masse de projet	68
Figure 82 : détails de volumétrie en gradins.....	68
Figure 83 : vue sur cours	69
Figure 84 : vue générale sur le complexe sportif.....	70
Figure 85 : organigramme spatiale du complexe Khalifa.....	71
Figure 86 : vue générale sur le complexe sportif.....	72
Figure 87 : vue générale sur le stade	73
Figure 88 : vue sur la tribune.....	73
Figure 89 : vue sur l'accès au stade	74
Figure 90 : vue sur l'accès au stade	74
Figure 91 : vue sur le stade d'échauffement	75
Figure 92 : vue sur la salle de sport (rénovée).....	75

Figure 93 : vue sur la salle de sport	76
Figure 94 : plan de la salle de sport	76
Figure 95 : les terrains d'entrainements	77
Figure 96: vue sur le bloc d'hébergement	77
Figure 97 : vue sur le bloc de spectacle et loisir	78
Figure 98 : vue générale sur le complexe	79
Figure 99 : vue générale de projet	79
Figure 100 : plan de masse	80
Figure 101 : vue sur le stade	81
Figure 102 : vue sur le stade	81
Figure 103 : vue intérieur de la piscine	82
Figure 104 : plan de toiture de la piscine	82
Figure 105 : vue intérieur du stade	83
Figure 106 : plan de toiture du stade	83
Figure 107 : vue extérieur	84
Figure 108 : vue intérieur du stade	84
Figure 109 : vue générale sur le complexe	85
Figure 110 : plan de masse	86
Figure 111 : vue extérieur sur les salles	87
Figure 112 : vue sur le stade	87
Figure 113 : schéma de principe de la conception architecturale	88
Figure 114 : parking a étage	91
Figure 115 : détails de la piscine olympique	98
Tableau 1 : charge et réserve de capacité des principaux carrefours	51
Tableau 2 : détail de terrain de foot-ball	93
Tableau 3 : détail de terrain de hand-ball	94
Tableau 4 : détail de terrain de volley - Ball	95
Tableau 5 : détail de terrain de basket - ball	96
Tableau 6 : détail de terrain de tennis	97
Tableau 7 : programmation spatiale	100

INTRODUCTION

Aujourd'hui, il est impensable de se représenter l'urbain en dehors de la figure de la centralité.

La centralité est un principe d'organisation de l'espace des villes actuelles mais aussi de celles qui leur ont préexisté car le centre est saisi comme élément constitutif et immuable de la structure urbaine. Celui-ci a connu plusieurs transformations, car le modèle de la ville n'est pas figé dans le temps, il s'agit d'une structure dynamique.

Pour soutenir une stratégie de renforcement du centre-ville, plusieurs mesures d'accompagnement sont à mettre en œuvre, par exemple : la fonction commerciale représente le principal levier de centralité, elle peut alors être définie de façon quantitative en termes d'attractivité et de flux centripètes.

A Mostaganem ; la ville s'étend de manière spectaculaire mais non maîtrisée. En même temps qu'elle s'étend elle crée des liens avec des éléments qui favorisent la métropolisation comme la mer, des aires urbaines, l'arrière-pays agricole.

En l'absence d'un processus calculé, planifié et outillé, quelle serait l'influence de ce phénomène de métropolisation sur un centre-ville initialement sclérosé ?

Le centre de Mostaganem est opposé à des contraintes, des limites, des ruptures et des mutations qui le rendent par conséquent un centre faible et inadapté aux ambitions gouvernementales et sociétale. (Voir figure 2)

Le but de notre travail et de notre réflexion est d'explorer un processus conceptuel et projetuel menant vers l'adaptation du centre existant à la politique de la métropolisation. Cela passera par le renforcement de la centralité, de l'habitabilité et de l'imagibilité du centre à travers le concept d'hypercentralité. Notre problématique concernera la réexploitation d'un territoire encastrée dans un phénomène complexe.

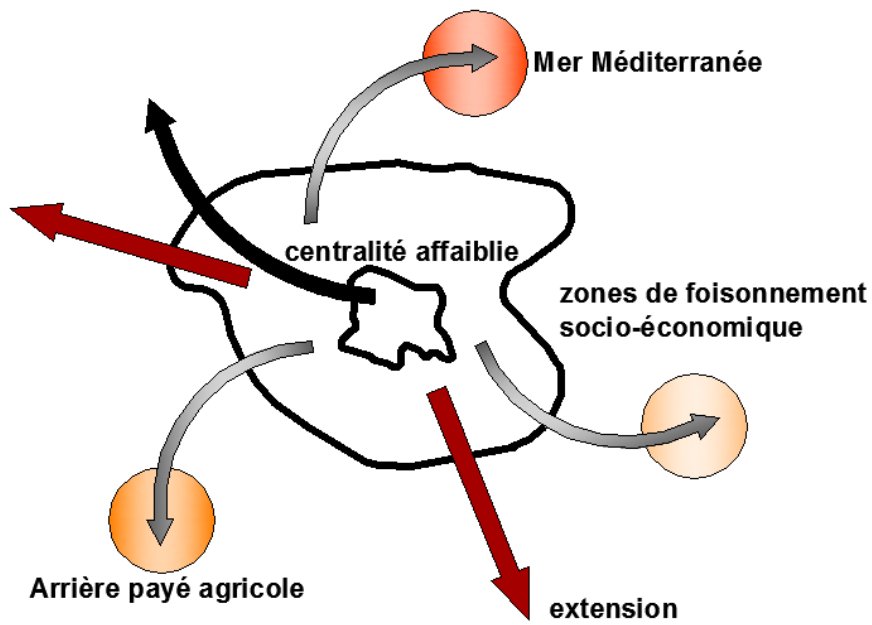


Figure 1 : schéma des différentes zones fréquentées

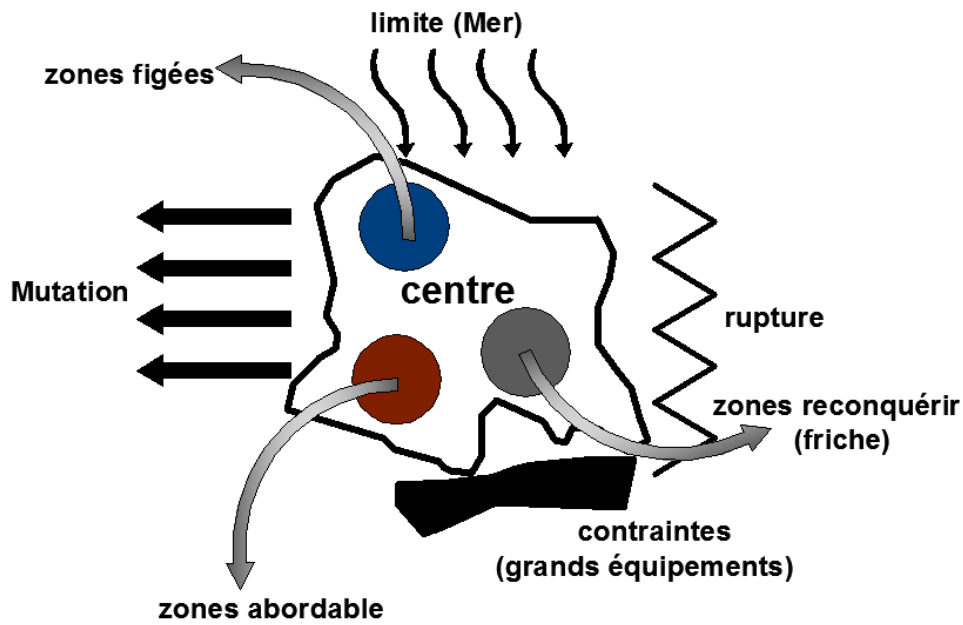


Figure 2 : schéma représentatif des contraintes du centre-ville de Mostaganem

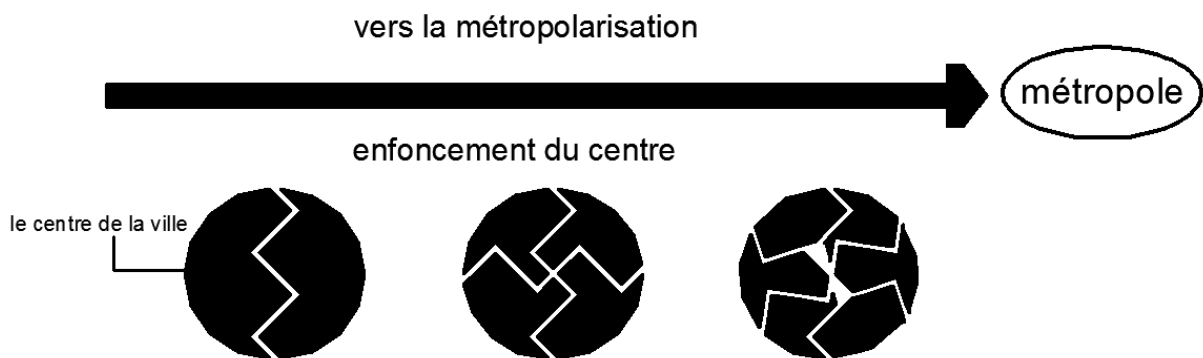


Figure 3: schéma explicatif d'enfoncement du centre par rapport à la métropolisation

CHAPITRE 01 : BASES THEORIQUES

A. INTRODUCTION

Dans ce chapitre nous allons définir certains concepts en prenant en ligne de compte les sens propres de notre problématique.

Nous allons aborder des différents concepts qui nous guideront dans notre réflexion sur le phénomène urbain et dans une réponse adéquate sachant qu'à travers les concepts de centralité, centre urbain et l'hyper centre nous allons entamer des éléments de réponse à la partie conceptuelle du projet.

B. DEFINITION DES CONCEPTS

Les concepts abordés ici concernant principalement les phénomènes liés aux dynamismes de la ville, à ses le centre urbain, l'hyper centre et la centralité renforcé.

a- DEFINITION DE CENTRE VILLE

Le centre-ville est le cœur typique et historique de la ville. Il est également appelé hyper-centre dans le cas des grandes agglomérations. C'est le lieu des manifestations culturelles et sportives, des échanges et de la politique (au sens du poli grec). L'habitat y est dense et les commerces, lieux de culte et services publics s'y trouvent.

Source : encyclopédie libre

Le centre-ville est le lieu commun à tous les habitants de la commune, le lieu pour se retrouver.

Source : article direction centre-ville

LE PLAN URBANISTIQUE D'UN CENTRE VILLE

-UN ESPACE STRUCTURE

Selon la définition des urbanistes, le centre-ville exprime « la structure de la dynamique interne »¹. Il représente une structure orientée vers deux sens, un sens transversal en tant qu'espace urbain structuré suivant les modes d'organisations économiques, sociaux et politiques, traduisant une mise en forme spécifique des éléments de composition, et le centre en tant qu'ensemble intégré exerçant un rôle structurel sur l'ensemble du tissu urbain.

-UN ESPACE STRUCTURANT

Le centre-ville est alors une structure dans la ville. Mais aussi un espace de structuration car en tant qu'espace d'enjeux socio-économiques, politiques et idéologiques majeurs, le centre doit faire appel à des notions de composition plus importantes qui transcendent le seul souci du paysage et des perceptions et celui-ci n'est qu'une part du jeu structurel. Tout est organisé pour qu'il y ait un sens et une signification, autrement dit une identité à la ville. Cette finalité a pour objectif la réalisation d'un équilibre entre les différents éléments de signification économique, politique et sociale évoluant dans un état qui ne soit pas forcément complémentaire.

¹ Selon les urbanistes : définition de plan urbanistique du centre-ville (Castells M., 1981)

-LE CENTRE VILLE, UN ESPACE D'URBANITE

« L'urbanité est une qualité des individus ou des sociétés, elle ne peut être rapportée à des agents physiques »² (Merlin P., et Choay F., 1991). Elle est synonyme « d'ambiance urbaine raffinée » (Merlin P., et Choay F., 1991). L'urbanité constitue l'élément de différenciation de la cité au-delà de sa dimension. Elle offre des opportunités de rencontres et de familiarisation avec le monde artificiel de l'espace physique de la cité. Par l'urbanité, nous pouvons déterminer le caractère urbain d'un espace de vie. L'urbanité est définie dans la cité traditionnelle par un mur d'enceinte qui limite et clôture le monde artificiellement construit.

-LE CENTRE VILLE, UN ESPACE DE POUVOIR

Le centre est « l'aire dans laquelle sont situées les personnes et institutions hautement définies, qui exercent un rôle de direction, de coordination et d'influence sur les activités du marché » (Castells M., 1981). La situation stratégique privilégiée, les édifices institutionnels que reçoit le centre-ville ont fait de ce dernier « le siège du pouvoir organisateur public et privé, spontané ou réglementé qui assure le développement urbain et régit les rapports avec la périphérie urbaine et rurale » (Merlin P., Choay F., 1988).

b- DEFINITION DU CENTRE URBAIN

Le centre urbain est un regroupement d'équipements de nature diverse et en nombre variable, spatialement organisé à un réseau de circulation.

Le centre urbain est la partie fondamentale de l'organisation urbaine, celle qui en assure la vie et l'activité, c'est le siège de pouvoir organisateur, public et privé, spontané ou réglementé, qui assure le développement urbain et régit les rapports avec la périphérie urbaine.

Un centre urbain offre une palette plus large de possibilités, faite de complémentarité et de diversité. En conséquence son attractivité est plus universelle.

- il assure des prestations en services d'un certain niveau,
- il favorise les échanges et la diffusion des informations
- il participe à la distribution, à la consommation des biens,

Source : encyclopédie libre

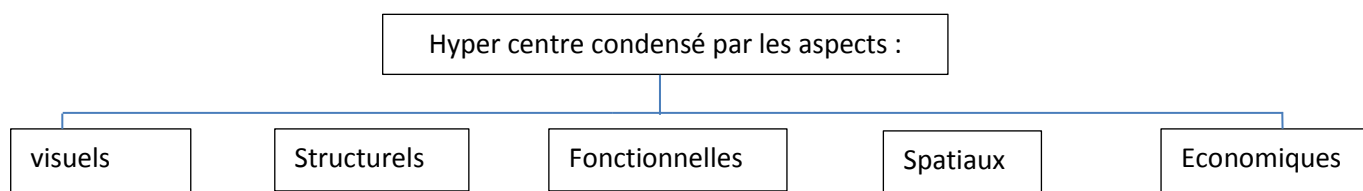
c- DEFINITION DE L'HYPER-CENTRE

C'est le premier le plus animé dans une vie urbaines centrale, il se définit tous d'abord par la présence d'équipements avec une diversité fonctionnelle accompagnée d'une grande importance à cela s'ajoute la continuité des façades commerciales, ainsi que la densité du bâti et une convergence des flux.

Source : article

² (Merlin P., et Choay F., 1991) espace d'urbanité elle est synonyme « d'ambiance urbaine raffinée »

- les caractéristiques de l'hyper - centre :



d- LA CENTRALITE URBAINE

-contrairement au centre qui est défini par sa position géographique , la centralité est définie par ses fonctionnalités et son contenu: (administratif,commercial,culturel,économique,financier_,politique , etc.) et sa capacité à proposer des biens et services à des populations extérieures.

-La centralité c'est la rencontre sur un espace urbain, d'une résonance entre une technologie et des activités, une organisation productive et des comportements sociaux et culturel.

-Il peut y avoir plusieurs centralités urbaines au sein d'une même agglomération.

-il peut exister plusieurs niveaux de centralité selon la taille des "marchés ", la dimension des zones d'influence et la rareté des fonctionnalités offertes.

-Le terme de centralité³ dite centralité urbaine, a été proposée par W. Christaller en 1933 dans sa lieux : la centralité est la propriété, conférée à une ville, d'offrir des biens et des services à une population extérieure, résidant dans la région complémentaire de la ville.

e- L'AMELIORATION DE L'HABITABILITE

La notion d'habiter ne doit pas, et ne peut pas rester circonscrite à l'échelle du logement. Bien au contraire, elle serait applicable à la compréhension du rapport entre l'individu et d'autre type d'espace au-delà des murs des logements.

Le fait d'habitabilité⁴ se mesure aussi dans la façon ou on vit la ville, ces rues, ces parcs, ces places, ces jardins.

f- L'IMAGIBILITE

C'est la qualité d'un objet qui provoque de fortes images, grâce a la continuité de sa structure et à la clarté de ses éléments, plus nécessaires que d'autres propriétés.

Pour renforcer l'image, on peut utiliser des moyens symboliques, mais ses moyennes sont précaires. On peut aussi exercer l'observateur a mieux percevoir la réalité, notamment à l'échelle nouvelle de la région urbaine.

« DU CENTRE A LA CENTRALITE, L'ECART EST CELUI QUI OPPOSE LE LIEU A LA FONCTION »⁵.

³ La centralité urbaine : a été proposée par W. Christaller en 1933

⁴ La notion d'habitabilité : article de (Younes et Charbonneau, 2008,p1)

⁵ Jean Samuel Bordreuil - la production de la centralité urbaine, p30.

C. METHODOLOGIE

Dans notre méthode nous utiliserons l'analyse urbaine dans laquelle nous traiterons les fonctions, la structure urbaine, et l'image urbaine.

En outre on va utiliser l'analyse séquentielle, cette approche qui a comme itérer d'identifier des éléments qui constituent le paysage, ces derniers qui ne se conçoit que dans une analyse directe sur le terrain. Elle offre au chercheur un ensemble d'outils dans l'objectif d'aider à sérier ses questionnements grâce à un mode de découpage temporel.

Dans notre analyse on doit étudier tous le parcours autour du site et voire leur paysage afin de comprendre l'endroit donc cette analyse séquentielle est une vision sérielle qui nous permet d'étudier les modifications du champ visuel d'un parcours.

L'idée consiste à :- isoler et reconnaître dans une séquence des tableaux qui sont, si l'on veut des dispositions schématiques et codifiée du paysage et a les nommer, puis préciser la définition des parois latérales, étudier leur rôle dans l'acheminement vers le point de fuite et enfin chercher à caractériser la clôture frontale du champ visuel.

Donc :- On peut regrouper une suite de plans liés au même objet (repère, monument)

- On peut regrouper les plans en fonction de leur parenté et introduire des coupures au monument ou l'on passe d'une famille de plans à une autre.

Le découpage en plans et en séquences opéré selon une direction n'est le plus souvent pas réversible. La comparaison des découpages obtenus à partir d'un même parcours (voir figure 4) effectué dans les deux sens (aller, retour) met en évidence les éléments importants, ceux qui jouent un rôle dans les deux cas, et permet de saisir la subtilité de certaines configurations.

Enfin pour arriver à des bons résultats nous passerons par l'identification des concepts et l'utilisation des solutions, des exemples ou thématique qu'on a les inspirés d'eux.



Figure 4 : Parcours important dans la lecture urbaine

D. REFERENCES THEMATIQUES

Pour mieux comprendre le phénomène induit par le renforcement de la centralité nous avons analysé plusieurs cas dans des grandes villes sous différents contextes.

1. UNE NOUVELLE CENTRALITE A NANTERRE

Le projet est situé à Nanterre à Île de France il s'agit d'aménagement qui repose sur deux principes :

1-La réalisation d'un pôle multimodal est en cours il remplacera l'ancienne gare Nanterre – université et établira des liens entre eux.

2-la réalisation du projet du cœur de quartier avec une programmation mixte de logements et bureaux et des commerces en rez- de- chaussée.



Figure 5: photo aérienne de Nanterre

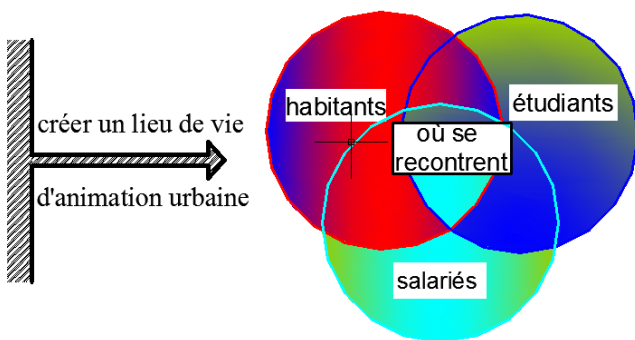


Figure 6: schéma explicatif du projet

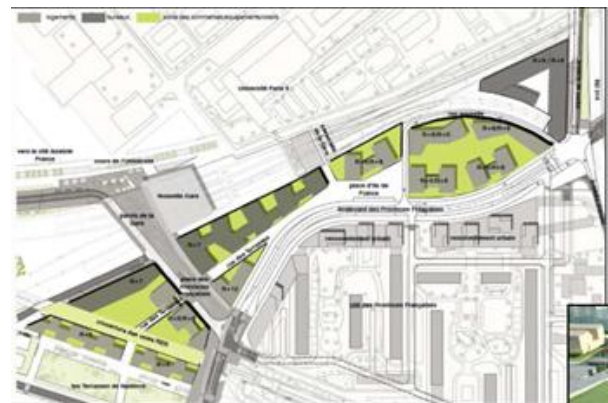


Figure 7: projet cœur de quartier (TGT)

Le quartier avance

Phase 1

en 2014

- / 139 logements
- / 216 chambres étudiantes
- / des commerces

en 2015

- / des bureaux
- / une résidence de tourisme
- / une nouvelle gare

Figure 8: résultats finals du projet cœur de quartier

2. UNE NOUVELLE CENTRALITE A CARRIERE SOUS-POISSY

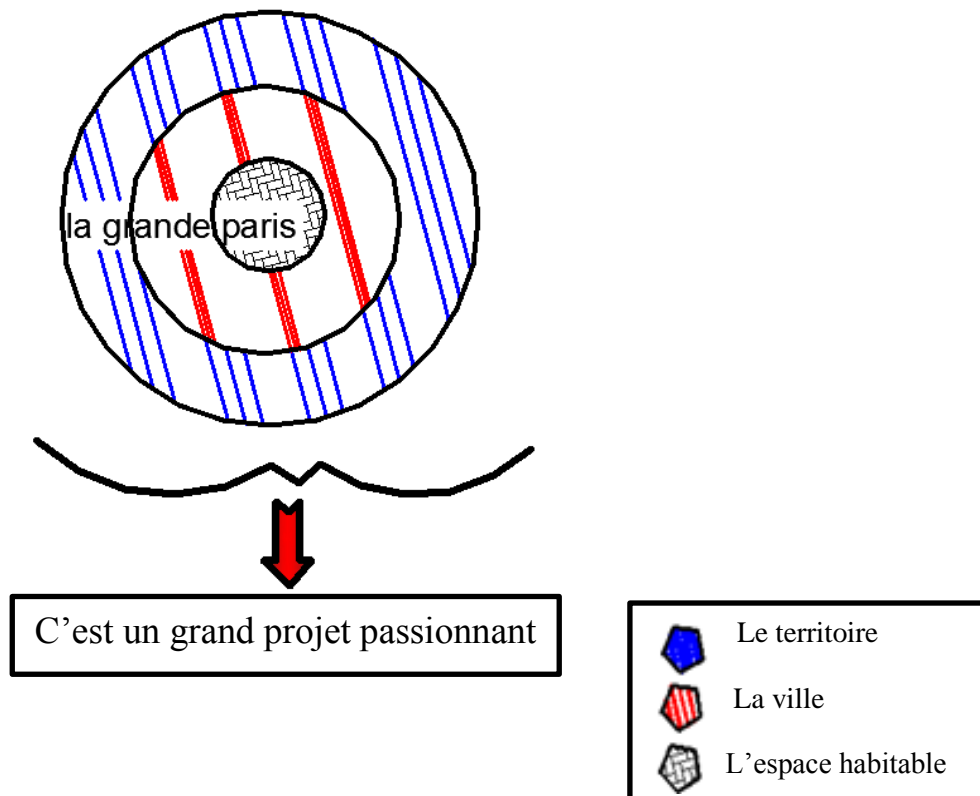


Figure 9: situation de projet par rapport à la ville

Le projet se situe à carrière -sous- Poissy a île de France.

Le projet de centralité à carrière -sous-Poissy correspond aux enjeux sur lequel l'agence est investie.

- 1- on y trouve la grande échelle, celle du territoire dans la grand Paris.
- 2- l'échelle de la ville avec l'enjeu de recoudre entre deux morceaux.
- 3- l'échelle de l'habité avec la conception d'ilot ou à la haute qualité d'usage.



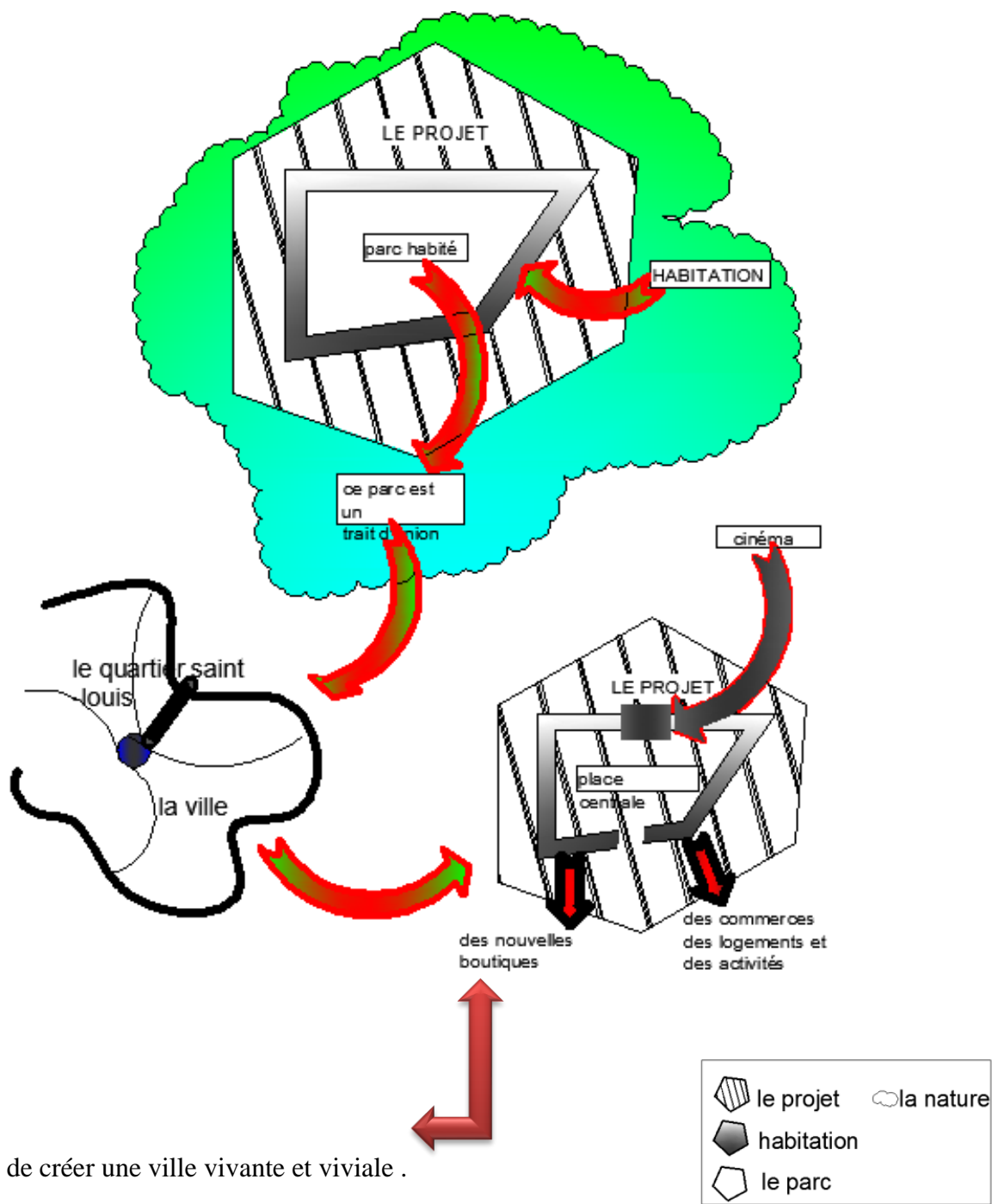


Figure 10: schémas explicatifs des différentes échelles de projet

3. CENTRE URBAIN D'ÉVRY



Figure 11: situation de centre urbain d'Évry

Évry est une commune française située à vingt-six kilomètres au sud-est de Paris.

Centre urbain vivant et attractif, situé à proximité de la gare R.E.R d'Évry.

Le projet permet de mieux porter les ambitions de la communauté d'agglomération en termes de développement urbain durable.

LES ENJEUX MAJEURS DE PROJET

-la création d'animation commerciale dans cette partie de la ville.

-La création des projets mixtes (des bureaux des logements ...etc), Afin que la ville soit vivante en journée comme en soirée.

-La construction d'un millier de logements mixtes intergénérationnels qui va permettre l'émergence d'un véritable pôle dans le quartier.

-Des espaces publics requalifiés accompagneront l'arrivée d'un nouveau transport en commun .

Le centre d'Évry regroupe de nombreux équipements structurants. Des services et des commerces participes a son attractivité avec des réseaux communautaires pour faciliter le déplacement doux entre la capitale et la ville.

Le projet permettre de renforcer l'identité de secteur pour donner des formes architecturales ambitieuses.



Figure 12: le mail de l'université et exemple d'architecture récemment livré par l'AFTRP

4. L'HYPER CENTRE DE BORDEAUX

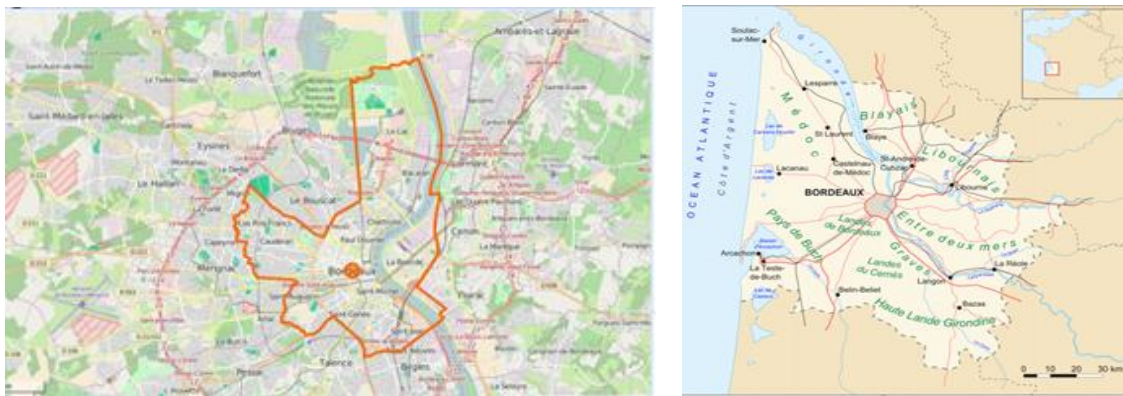


Figure 13: situation de l'hyper centre de bordeaux

Le centre-ville de bordeaux doit voir sa fonction de pôle commercial majeur confortée. Une distinction peut être introduite par:

- le centre -ville Bordelais qui concentre des fonctions urbaines diversifiées et centrales.
- l'hyper-centre marchand de Bordeaux qui est constitué de la zone intra cours et de quartiers de Mériadeck .

Il s'agit de renforcer cet hyper centre marchand sans règles spécifiques de taille.

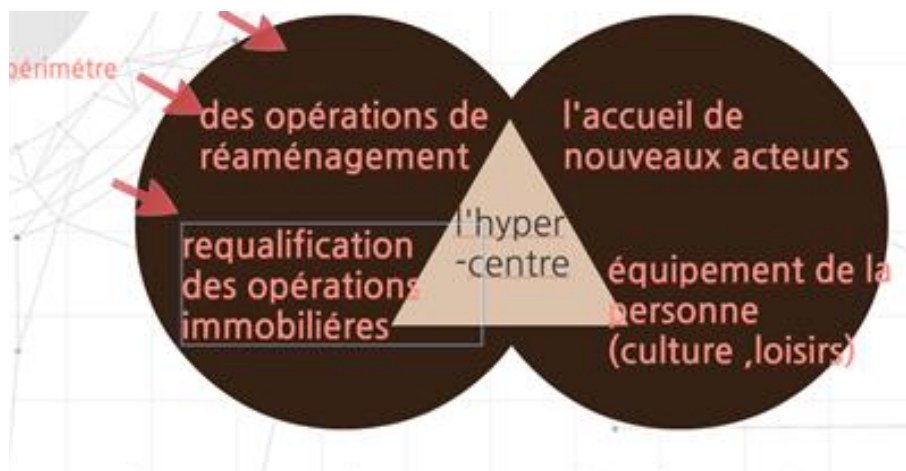
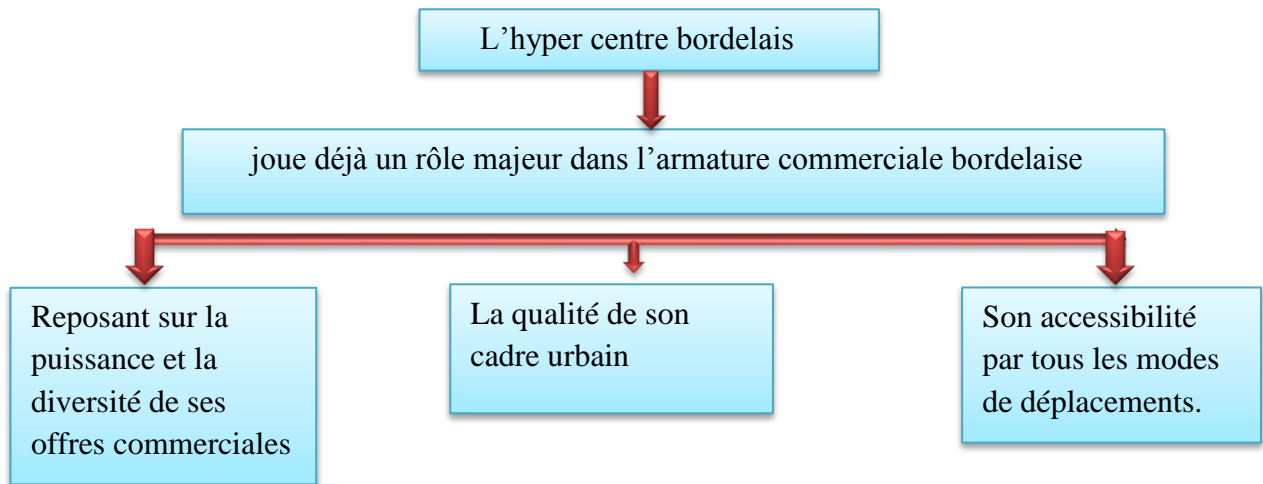


Figure 14: schéma explicatif des différentes opérations de l'hyper centre



A 'Urba a développé 4 grandes réflexions et enjeux :



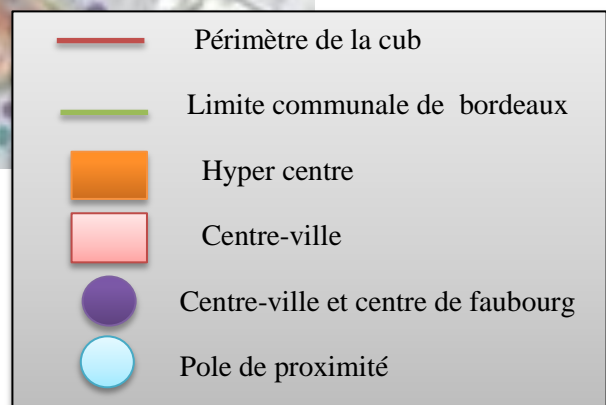
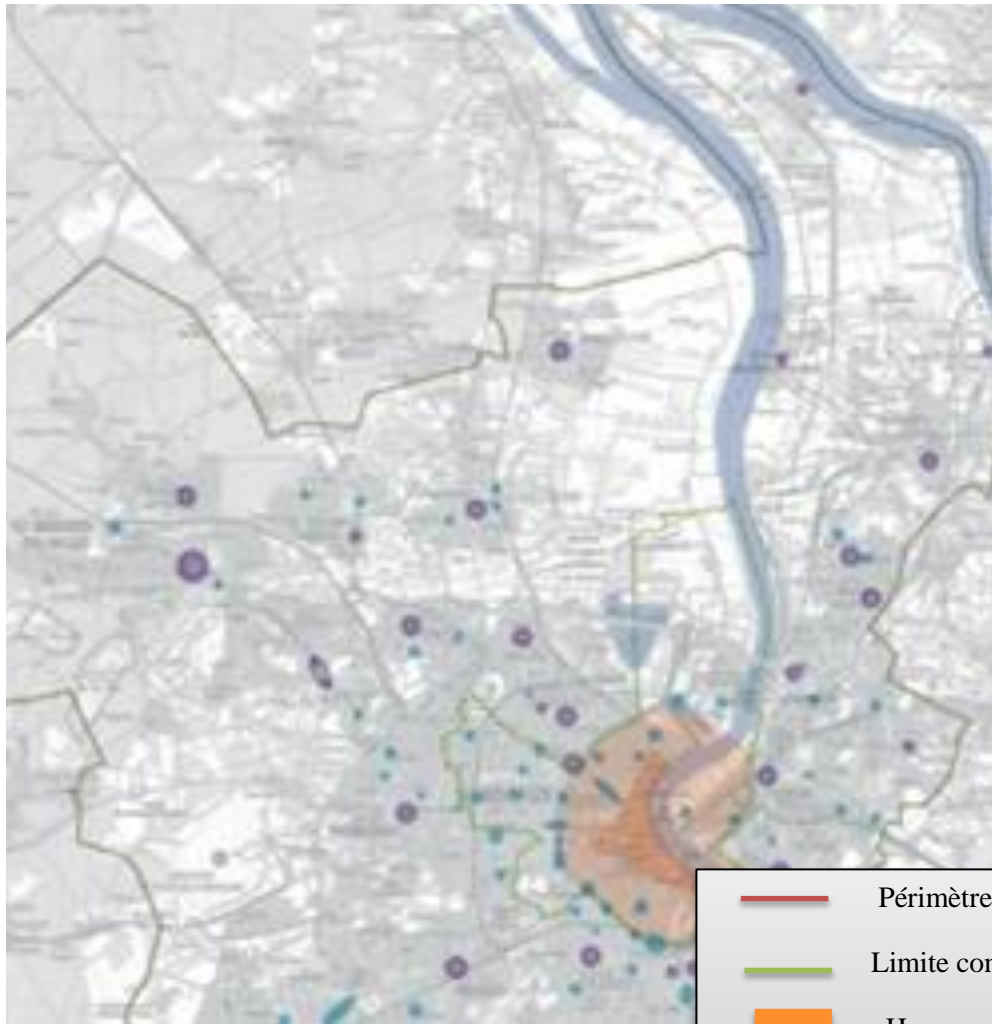


Figure 15:carte de synthèse / l'armature commerciale de proximité et de centre-ville de la cub

5. QUARTIER TAMARIS A ALES UNE CENTRALITE ET UNE ATTRACTIVITE A RENFORCER

- 1-décliner la vision prospective globale Alès 2020 à l'échelle du quartier de Tamaris.
- 2- construire à l'occasion de la révision de PLU cette vision reconnaît le quartier comme polarité potentielle de sa situation en entrée de ville.

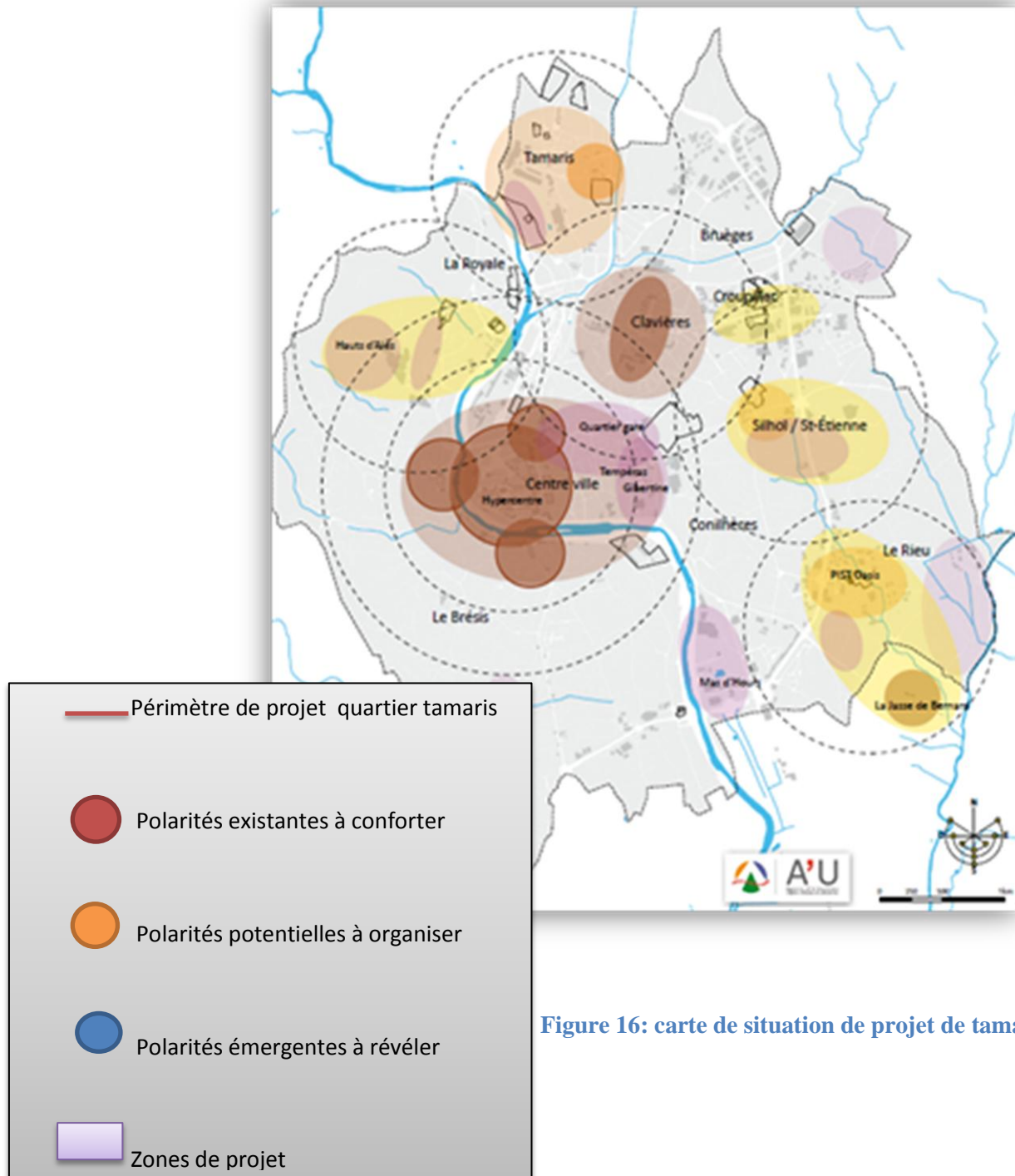


Figure 16: carte de situation de projet de tamaris

Mener une réflexion de projet à renforcer l'attractivité du quartier et son rôle de Centralité urbaine à l'échelle de la ville :

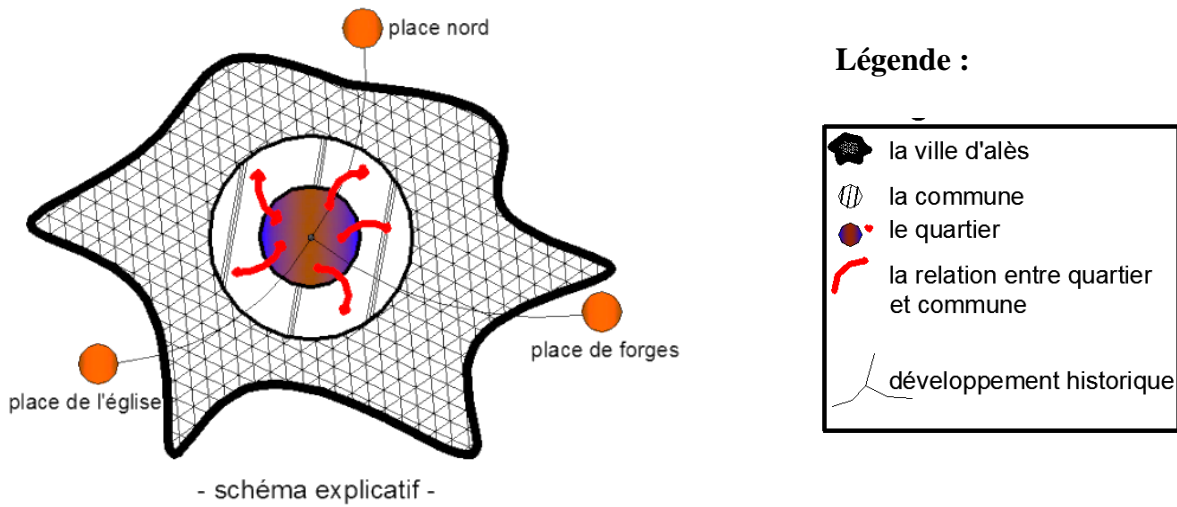


Figure 17: schéma explicatif de développement historique de quartier de tamaris



Figure 18: les différentes places de développement du tamaris

Quelle dynamique de quartier pour Tamaris ?

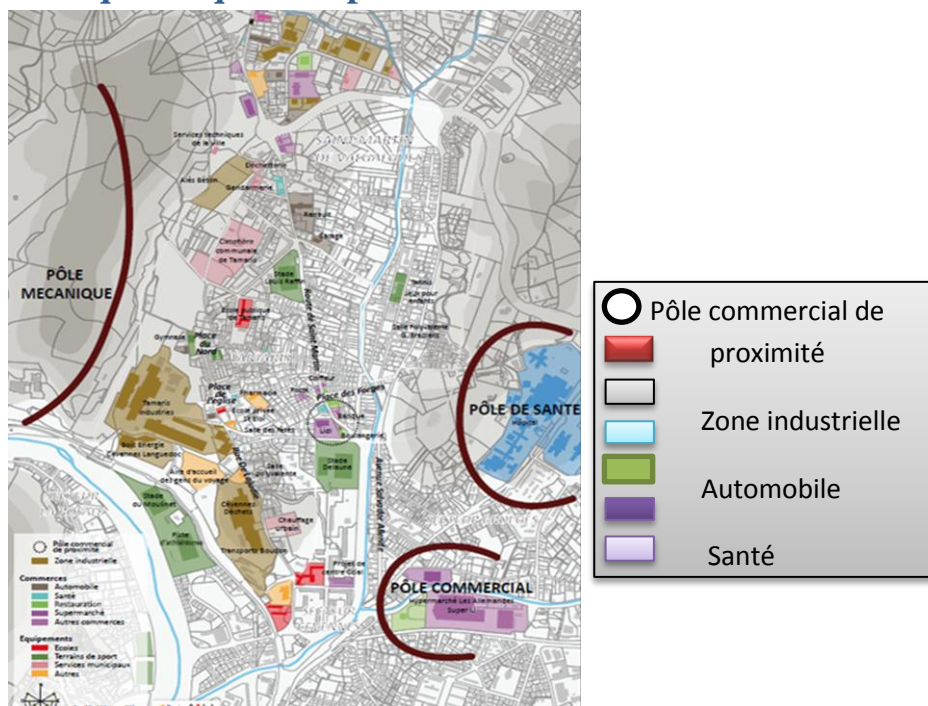


Figure 19: carte des différents pôles de projet

Des enjeux Pour l'amélioration fonctionnelle du quartier

- ❖ Approche intercommunale et greffe à Saint-Martin
- ❖ Désenclavement
- ❖ Réorganisation et requalification du réseau routier
- ❖ Apaisement des grandes pénétrantes routières

Pour le vivre ensemble

- ❖ La mixité sociale
- ❖ Une offre en services et équipements adaptés aux familles
- ❖ L'accès à la formation et à l'emploi
- ❖ Accueil d'une nouvelle population

Pour l'appropriation de l'espace public

- ❖ Une offre commerciale de proximité restructurée et diversifiée.
- ❖ Une offre d'équipements adaptée et structurée autour d'espaces publics qualifiés.
- ❖ Des espaces publics fédérateurs, appropriables, faciles d'usage.

La problématique

Comment inscrire Tamaris dans son environnement et favoriser son fonctionnement avec les quartiers voisins ?

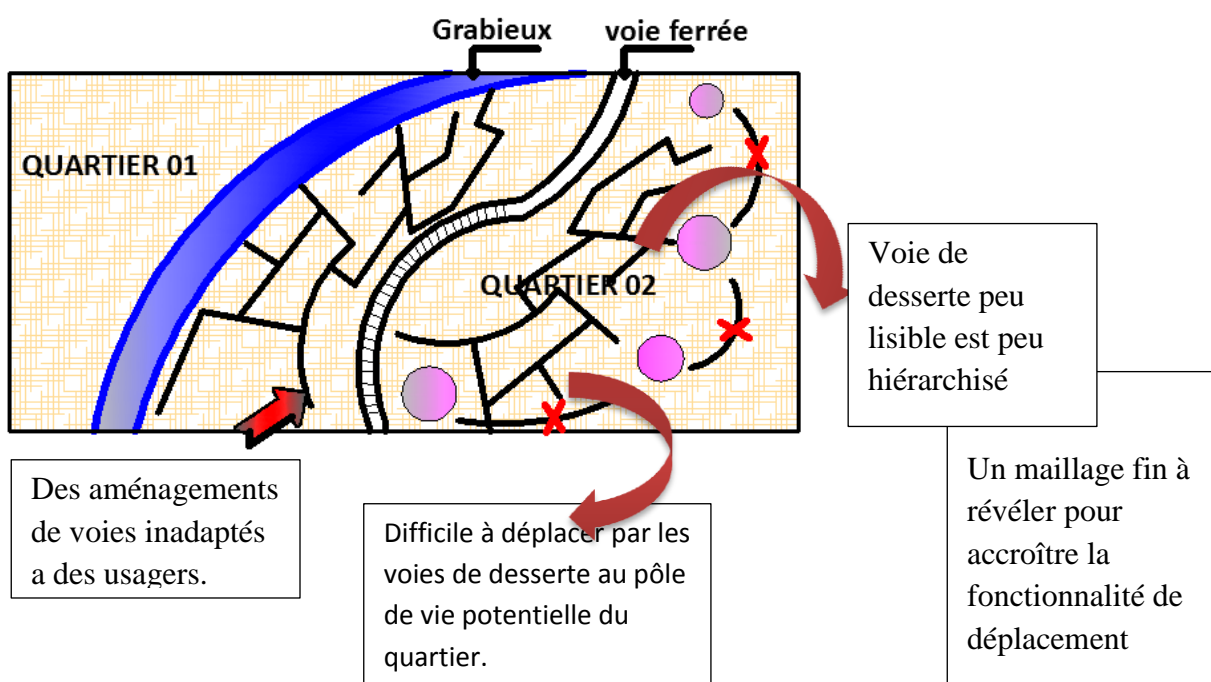


Figure 20: schéma explicatif des quartiers voisins de tamaris et son environnement



Figure 21: coupure urbain / grabieus

Figure 22: coupure urbain / voie ferrée

Synthèse des enjeux partagés

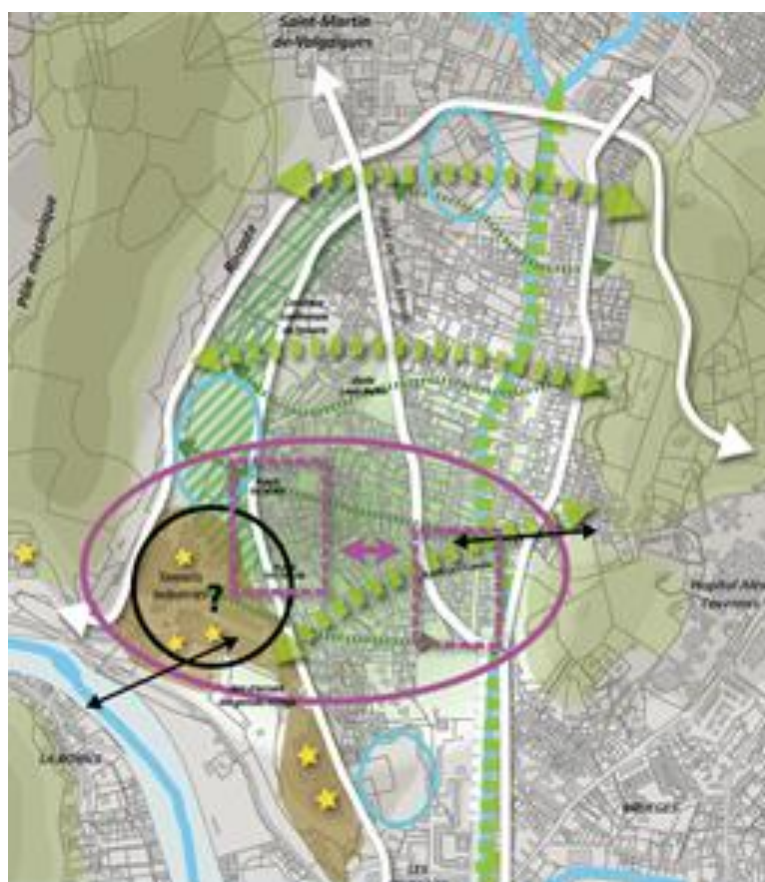


Figure 23: carte synthétique des différents enjeux partagés

- 1- accessibilité, ouverture ; lien.
- 2- mixité sociale.
- 3- qualité de cadre de vie.
- 4- reconversion du site industriel
- 5- Développement, et attractivité.

CHAPITRE 2 : PARTIE ANALYTIQUE

A. INTRODUCTION

Dans ce chapitre nous allons faire une lecture plus contextuelle sur le centre-ville de Mostaganem en étudiant les caractéristiques physiques : la trame parcellaire/ viaire, espace batis/ libre, et les fonctions.

D'autre part nous analysons l'image environnementale de notre zone en abordant l'analyse des façades urbaine, et l'approche séquentielle pour pouvoir cerner les perceptions visuelles à cause de la composition humaine qui caractérise le dynamisme du lieu.

Finalement nous tenterons une étude de la circulation à une partie au centre-ville dans le but de trouver des solutions à projeter dans la partie d'intervention.

B. SITUATION

La ville de Mostaganem est divisé par l'oued en deux parties : une partie qui est représenté par l'image traditionnel (tjdit) et une autre partie qui est représenté par l'image européenne et d'autre part on a une image coloniale.

Au-dessous de l'oued il Ya une mixité qui est représenté par Derb et l'empreinte colonial. Le centre-ville est une concentration qui se base sur l'oued pour ignorer une partie et se concentré sur une autre partie et à partir de là il prenne appuis sur la mixité urbaine ou il ya derb et l'empreinte colonial et crée des extensions. (Voir figure 24)

Notre site s'installe avec une partie au centre-ville et une autre partie or le centre-ville, il est limité par :

- l'avenue khattab abdelkader au nord.
- l'avenue kroumba au sud.
- stade ben slimane a l'est.
- l'avenue benyahia belkacem a l'ouest

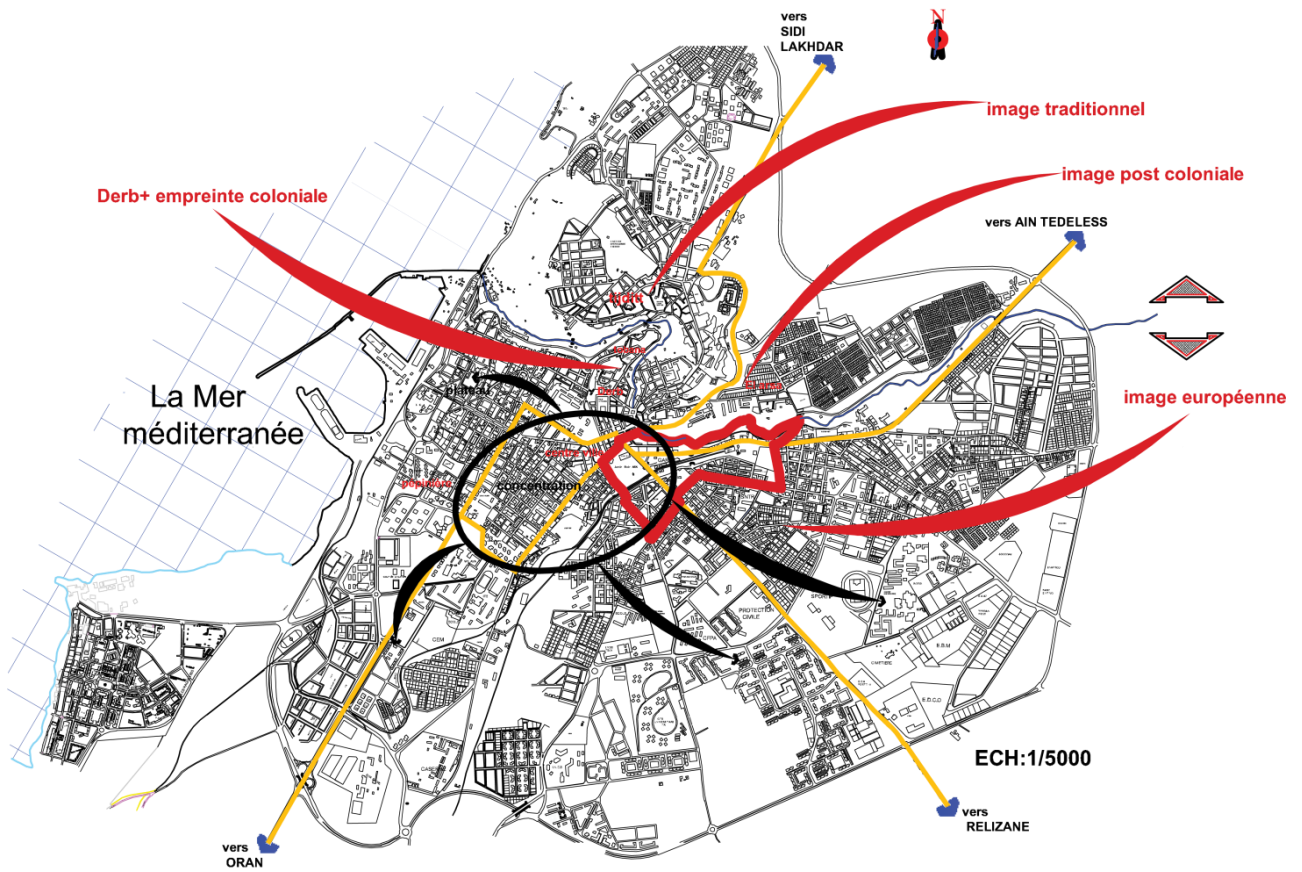


Figure 24 : carte de situation

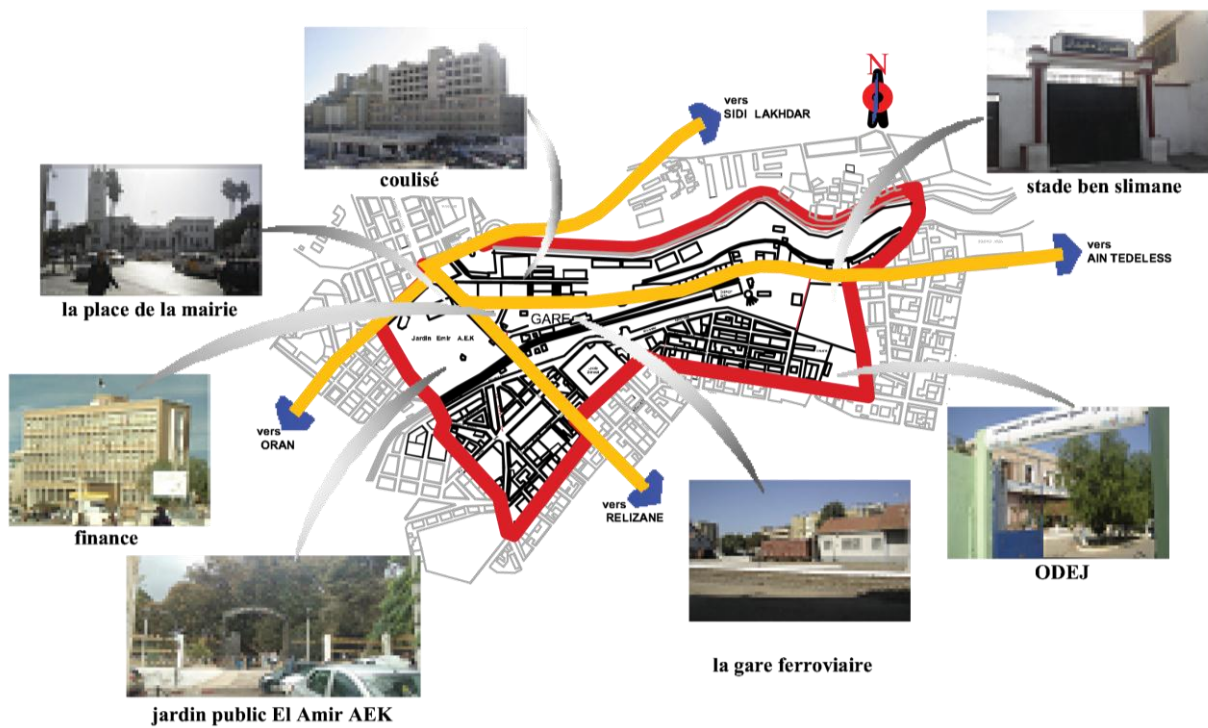


Figure 25 : carte des repères

C. ANALYSE URBAINE

1. TRAME PARCELLAIRE

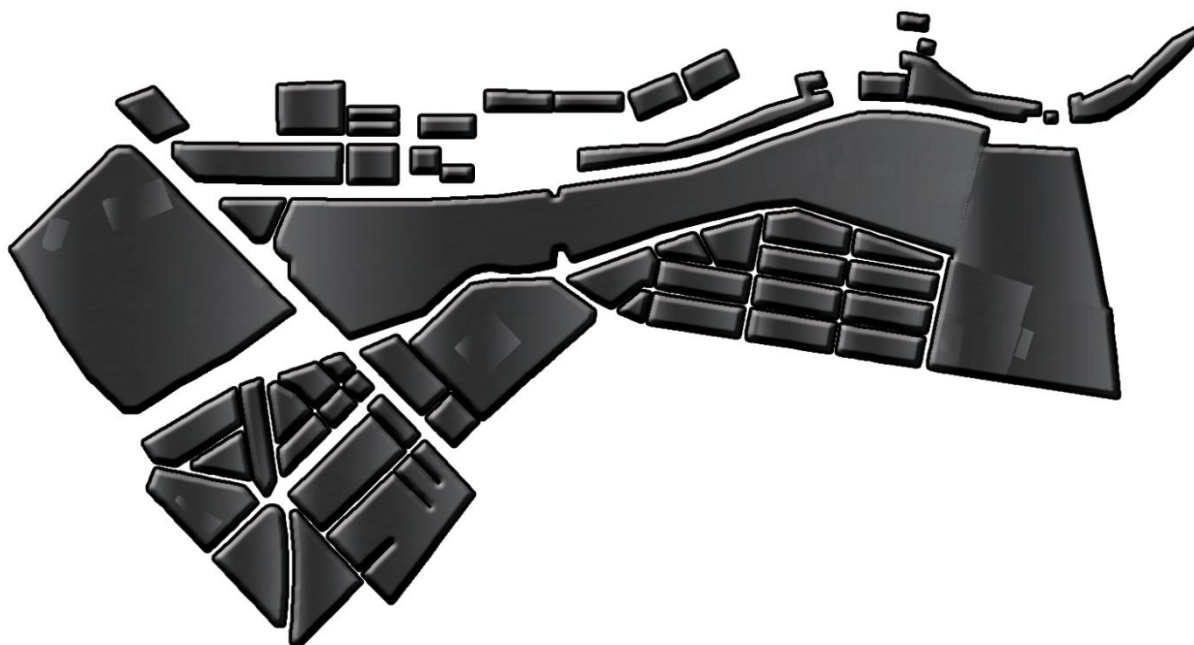


Figure 26 : schéma de la trame parcellaire

1-TISSU DISPARATE

La première partie identifiée dans le tissu urbain correspond aux constructions enchâssées entre l'oued Ain sefra et l'avenue khattar charef.

L'imagibilité est restreinte au perçu des façades et aux rares percées descendantes a la partie basse.

La morphologie est linéaire et l'implantation des bâtiments reste ponctuelle.

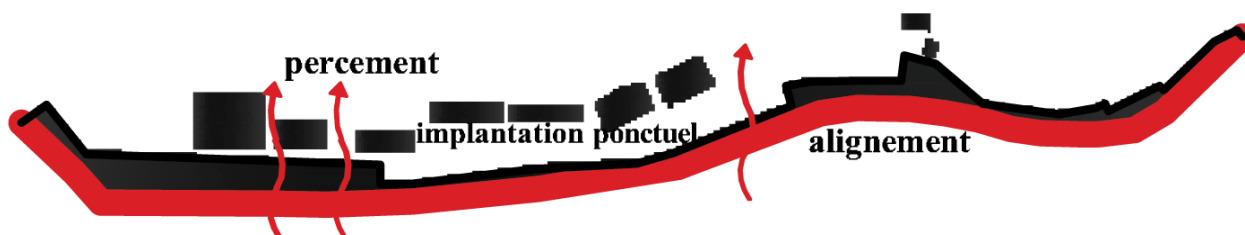


Figure 27 : schéma représentatif d'un tissu disparate

2- TISSU PLEIN

La deuxième partie identifiée dans un tissu correspond aux îlots gigantesques, représentant la zone située entre l'avenue khattab abdelkader et le boulevard kroumba belahmhal.

L'imagibilité est complètement absente à cause des éléments de rupture physique :

- clôture
- Inaccessibilité
- Bâtiment lourd...

La morphologie et l'implantation des bâtis se diffusent.

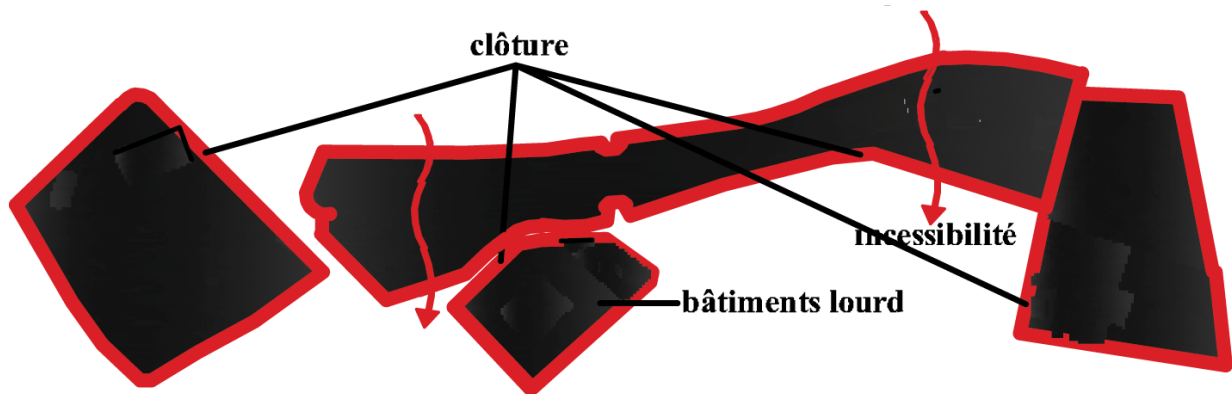


Figure 28 : schéma représentatif d'un tissu plein

3-TISSU REGULIER

La troisième partie identifiée dans un tissu urbain correspond aux îlots homogènes représentant les deux parties limitées d'un côté par le boulevard kroumba belahmhal et d'un autre côté par la rue Amara hamida et la rue chergui abdelkader.

L'imagibilité est claire dans les deux parties à cause de la régularité, l'homogénéité et la rectiligne des îlots

La morphologie est représentée par le regroupement des îlots en deux agglomérations, une définie par une trame quadrillée divise l'espace urbain en îlots régulier tant dans leur forme que dans leur dimension, l'autre définie par une trame qui divise l'espace en îlots irrégulier parfois dans leur forme et d'autres dans leur dimension.

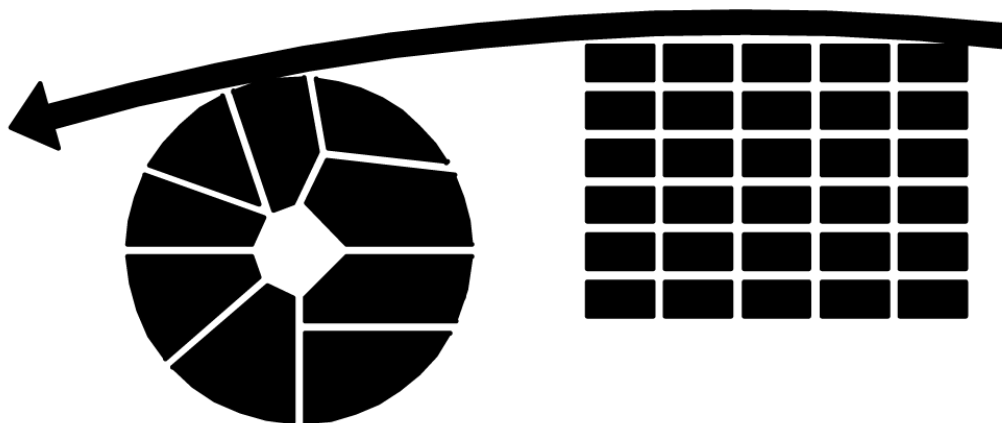


Figure 29 : schéma représentatif d'un tissu régulier

2. TRAME VIAIRE

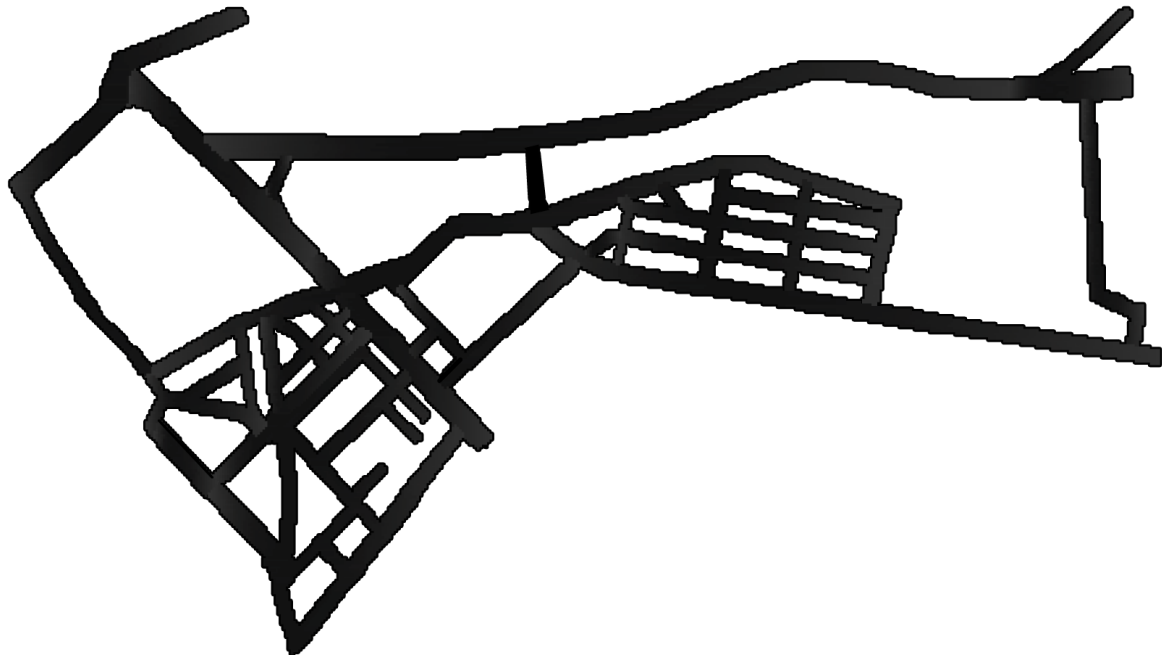


Figure 30 : schéma de la trame viaire

A-PARTIE SUD

a- VOIE MECANIQUE :

Une concentration (forte densité) des voies dans cette partie mais avec un flux mécanique faible

b- PASSAGE PIETON :

Cette partie se caractérise par deux systèmes, un système en damier et un système en résille étoilé, c'est-à-dire la présence de liaisons entre les voies et ça engendre une accessibilité et une facilité de déplacement d'un lieu à l'autre.

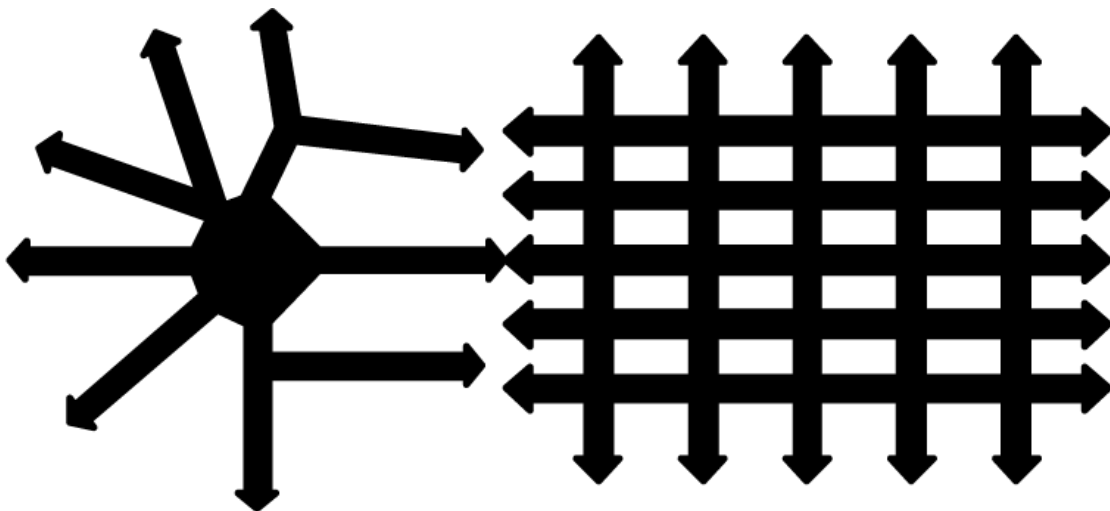


Figure 31 : schéma représentatif de la partie sud (voie mécanique / passage piétonne)

B-PARTIE NORD

a- VOIE MECANIQUE :

La zone se caractérise par un appauvrissement des voies dont il existe une seule intersection entre l'avenue khattab abdelkader et le tunnel mais avec un flux mécanique fort.

b- PASSAGE PIETON :

Cette partie se caractérise par un seul système qui est un système linéaire représenté par deux voies opposées (av. khattab abdelkader et boulevard kroumba) sans aucune liaison entre eux, c'est-à-dire une rupture (voir figure 32) dans la zone et ça engendre une inaccessibilité et une difficulté de déplacement d'un lieu à l'autre.

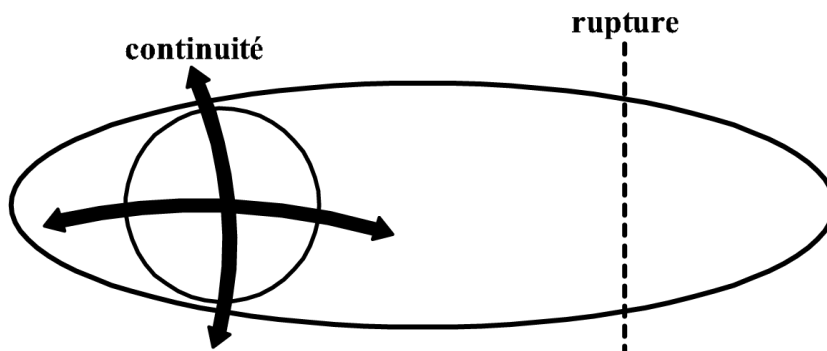


Figure 32 : schéma représentatif de la partie nord (voie mécanique / passage piétonne)

3. PLAIN URBAIN BATIT

Le bâti occupe presque la totalité des parcelles :

- _ Il est planaire et caractérisé par une forte densité dans la partie sud
- _ Il est complètement absent dans la partie centrale (zone d'intervention)
- _ Il est ponctuel et se caractérise par une faible densité dans la partie nord.



Figure 33 : schéma de tissu plein urbain bâti

4. ESPACE LIBRE

Dans toute la zone il y a un seul espace libre qui représente notre site d'intervention, il occupe la partie centrale avec une grande surface.

Cet espace qui est inexploitable représente une rupture pour la continuité du bâti (voir figure 33).

5. LES FONCTIONS

Dans notre zone on distingue trois catégories de fonctions, on les classe en 3 types de service.

a) un service destiné à une échelle régionale, ce service représente un faible pourcentage qui représente à son tour une faible centralité.

b) un service destiné à l'usager du centre, il est concentré dans la partie nord qui se caractérise par son aspect résidentiel et animé par une rue commerciale (avenue khattab abdelkader) ainsi que la rue mokhtari et quelque commerce à l'intérieur des quartiers résidentiels.

Ce service représente le pourcentage le plus élevé qui aboutit à une forte centralité ou une centralité dominante dans la zone.

c) C'est un service destiné aux habitants du centre, il est diffus dans les quartiers résidentiels

Ce service représente un moyen pourcentage donc une moyenne centralité ou centralité de deuxième degré.

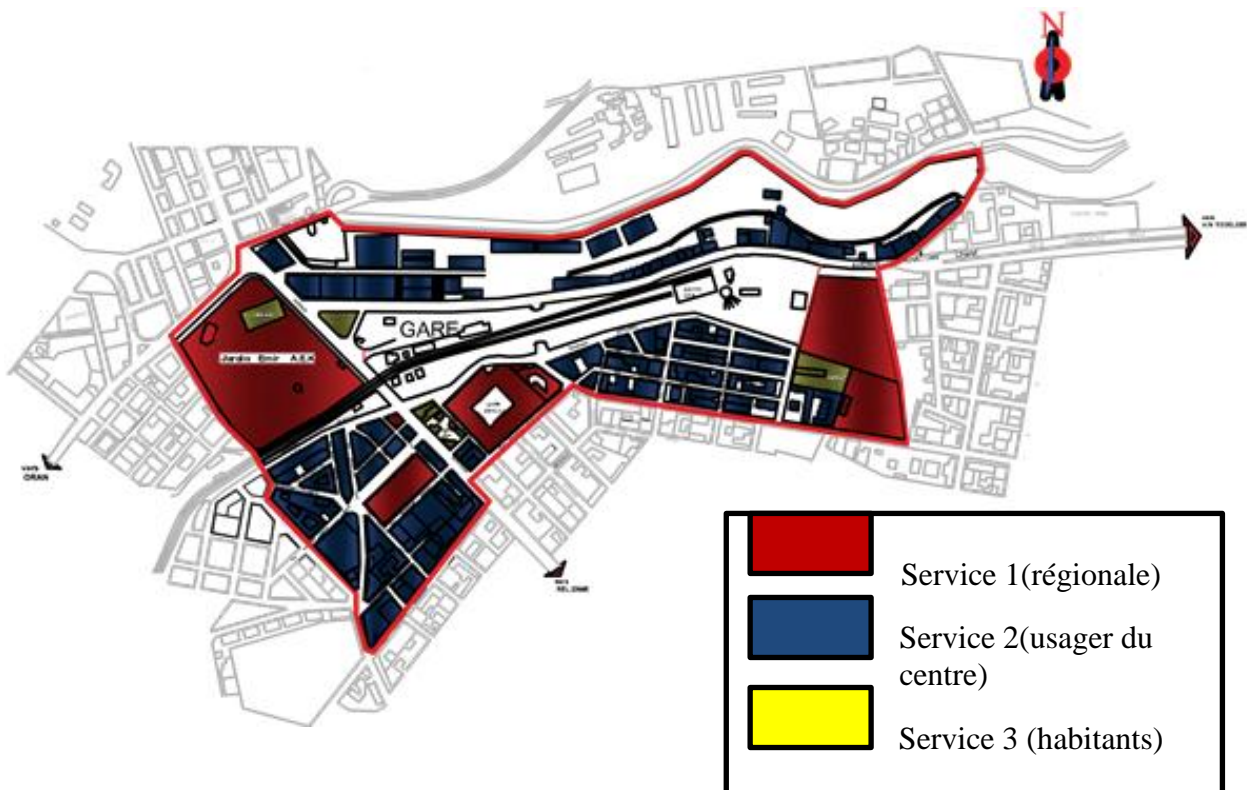


Figure 34 : carte représentatifs (état des fonctions)

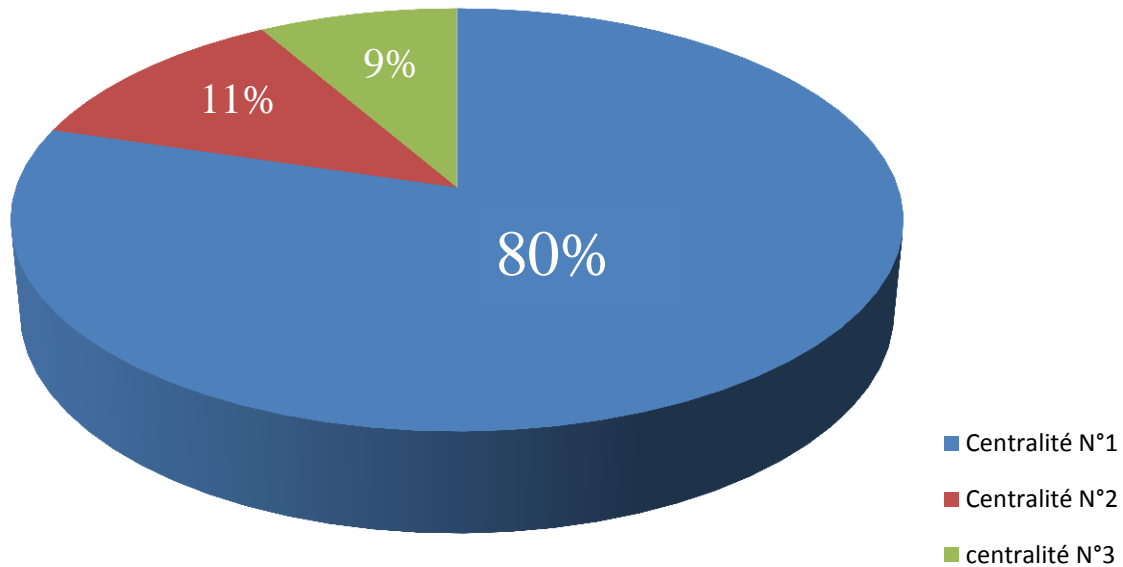


Figure 35 : schéma des pourcentages de différents services

6. SYNTHÈSE

A travers cette analyse on remarque qu'il y a une perte de centralité induite par les ruptures que crée la friche ferroviaire et on peut les voir à travers les cartes précédentes.

Cette rupture est représentée dans :

- La trame viaire par : . L'inaccessibilité
 - . La difficulté de déplacement
- La continuité du bâti
- L'imagibilité
- La pratique social par : . Le Manque des services
 - . L'Absence des autres services
 - . Le manque des espaces verts, placette...ext

Ces ruptures créées une difficulté d'habitabilité dans la zone pour l'habitant et l'utilisateur du centre, et une décentralisation c'est-à-dire une perte de l'image de la centralité qui engendre à son tour un endroit non attractif à l'échelle de la ville.

Donc comme solution on va renforcer la centralité en travaillant sur les ruptures.

D. L'image urbaine

1. LES FACADES

A l'analyse visuel des façades urbaines qui s'offrent à nous, nous pouvons constater autant d'éléments positifs à exploiter pour créer la continuité des caractères amorcés par la partie coloniale, que d'éléments négatifs à arranger, tel que les ruptures de rythme ou à remplacer tel que les façades sans intérêt, vétustes et dégradées.

a) éléments positifs :

- Qualité riche style art nouveau ou moderne (années 50) : colisée, trésor...etc. (voir figure 36).
- certaines façades ont ravalé opération

b) éléments négatifs :

- Rupture, ouverture sur l'oued, façades vétustes de rythme (terrain vide)
- Rupture de gabarit (voir figure 38).



Figure 36 : reproduction graphique d'une façade urbaine de centre-ville n°1

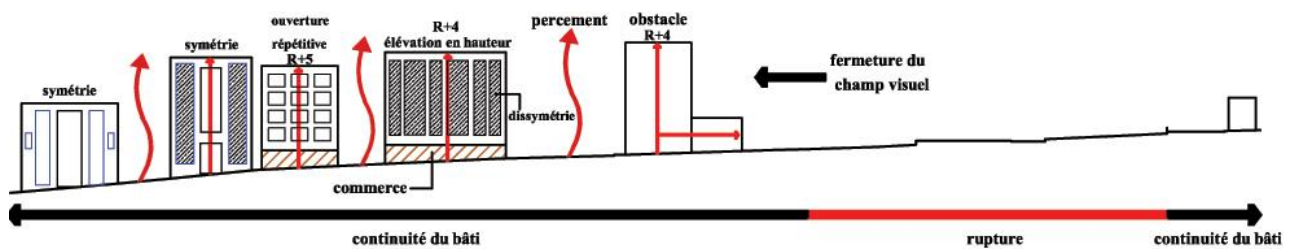


Figure 37 : Schéma analytique de la façade n°1



Figure 38 : reproduction graphique d'une façade urbaine de centre-ville n°2

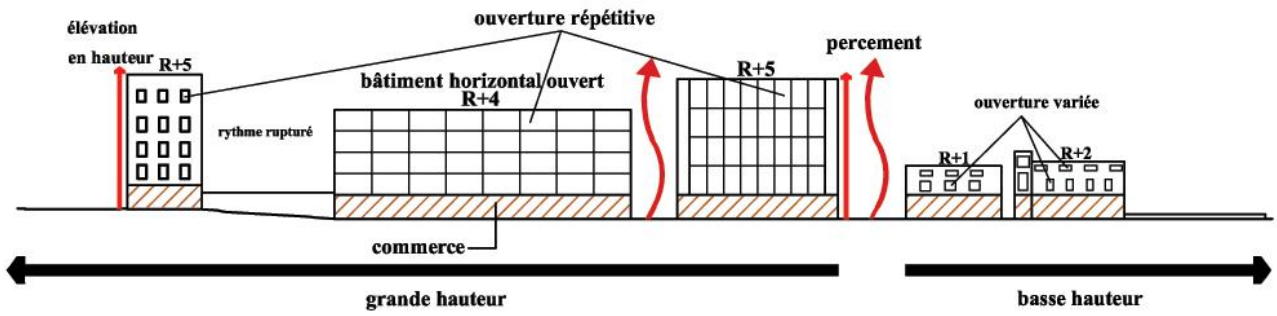


Figure 39 : Schéma analytique de la façade n°2

2. ANALYSE SEQUENTIELLE

A. LE 1^{er} PARCOURS

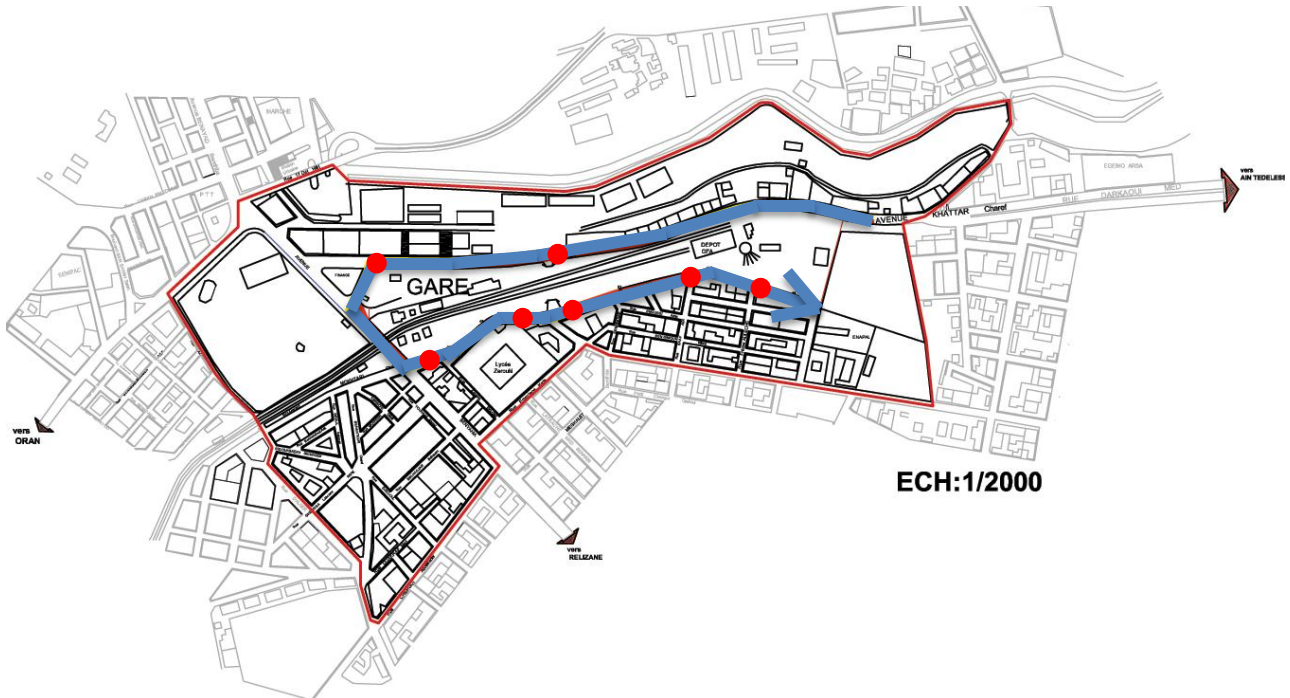


Figure 40 : parcours n°=01

COULISSES

Champs de vision limitée à droite par l'alignement de bâtis et à gauche par un talus. À distance, fermeture par une superposition du bâti avec un élément au premier plan qui obscurcit la vision.



Figure 41 : séquence 01/ coulisses

FERMETURE

Champs de vision limitée à droite par un mur de soutènement et à gauche par un grand bâtiment de trésor. à distance, fermeture due à la présence d'une clôture d'un grand jardin public



Figure 42: séquence 02 / fermeture

INFLEXION

Une inflexion avec une vision limitée à droite par le bâti et à gauche par une ouverture ou une vue sur le côté nord de la zone.



Figure 43: séquence 03 / inflexion

REFLEXION

intersection entre boulevard kroumba belahmhal et la rue amara qui représente le point de réflexion de boulevard et les limite latéral qui sont défini par l'alignement des maison individuel a droite et terrain vierge a gauche.

on remarque aussi que le niveau de la pente diminue jusqu'a qu'il atteint son minimum a l'intersection puis il reprendre a augmenter

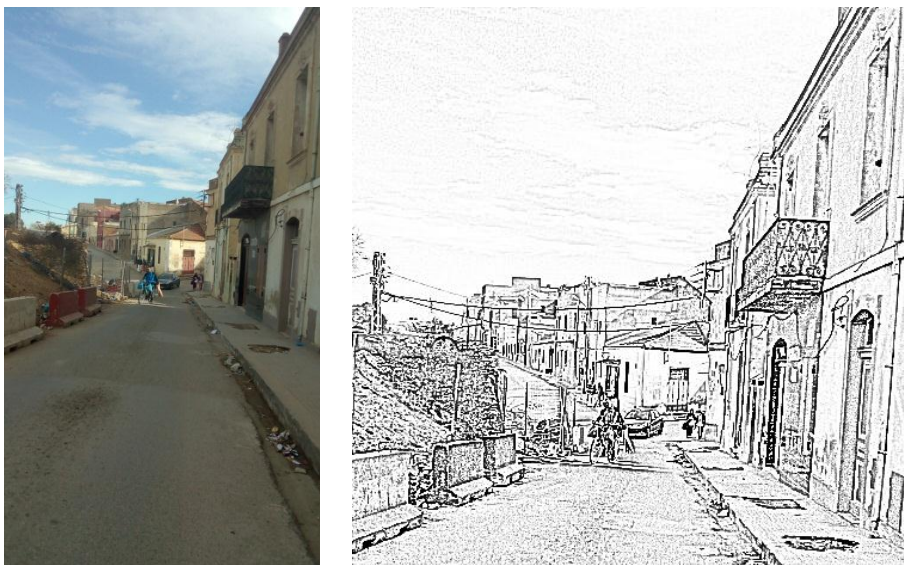


Figure 44: séquence 04 / réflexion

CONCAVITE/DEFERENCE

Champs de vision limitée à droite par l'alignement des maisons individuelles et à gauche par une muraille. À distance les deux limites convergent dans un point.

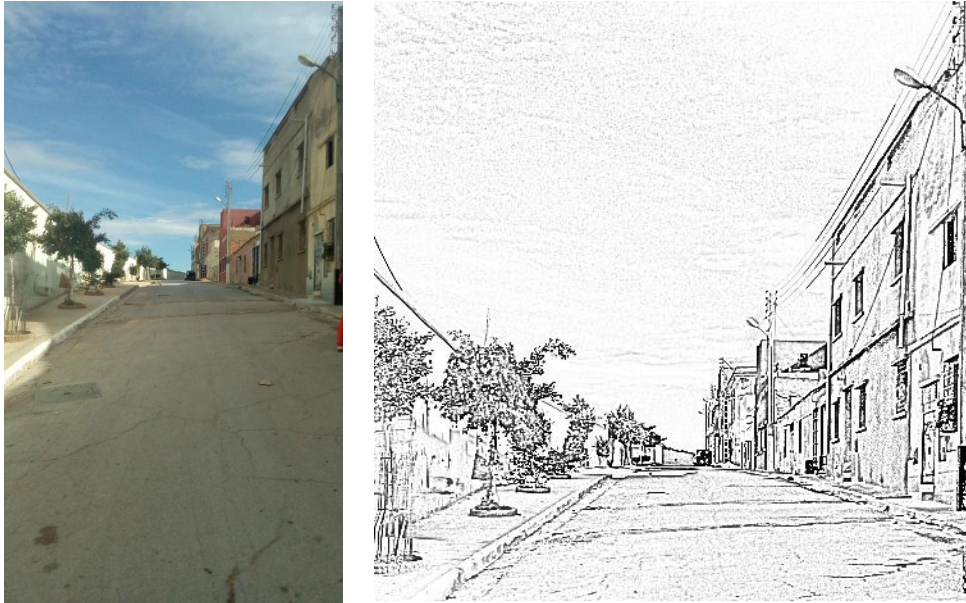


Figure 45: séquence 05 / concavité

CONCAVITE/DEFERENCE

Champs de vision limitée à droite par l'alignement des maisons individuelles et à gauche par une muraille. À distance les deux limites convergent dans un point.



Figure 46: séquence 06/ déférence

CONCAVITE/DEFERENCE

Champs de vision limitée à droite par l'alignement des maisons individuelles et à gauche par une muraille. À distance les deux limites convergent dans un point.



Figure 49: séquence 08 / concavité

CONCAVITE/DEFERENCE

Champs de vision limitée à droite par l'alignement des maisons individuelles et à gauche par une muraille. À distance les deux limites convergent dans un point.

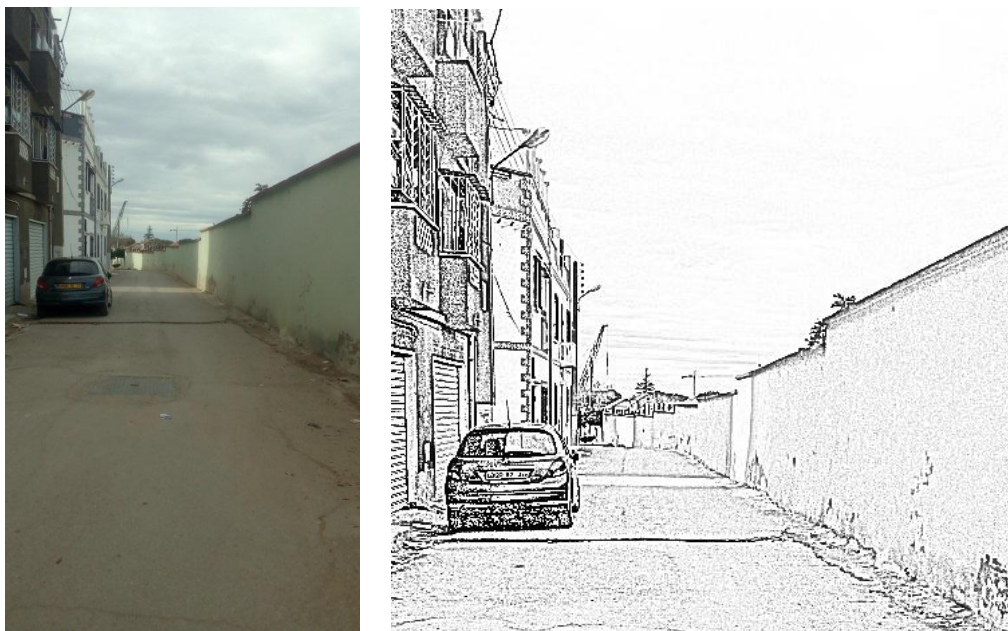


Figure 50: séquence 09 / concavité

Un renvoi du boulevard ainsi que le bâti



Figure 51: séquence 10 /renvoi

PROFIL

Une vue sur les petits bâtiments de la gare ferroviaire



Figure 52: séquence 11/ profil

INFLEXION

Inflexion de la rue ainsi que le bâti.



Figure 53: séquence 12 / inflexion

CONVEXITE

Champs visuel ouvert et limité par des bâtiments à gauche et la muraille du jardin public à droite.

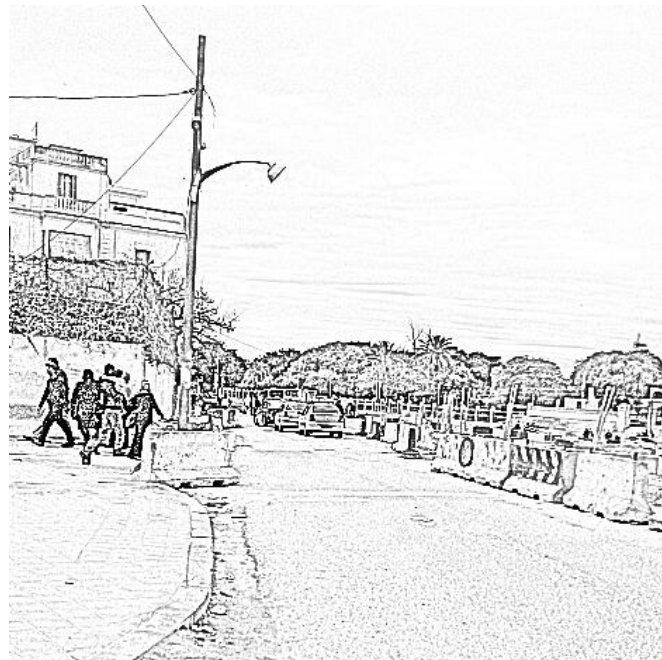


Figure 54: séquence 13 / convexité

Un rend - point avec un champ visuel étroit limité par une muraille du jardin public à gauche et les bâtiments de grande hauteur à droite.



Figure 55 : séquence 14 / champ visuel étroit

FERMETURE

Champs de vision limitée à droite par un mur de soutènement et à gauche par un grand bâtiment de trésor. À distance, fermeture due à la présence d'un bâtiment de grande hauteur r+4



Figure 56: séquence 15/ fermeture

RENVOI/DEFERENCE

Champs de vision limitée à gauche par l'alignement des maisons individuelles et à droite par un talus.

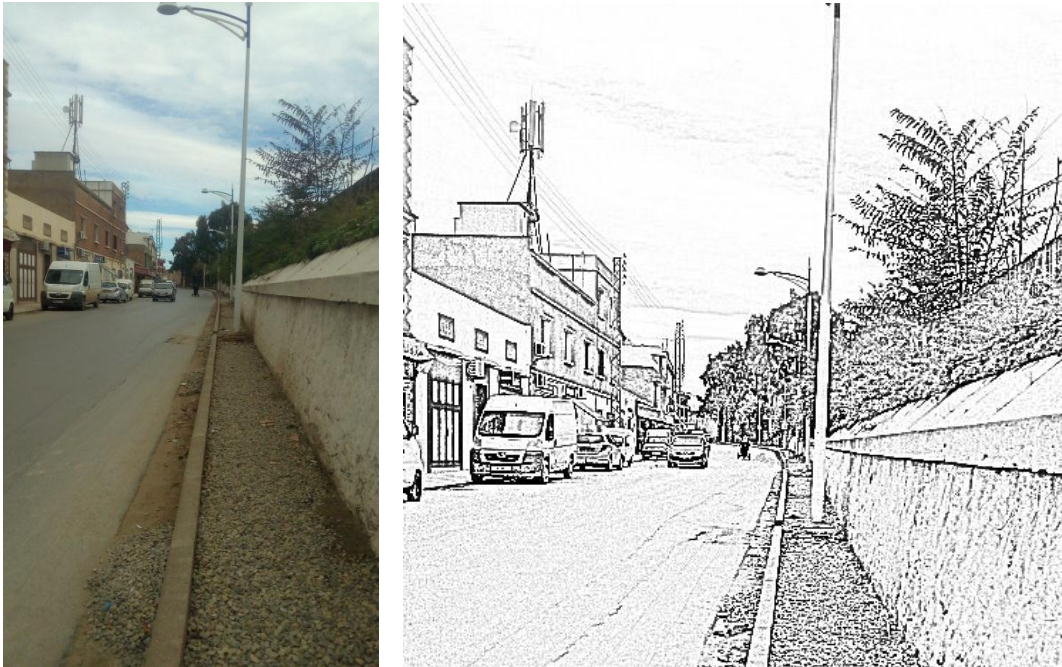


Figure 57: séquence 16/ renvoi - déférence

3. SYNTHÈSE

En analysant l'image environnementale on en conclut que :

Certaines séquences sont enfermées à cause des inflexions qui suivent la forme du terrain.

La fermeture de l'imagibilité environnementale à cause de la clôture.

La pauvreté architecturale du paysage urbain additionnée à un état des façades manquant de ravalement (les façades nécessitent un ravalement).

L'absence de l'image de centralité de la ville malgré la présence de certains bâtiments d'architecture intéressante, d'autres sens l'état général ne montre pas que nous sommes dans un hyper centre.

L'absence des espaces verts, placettes... (Des espaces destinés aux habitants du centre) et l'absence des figures urbaines qui attirent des habitants et anime les lieux et ça engendre une dégradation de l'habitabilité pour les habitants du centre.

E. Circulation

En se basant sur une étude du plan de circulation de la ville de Mostaganem on a opté :

1. Réseau de voiries

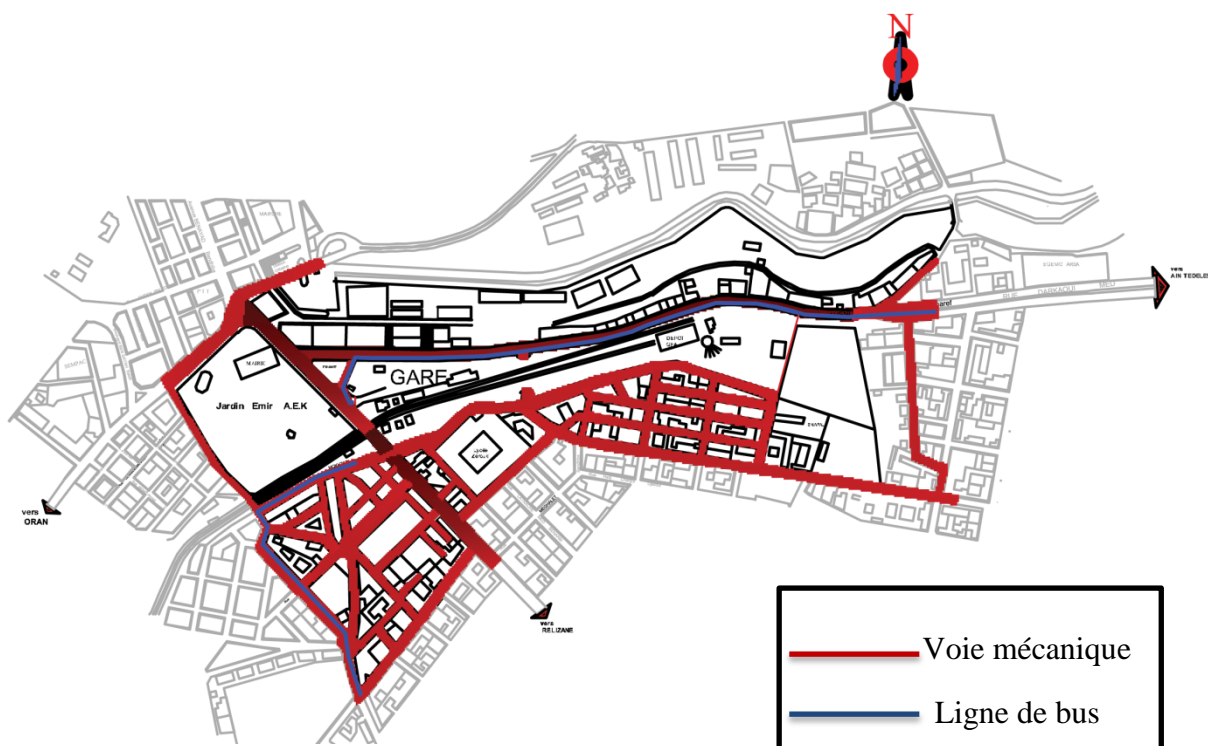


Figure 58: carte de réseau de voiries

Selon les points de dysfonctionnements () et la répartition horaire du trafic global journalier () on a retenu que le réseau de voirie dans notre zone est caractérisé par :

Une absence de hiérarchisation: l'aménagement et l'exploitation des axes ne sont pas en adéquation avec leur fonction.

Le réseau de voirie est inadapté à supporter un trafic motorisé important.

Les traversées piétonnes dans le centre-ville au niveau de l'avenue ben yahia belkacem et mohamed khmissti sont souvent pénibles à franchir aux heures de pointes.

Manque de passage piéton pour assurer la continuité des itinéraires.

-POINTS DE DYSFONCTIONNEMENTS (DANS LE RESEAU DE VOIRIE)

a-passage piéton très peu nombreux et des fois presque non lisible et mal protégés.

b-Trottoirs étroits et des fois les espaces des trottoirs sont squattés par les commerçants des cafétérias, ce qui impose aux piétons l'usage des chaussées.

c- le mélange des fonctions et rôle de ces pénétrantes (échange, transit, et distribution), rend leur exploitation conflictuelle et difficile.

d- stationnement anarchique sur les trottoirs.

-REPARTITION HORAIRE DU TRAFIC GLOBAL JOURNALIER (DEUX SENS CONFONDUS)

Selon l'étude du trafic on trouve dans notre site deux axes qui ont le plus important trafic.

Les diagrammes suivants présentent la variation horaire des volumes de circulation motorisée établis à partir des comptages TMM, réalisé durant la période de 7h00- 18h30, dans des endroits différents de la ville (centre et périphérie).

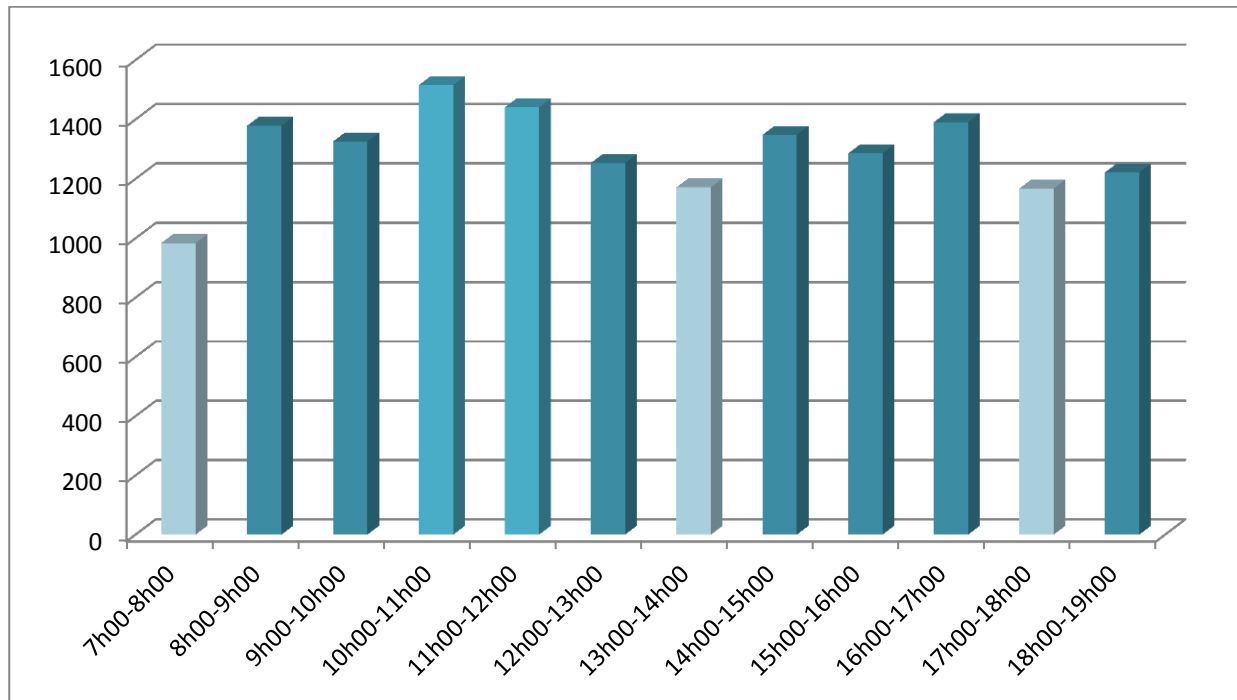


Figure 59: répartition horaire du trafic globale (avenue ben Yahia belkacem)

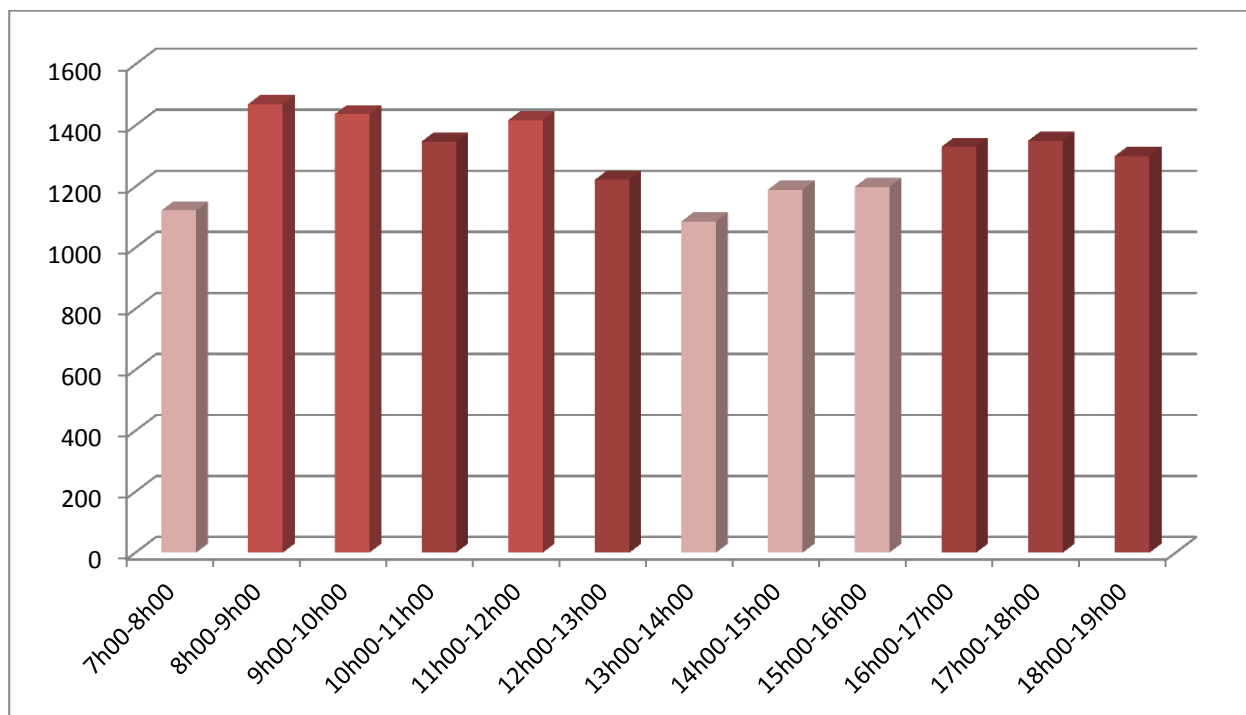


Figure 60: répartition horaire du trafic globale (rue khateb Abdelkader)

Il ressort de ces résultats que:

- _ Les postes de comptage épousent en grande partie la même configuration générale de la circulation, et cela malgré la disposition qui existe dans leur localisation.
- _ Les axes sont chargés presque à longueur de journée avec deux point distinctes.
- _ la variation de trafic par rapport aux heures de pointes respectives est de 3 à 20%

2. CHARGE ET CAPACITE DES CARREFOURS

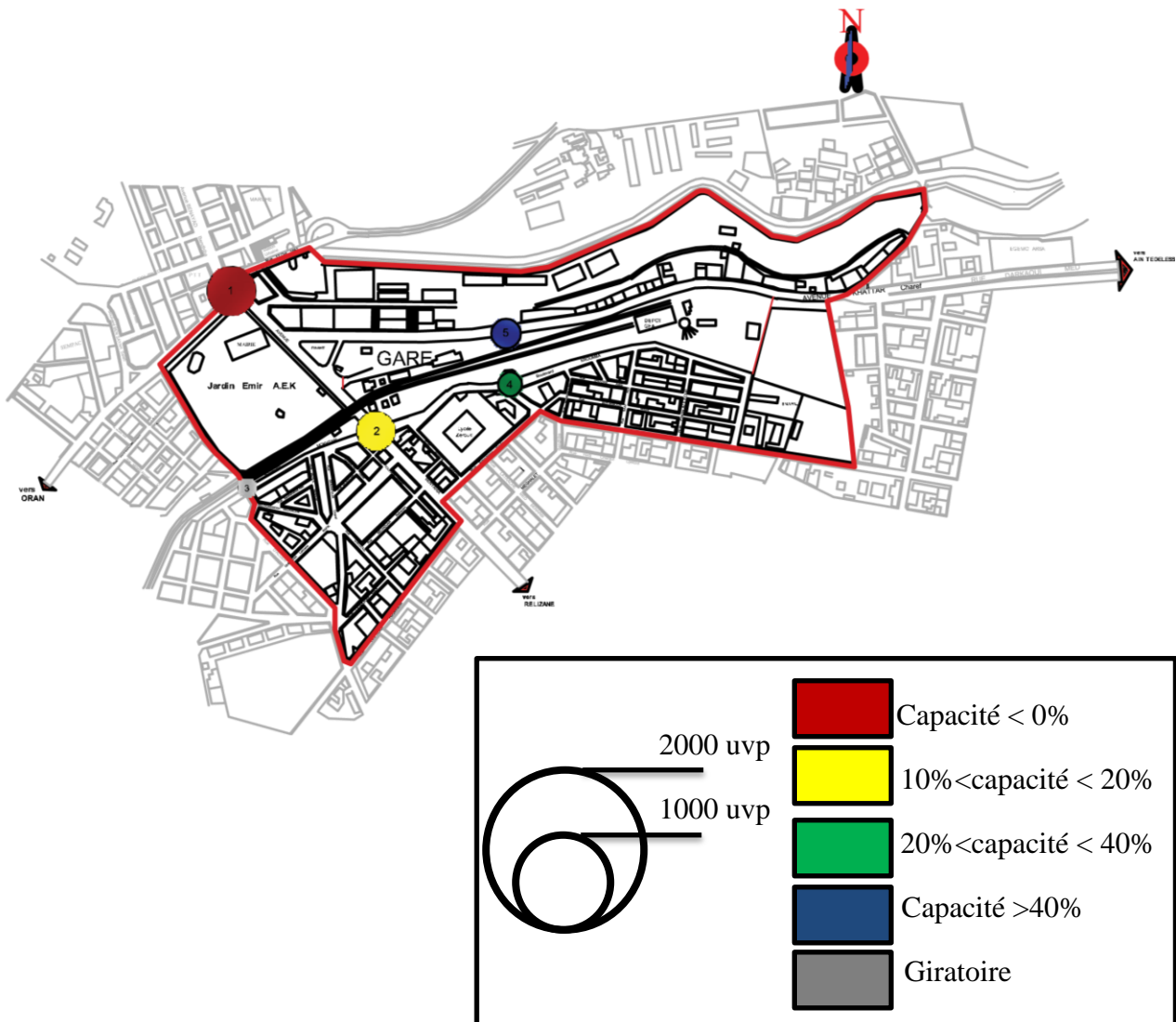


Figure 61: carte des charges et capacité des carrefours

A. CAPACITE DES CARREFOURS

a-CARREFOURS A LA LIMITE DE LA SATURATION

Cette catégorie est représentée par le carrefour n°2, dont la réserve de capacité est variable entre 10 et 20%, ce qui influe négativement sur leur niveau de service (voir figure 61).

b-CARREFOURS SATURE

C'est le carrefour n°1 qui fonctionne au-dessus de leur capacité, représentant ainsi un rendement dépasse de loin de leur rendement optimal estimé. et ça engendre: un phénomène de rétention important (le mauvais fonctionnement du carrefour 1 génère des dizaines de mètres de file d'attente sur l'avenue ben yahia belkacem et khatar abdelkader) (voir figure 61).

c-CARREFOURS NON SATURE

Ce sont les carrefours qui représentent une réserve de capacité supérieure au seuil critique 20% et par conséquent, ils peuvent supporter des trafics supérieurs à ceux observés sur le terrain. Toutefois, pour y parvenir une amélioration des caractéristiques fonctionnelles et géométrique de ces derniers serait nécessaire. (voir figure 61).

B. Charge et réserve de capacité des principaux carrefours

Carrefour n°	Heure de pointe	Charge uvp/h	Rendement uvpd/h/v	Réserve de la capacité %
01	10 :45 à 11 :45	3376	1650	-12.73 %
02	11 :30 à 12 :30	2135	1227	15.00%
03	11 :15 à 12 :15			
04	10 :00 à 11 :00	1029	1035	28.13%
05	10 :00 à 11 :00	1213	803	44.23%

Tableau 1 : charge et réserve de capacité des principaux carrefours

3. STATIONNEMENT

L'ensemble de l'offre du stationnement public sur voirie a été relevé par type de réglementation et la demande de stationnement a été mesurée sur 12 circuits représentatifs par une enquête de rotation permettant une mesure exhaustive de l'usage sur une journée moyenne.

L'offre de stationnement sur parking hors voirie est relativement faible. L'essentielle des places se situe le long de la voirie.

Selon une étude sur les taux d'occupation au centre-ville les voiries sont occupées pendant toute la journée quel que soit autorisé, interdit, réservé ou non réglementé.

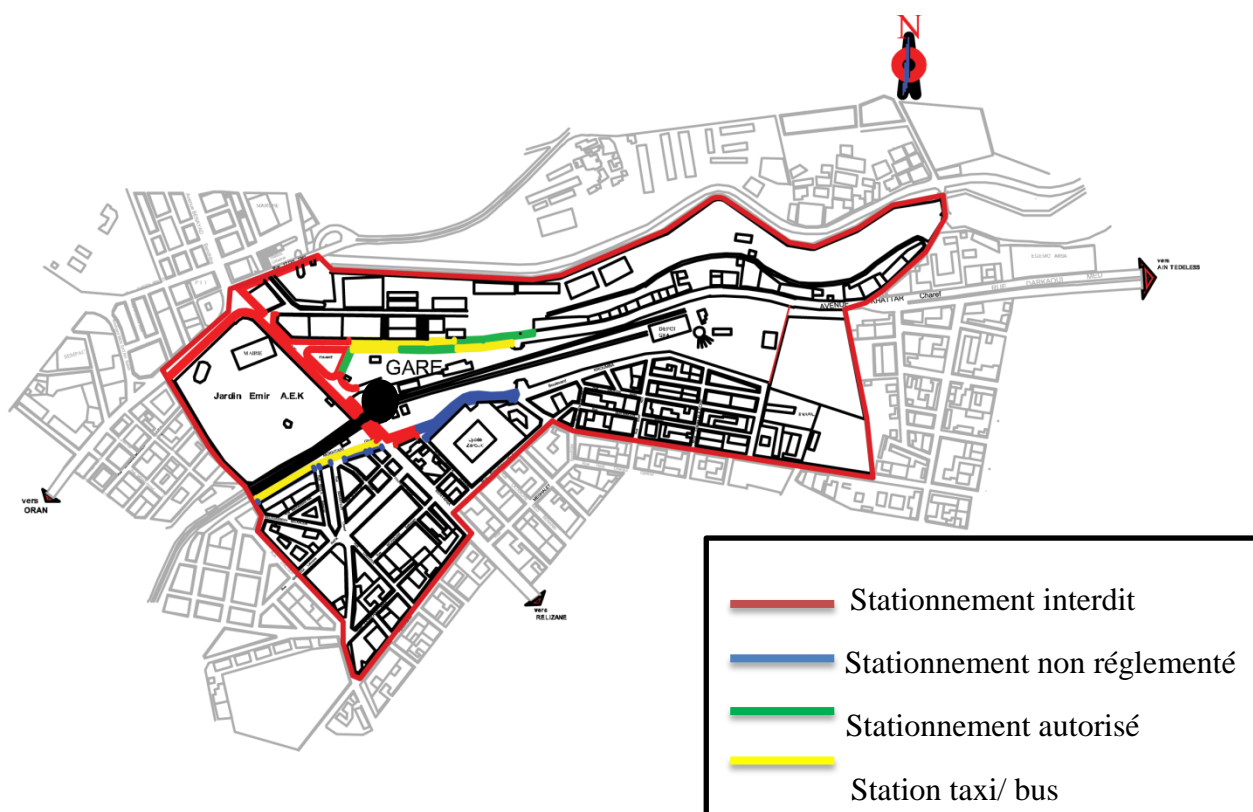


Figure 62: carte de différents types de stationnement

SOLUTION OBTENU

Le stationnement dans notre zone a un état morcelé. Donc pour enlever cet état et éliminer le stationnement au long des voies (voir figure 62), il faut appliquer une absorption des voitures qui se fera par 2 solutions:

a- LA PREMIERE SOLUTION (DEJA ETUDIER)

Un parking à étages (projet de Mr Kamel moralent) pour un stationnement de longue durée.

b- LA DEUXIEME SOLUTION (PROPOSE)

Une ponctuation par des parkings aériens pour stationnement de courte durée représenté par des aires de stationnement temporaire mais contraignant (coûteux) pour avoir une rotation de stationnement.

4. LIGNE DE TRAMWAY

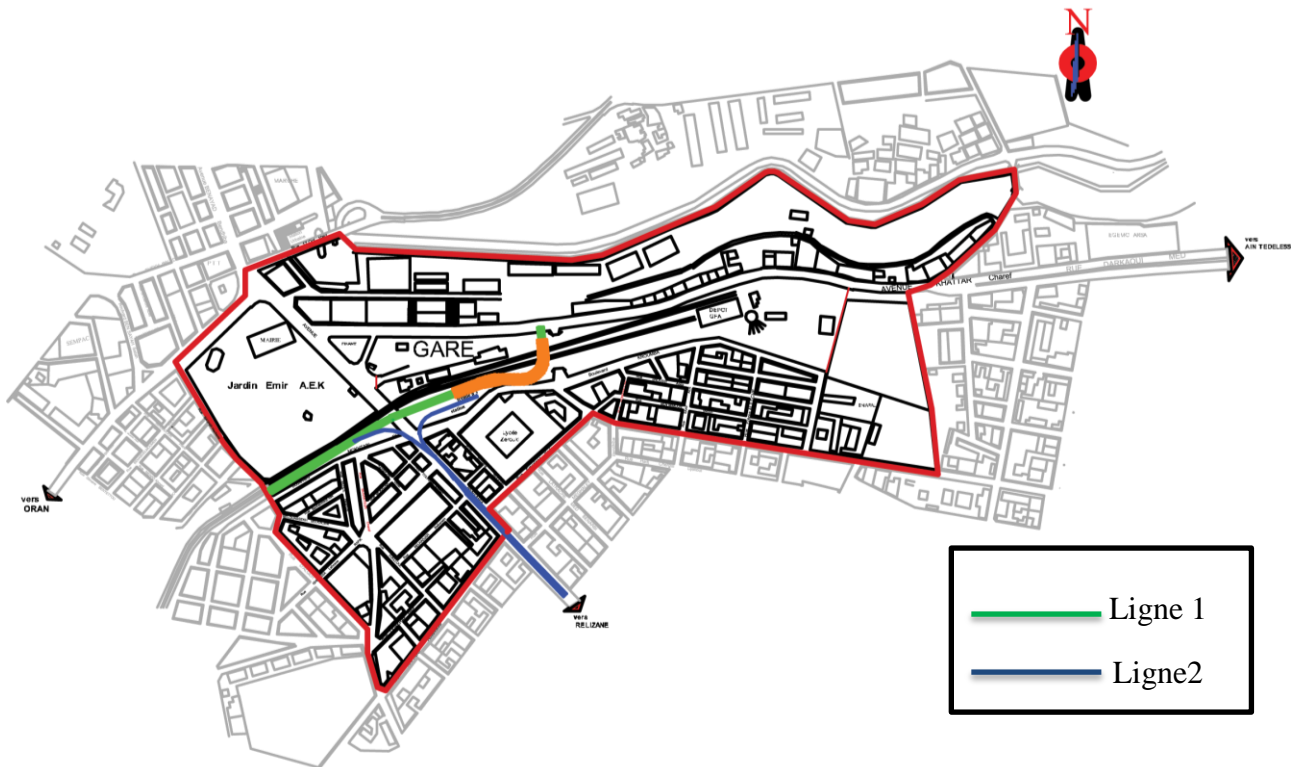


Figure 63: carte de ligne de tramway

-le passage du tramway porte une nouvelle image urbaine au site.

-Il contribue à la rupture sur l'avenue ben Yahia belkacem ainsi que entre les partie du site (nord/sud).

-augmentation du trafic piéton.

La création de l'image qui accompagnait le tramway nous permettre d'avoir des séquences a proposé:(voir figure 64).

SEQUENCE 1 :

Ouverture du champ visuel par l'éloignement du bâti pour créer une placette qui va nous permettre à son tour de créer des ouvertures.

SEQUENCE 2:

Un jeu de niveaux par une ouverture sur l'image de la topographie par la création des escaliers par exemple

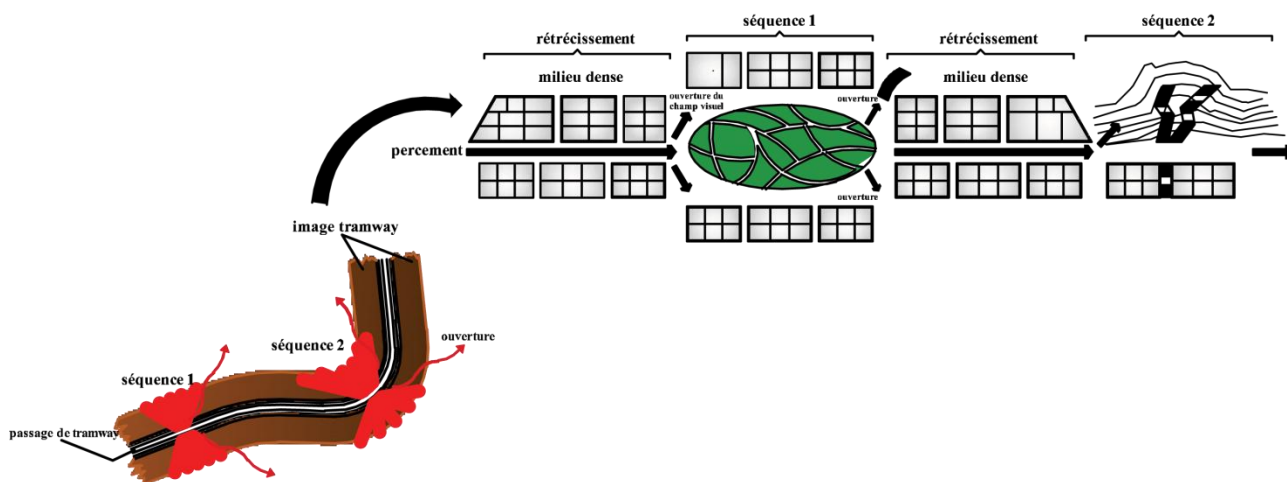


Figure 64: schéma explicatif de différentes séquences

F. LA MORPHOLOGIE DE TERRAIN

Le site d'intervention à une forme irrégulière, sa surface est de 3.6 hectares.

Il est construit sur un talus assez important et une déclivité de 5m donc c'est un terrain accidenté.

Par rapport à son environnement il est en même niveau avec la partie sud et élevée par rapport à la partie nord avec une protection par un mur de soutènement.

Cette pente nous permet de avoir certain niveau dans notre travail de l'intervention et des ouvertures sur l'image de la topographie par la création des passages représenté par des escaliers.

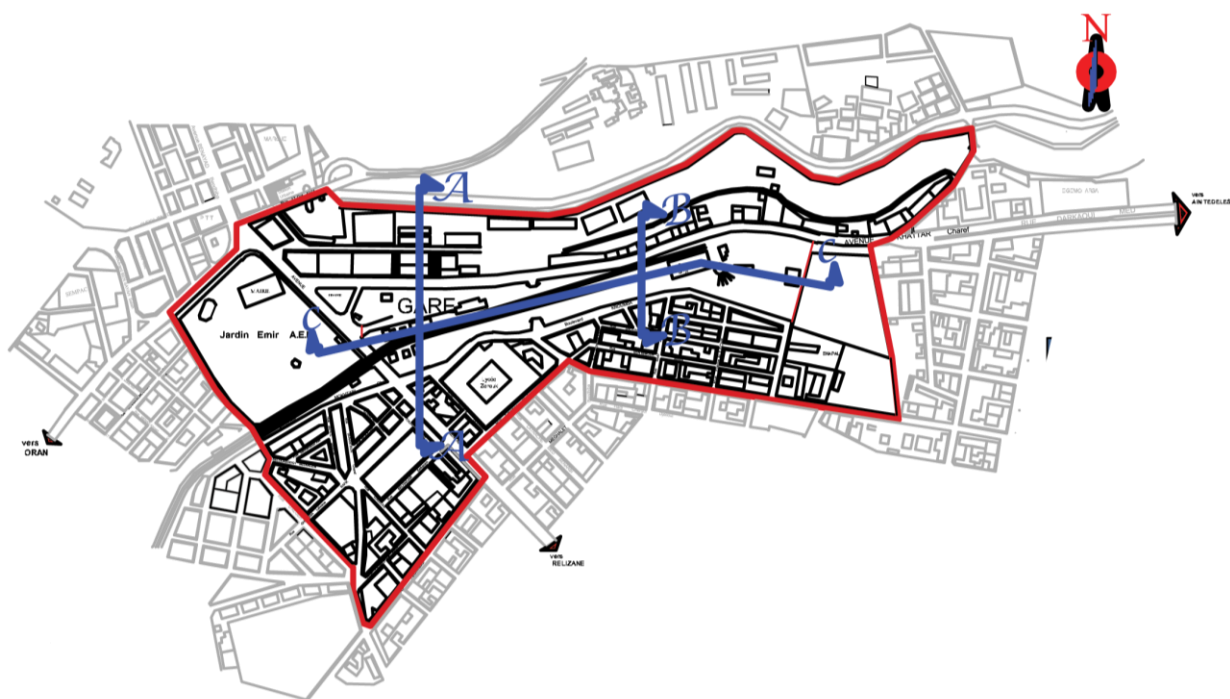


Figure 65: la morphologie du terrain



Figure 66: coupe AA

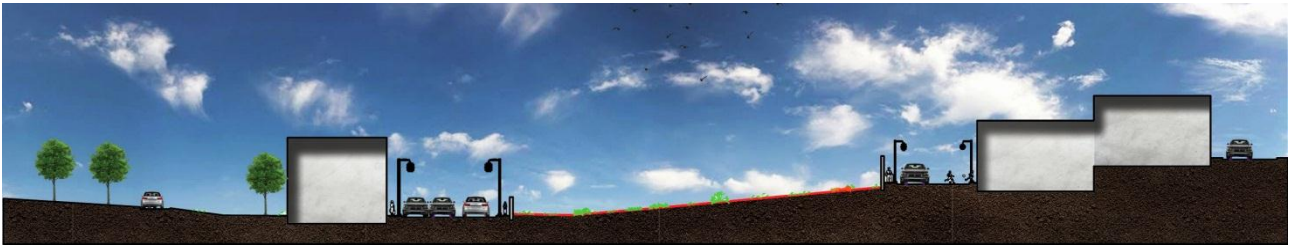


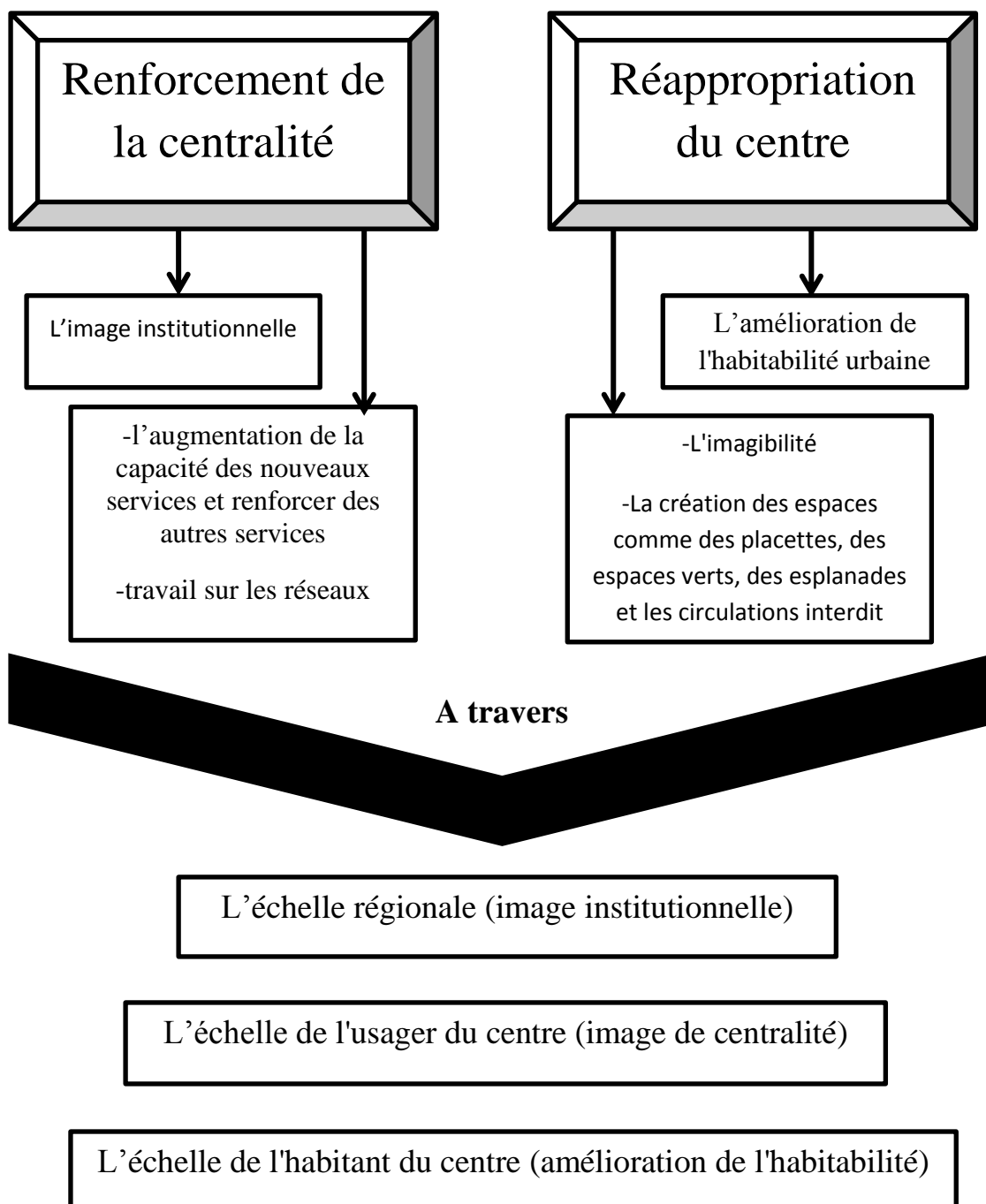
Figure 67: coupe BB.



Figure 68: coupe CC

SYNTHESE GENERALE

A travers les parties précédentes (la base théorique et la partie analytique) nous avons retenu des remarques qui nous ont aidés à obtenir le résultat suivant que l'on va appliquer dans notre intervention urbaine :



CHAPITRE 03 : PARTIE PROJET

A.INTRODUCTION

Dans ce chapitre nous allons développer notre projet en réponse à une synthèse théorique et analytique citée dans les chapitres précédents. Notre projet s'appuie également sur des thématiques abordées en fonction des concepts généraux ou des réponses particulières à des précis d'aménagement.

B.1 REFERENCES THEMATIQUES : POLE DE GOUVERNANCE

1. SIEGE DE REGION NORD-PAS-DE-CALAIS

Le bâtiment du siège de la Région se trouve dans la Région Hauts-de-France, il est implanté sur la ZAC Euralille 2 à proximité du centre-ville, enjambe les bretelles de sortie du boulevard périphérique lillois.

En 2000, la région Nord-Pas-de-Calais décide d'installer son siège sur l'ancien site du parc des expositions, dans le secteur d'Euralille 2.

Les architectes Luc Delemazure, Gilles Neveux, Jean-Michel Wilmotte et l'agence Trace sont choisis pour la construction de 900 bureaux modulables, d'un hémicycle de 226 places et d'un «signal», beffroi de verre de 67 mètres de haut. Leur surface est de 51 000 m².



Figure 69 : plan de masse de siège de la région nord-pas-de-calais

a- LES ETAPES DE LA CONCEPTION :

Le chantier de l'Hôtel de Région a été réalisé en deux phases :

-Première phase : réalisation de la « Nappe » regroupant les bureaux, les salles de commissions, l'hémicycle devant accueillir les sessions de l'Assemblée, le « Signal ». En quelques chiffres : 40000m² sur 8 niveaux, 2 niveaux de parking souterrain (448 places + 187 en extérieur), 1 220 postes de travail.

-Deuxième phase : réalisation du socle pour le parking et les locaux techniques ainsi que trois bâtiments de bureaux. En quelques chiffres : 11 000m² sur 9 niveaux, 1 niveau de parking de 190 places, 280 postes de travail.

b – PROGRAMMATION SPATIAL :

Le bâtiment « Signal », tour de 67 m de haut, regroupe des salles de réunion et des locaux techniques. Deux parkings souterrains et un parking aérien complètent cet ensemble.

Pour l'Aménagement intérieur de l'hôtel de région du Nord-Pas-de-Calais :

- hall d'accueil et auditorium.
- salle du conseil, Il accueille 900 bureaux modulables.
- un hémicycle de 226 personnes pour les sessions de l'Assemblée.
- une salle de commission permanente.



Figure 70 : l'hémicycle

c- LES COSTITUANT DU PROJET :

Le Siège de Région se compose d'un bâtiment « Signal » de 67 m de haut (il est là pour évoquer les beffrois de la région), d'une zone nord Élus ; d'une salle de Commission Permanente ; d'une salle d'assemblée plénière et d'une zone sud Exécutif.

Le bâtiment s'inscrit totalement dans une logique de démarche Haute Qualité Environnementale (H.Q.E.) ; Le projet utilise également les nouvelles technologies, favorise la fluidité de la circulation et l'accès des personnes handicapées. De jour, les bureaux bénéficient d'un éclairage naturel.

- Matériaux naturels labélisés NF
- Isolation renforcée
- Recours au réseau de chaleur urbain
- Récupération des eaux de pluie
- 9 terrasses végétalisées
- 577 m2 de panneaux solaires / moyenne énergie produite : 60 000 KWh

c.1 Un bâtiment efficace

Une superficie totale de 51 000 m2, totalement accessible aux personnes à mobilité réduite. Près de 1 800 agents y travaillent, dans 900 bureaux modulables. Le Siège dispose d'un hémicycle de 226 places et de locaux spécifiques pour le fonctionnement des assemblées ainsi que 2 parkings souterrains et un parking visiteurs.

c.2 Un bâtiment innovant

Œuvre de l'architecte Delemazure associé aux architectes Neveux, Leviel et le cabinet Wilmotte en architecture d'intérieur.

Il est impressionnant par ses dimensions et son originalité :

- Signal (beffroi de verre) de 67m de hauteur (voir figure 71).
- Des niveaux de bureaux à plus de 12 mètres
- A cheval sur la voie de sortie du périphérique « Lille centre »
- Nouvelles technologies d'informations VDI (Voies-Données-Images)
- Contraintes environnementales du lieu « Bruits et pollutions de trafic » traitées : pour le bruit par des circulations sur les extérieurs ou des façades vitrées double peau et pour l'air, par un système double flux avec filtrage.



Figure 71 : signal (beffroi de verre)

c.3 Un bâtiment à visiter

50 000 visiteurs par an, élus d'autres collectivités, collégiens, lycéens et étudiants, personnalités étrangères, comités, associations,... viennent découvrir toutes les facettes de la Région.

Des expositions temporaires y sont organisées toute l'année, gratuites, au rez-de-chaussée, dans le hall d'entrée. Un bâtiment au cœur d'un quartier en développement Proche du citoyen, facile d'accès et de localisation, le Siège de Région se trouve près des gares de Lille et du métro (Grand Palais). Visible et reconnaissable de loin, grâce à son signal, il est voisin du Grand Palais et du Zénith. Une station V'Lille et des arceaux vélos placés idéalement devant l'entrée encouragent les déplacements doux.

Depuis l'arrivée de la Région, ce quartier est en perpétuel aménagement : création d'un quartier très arboré (le bois habité) installation de grandes administrations, entreprises, restaurants, ...

d – LE CHOIX STYLISTIQUE DU PROJET :

Le conseil régional du Nord- Pas de Calais a pris ses quartiers dans un bâtiment signé Luc Delemazure, associé aux architectes Neveux, Trace et Wilmotte & Associés SA. L'architecture est unitaire, sobre, conviviale et valorisante, la dimension imposante : 180m de long sur 100m de large (voir figure 72).

Wilmotte & Associés SA a pris en charge l'aménagement du hall d'accueil, de l'auditorium, de l'hémicycle, de la salle du conseil, des bureaux. Dans un souci de transparence, l'hémicycle est implanté dans un volume translucide, vitré et circulaire, commun avec le hall. Le hall principal comprend un espace d'accueil général, un auditorium, un mur d'images et plusieurs halls d'exposition.



Figure 72 : façade principale du projet



Figure 73 : détail de la façade principale

2. LE POLE METROPOLITAIN DU PAYS DE BREST



Figure 74 : façade principale de pôle de gouvernance métropolitain

Le pôle métropolitain du Pays de Brest est un syndicat mixte regroupant des intercommunalités à fiscalité propre. Il est administré par un comité syndical et par un bureau au sein desquels chaque intercommunalité du Pays de Brest est représentée.

Il contient des :

- Bureaux
- Comité syndical
- Comité directeur

B.2 REFERENCES THEMATIQUES : POLE D'HABITATION

1. GROUPEMENT D'HABITATION EN AQUITANIS (France)

Ce projet se situe au France dans Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes

Dès l'esquisse, l'ensemble du projet Nova Parc est traité selon une volonté d'unité entre les Différents programmes d'un lieu de vie commun

Le bâtiment comprend des bureaux, une résidence Pour personnes âgées, un pôle seniors, des Logements et des locaux associatifs.



Figure 75 : façade latérale de groupement d'habitation en aquitanis

LA CONCEPTION DU PROJET

Le volume du bâtiment, a priori compact et simple, est allégé par le socle haut et vitré sur lequel il est posé en retrait. Par ailleurs, les halls d'accès traités en creux, les jeux de transparences, de percements, de débords et l'habillage uniforme et vibrant du bardage en aluminium nervuré participent à la dynamique de ce projet en synergie. Côté boulevard, les balcons extérieurs (voir figure 76),des logements forment un jeu de petites boîtes « cabanes » et transforment la façade pignon du bâtiment en proue architecturée.



Figure 76 : les détails de la façade principale de groupement d'habitation

2. POLE RESIDENTIELLE INTEGRE A VUTRY

Projet de rénovation urbaine ARNU, certification THPE (profil A) Sur la RN305, futur « Boulevard des Arts », est implanté un ensemble collectif de logements à double orientation (majoritairement Est/Ouest) accessible par deux halls donnant sur l'intérieur de l'îlot.

Il se situe à 11-13 Boulevard Stalingrad 94404 VITRY SUR SEINE Vitry-sur-Seine (94400)

Département : Val-de-Marne

Région : Île-de-France

Pays : France



Figure 77 : façade principale de pole résidentielle de vutry

LE CONTENU

Sur la rue Lagaisse: un ensemble de logements individuels groupés (orienté Est / Ouest) dialogue avec le tissu pavillonnaire environnant opérant une transition des échelles sur la profondeur de l'îlot. Entre ces deux entités, un jardin central, qui, grâce à ses dimensions généreuses et l'absence de construction voisine au Sud, est abondamment éclairé et garantit un ensoleillement optimal pour les logements. Il regroupe les accès piétons et dessert logements et parking.

_Gestion de l'eau :

-cuve de récupération des eaux pour arrosage.

-rétention de l'eau par des plantations en toitures terrasse.

_Création d'un jardin central (sol perméable) Réduction des charges.

_Paliers des étages éclairés naturellement.

_Toutes les parties communes emploient des diodes (éclairage basse consommation).

_apport de lumière naturelle dans les parkings (aucun besoin d'éclairage artificiel de jour).



Figure 78 : façades latérales de groupement d'habitation

3. HABITAT DENSE EN HYPER CENTRE PARISIEN

C'est un immeuble de 18 logements en R+6, le rez de chaussée comporte des commerces professionnels et parking en sous-sol.



Figure 79 : l'immeuble de l'habitat dense en hyper centre parisien

a. SITUATION

Le projet est situé dans la région de l'île de France, dans le 11^{ème} arrondissement de paris – 62 rue Oberkampf (75011).



Figure 80 : situation de l'immeuble de l'habitat en hyper centre parisien

b. PLAN DE MASSE

Le projet a une seule façade de 14 mètre qui donne sur la rue Oberkampf.

Sa forme est longitudinale et profonde, Il contient un espace vert sous forme d'une cour intérieure qui domine $\frac{1}{4}$ de la surface.

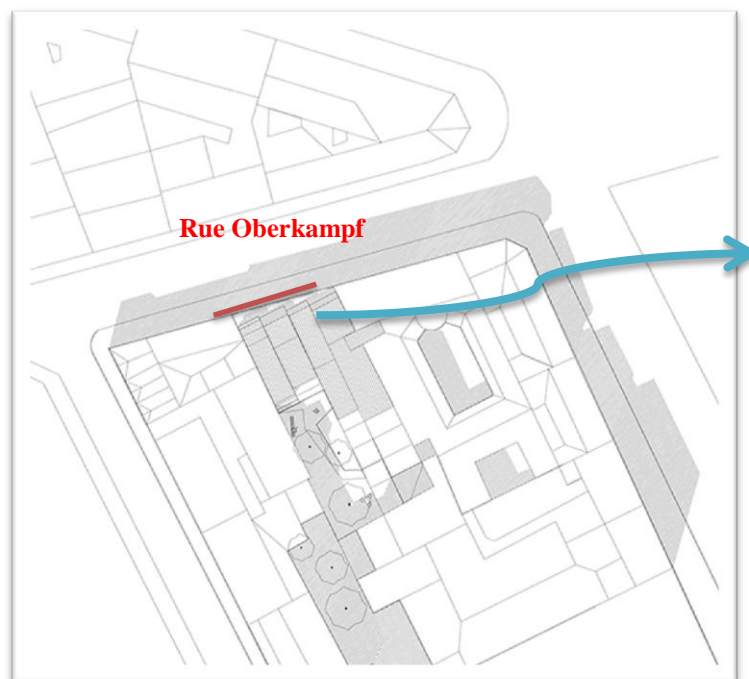


Figure 81 : plan de masse de projet

c. LA CONCEPTION DU PROJET

Les logements s'organisent autour d'une cour, ce qui donne à l'immeuble l'aspect u jardin.

L'intimité des terrasses est assurée par un jeu de hauteur, l'immeuble à une volumétrie en gradins.

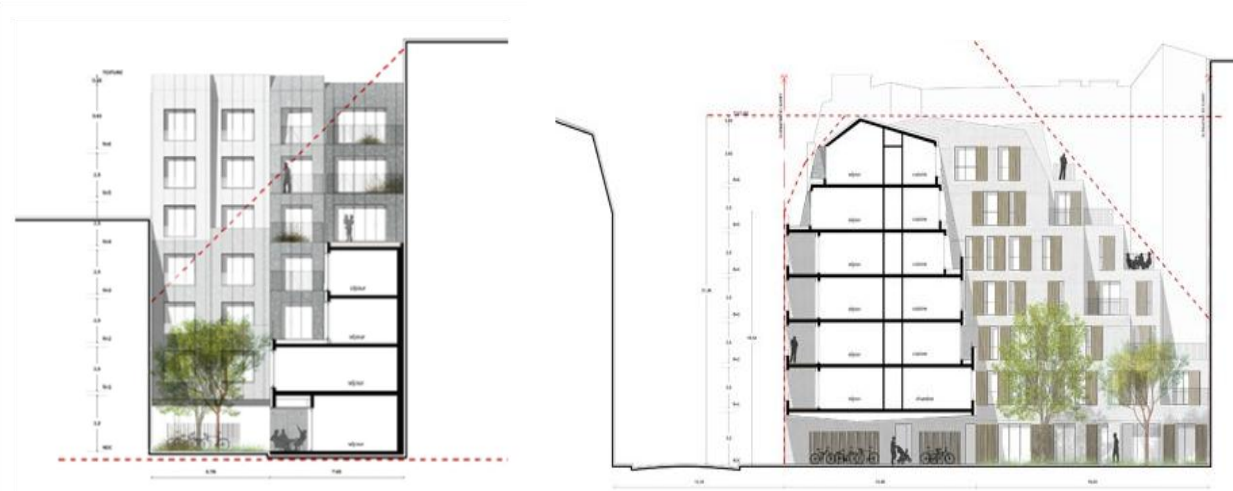


Figure 82 : détails de volumétrie en gradins

Il Ya 9 logements qui possèdent une terrasse avec une vue sur cette cours, les autres ont des fenêtres.

Le terrain a une forme profonde, Et il a une seule façade au nord ce qui pose une contrainte pour l'éclairage et l'aération, l'Architect a laissé un vide au sud – est pour régler ce problème.



Figure 83 : vue sur cours

SYNTHESE

- Dans l'habitat intégré on a le choix pour les dispositions et les types des logements.
- L'Architect a une certaine liberté mais il doit suivre des régulations pour ne pas perdre l'aspect général l'urbanisme.
- Quand le projet n'a pas un parking due à la condensation de l'endroit, la solution est de construire un grand parking à étage ou un parking souterrain pour plusieurs bâtiments voisins.
- L'intimité des terrasses est assurée par un jeu d'hauteurs, l'immeuble à une volumétrie en gradins.
- Quand le bâtiment a priori compact, il est allégé par des façades vitrées
- La création d'un jardin central pour garantir un ensoleillement optimal pour les logements lors de la condensation de bâtis.

B.3 REFERENCES AUX COMPLEXES SPORTIFS

1. COMPLEXE SPORTIF KHALIFA SPORT CITY (QATAR)

Le projet se développe sur un terrain est d'une superficie de 1624000,0003 m² situé en périphérie à l'Ouest du centre, il présente une topographie vallonnée du niveau +13.00m au niveau +20.00m.

Les points hauts se situent à l'emplacement du stade existant (+19.00) et à l'extrême ouest (+20.00)
Le point le plus bas se situant au niveau de la route existante semi enterrée (+13.00).

-Sur ce terrain, le stade de compétition avec tribune et parking, la piscine et une petite salle de sport sont desservis par la voie transversale Nord-Sud .Le reste du terrain est vierge de toute construction.



Figure 84 : vue générale sur le complexe sportif

a-ORGANISATION SPATIALE

Le projet s'organise autour de deux axes principaux :

- Un axe de desserte Nord-Sud constitué par la voirie existante réaménagée.
- Un axe Est Ouest passant par le centre du stade et constituant la perspective structurant le projet.
- -Ces deux axes définissent trois zones majeures correspondant aux différentes fonctions définies par le programme.
- Le nouveau stade de compétition, la mosquée, le stade d'échauffement et ses parkings occupent tout l'Est. Le Sud de la zone comprend en annexe autour de la salle de sport existante les équipements consacrés aux activités féminines.
- La zone consacrée à l'entraînement et l'apprentissage au Nord-Ouest comprenant le sport hall, l'académie, la piscine et les stades d'entraînement de tous les sports ainsi qu'une aire de détente avec plan d'eau à l'extrême Ouest.
- La partie Sud-Ouest est consacrée aux loisirs détente autour d'un ensemble l'hôtel, cinémas, bowling, divertissement, vélodrome. Différents équipements consacrés au vélo, skate, B.m.x, roller ainsi qu'un parcours de santé constituent les éléments structurant d'un parc paysagé verdoyant, vallonné et planté.

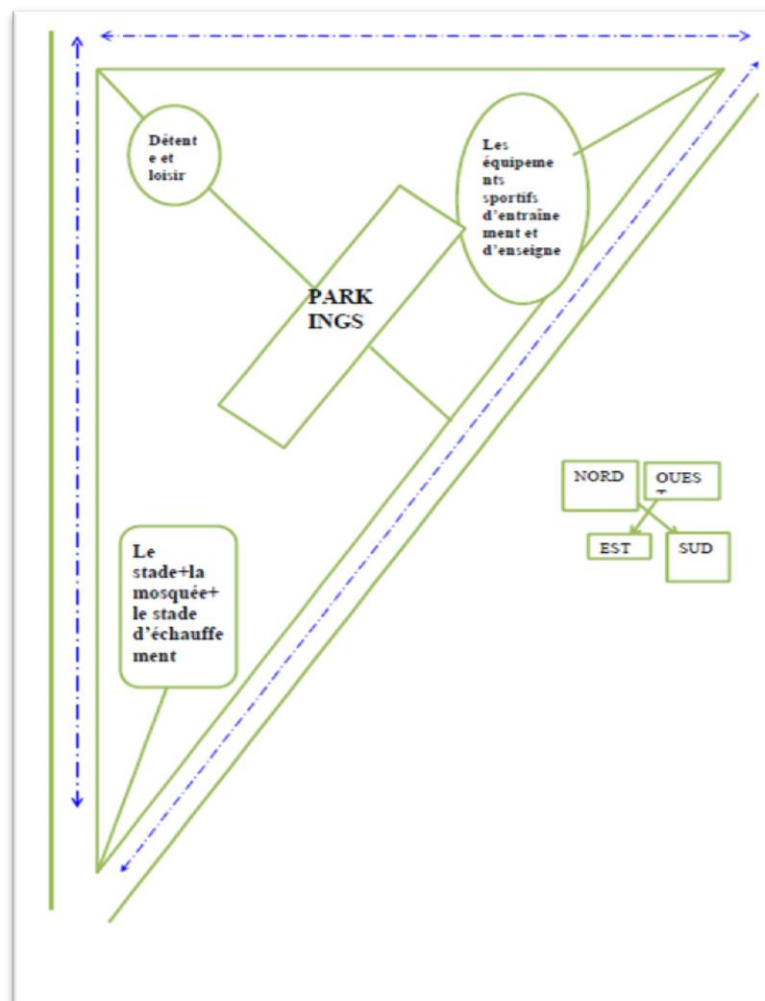


Figure 85 : organigramme spatiale du complexe Khalifa

L'ensemble de ces équipements est ceinturé par un système de voies ayant une Fonction de desserte, de circuit cycliste et d'entraînement de course à pied d'une longueur de 5 km environ. L'axe perspectif EST-OUEST, depuis le stade de compétition jusqu'à l'extrême Ouest constitue une vaste zone de promenade et d'agrément. En contrebas du stade, au-dessus du parking central. Et descendant vers la piscine rénovée, le parvis piéton relie les trois grands pôles fonctionnels du projet.

Ce parvis est bordé d'un centre commercial en vis à vis de la piscine rénovée.

Des transparences y seront aménagées au niveau du rez-de-chaussée vers l'ensemble de bassins et fontaines en cascades à l'ombre des plantations de palmiers.

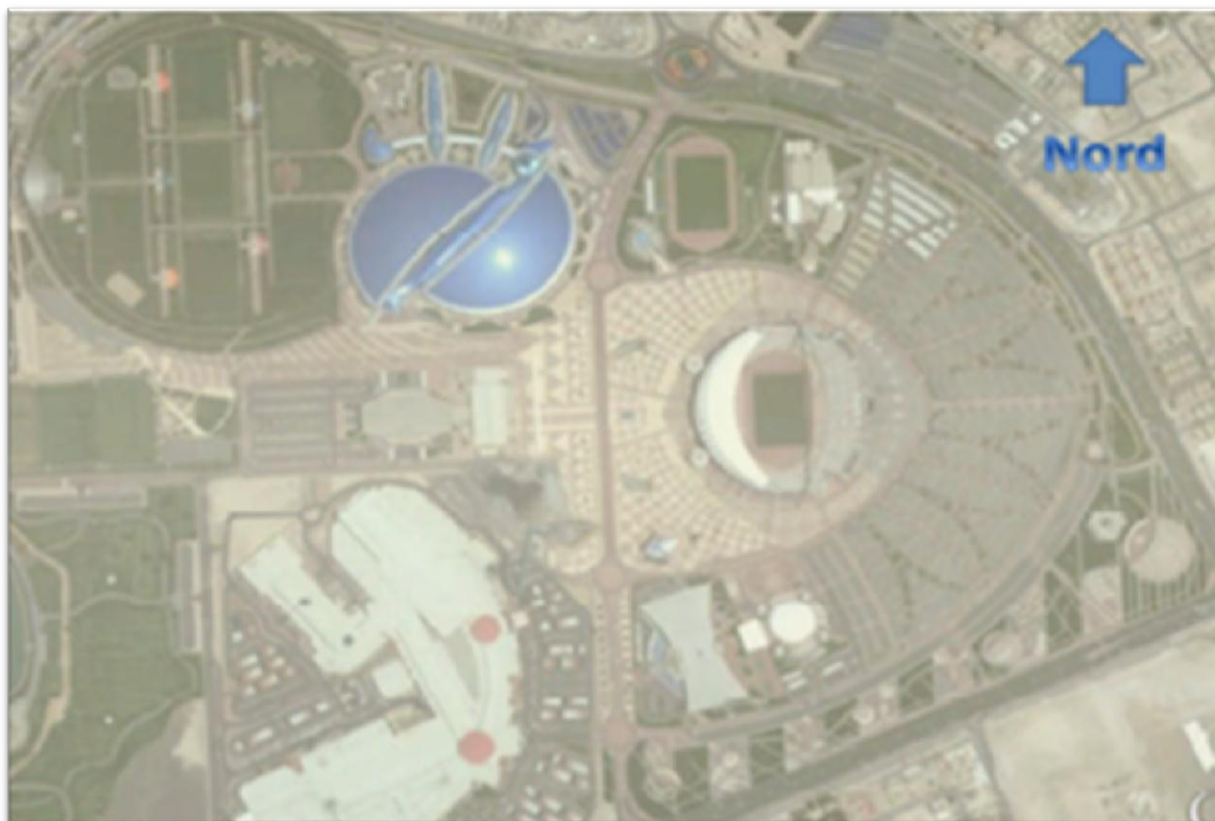


Figure 86 : vue générale sur le complexe sportif

b- LES EQUIPEMENT

b.1 LE STADE ET SES ANNEXES

Centre du projet de plan de masse, les stades reprend et englobe la tribune et la piste. Sa capacité est de 45000 places. Le terrain de sport et sa piste d'athlétisme au niveau +19.00 est entouré à l'Est par une tribune, à l'Ouest par la création d'une nouvelle tribune comprenant l'ensemble des équipements annexes du stade, au Nord et au Sud par des guichets d'accès de plain-pied avec la piste et le bas des gradins.



Figure 87 : vue générale sur le stade

b.2 LA TRIBUNE D'HONNEUR

Elle est directement accessible depuis la voie Nord-Sud par un parking de 1000 places au niveau +14.00 ,Ce parking situé au centre du triangle constitué par les équipements majeur des trois zones du plan de masse, permet le stationnement des véhicules des V.I.P, de la presse et des cars audiovisuels. Les différentes aires de stockage et techniques de ce niveau sont aussi reliées à l'axe de desserte par ce parking.



Figure 88 : vue sur la tribune

Au-dessus, le vaste parvis piéton (+19.00) donne accès aux gradins pour le public, Sous ces gradins, se développent les zones vestiaires et leurs annexes (contrôle, liaison presse /joueurs, arbitres et locaux de stockage du matériel d'athlétisme). Une voie de circulation de part et d'autre des gradins permet l'accès des compétitions d'endurance et des véhicules de service.



Figure 89 : vue sur l'accès au stade

L'accès des officiels se fait directement au niveau +25.00 par une voie particulière créée depuis le rond point sud. Ce niveau comprend les salons et tribunes d'honneurs les salons d'expositions les salons de presse.



Figure 90 : vue sur l'accès au stade

Trois niveaux de balcon complètent l'ensemble .juste à côté ou nord le stade d'échauffement, par sa proximité bénéficie des annexes du stade principal au sud, la mosquée est accessible depuis le parvis piéton et possède ses propres parkings de proximité.



Figure 91 : vue sur le stade d'échauffement

Près du Rond-point Sud les équipements dévolus aux activités féminines sont centrés sur la salle de sport existante rénovée et esthétiquement intégrée à l'ensemble. Un bâtiment destiné aux enfants jouxte celui-ci. Le tout étant desservi par un parking de proximité.

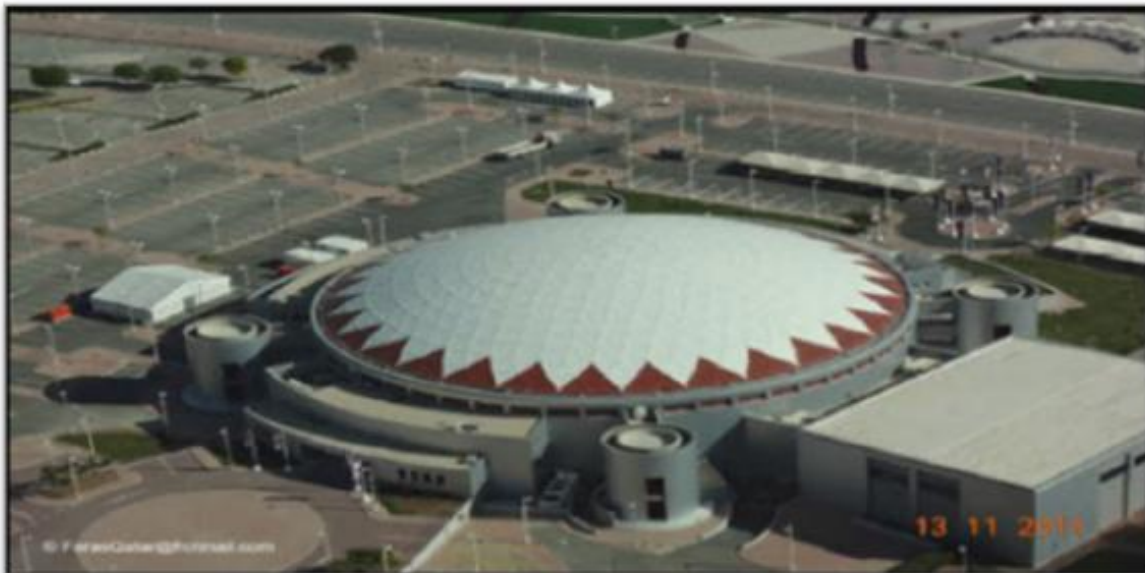


Figure 92 : vue sur la salle de sport (rénovée)

b.3 LES EQUIPEMENTS SPORTIFS D'ENTRAINEMENT ET D'ENSEIGNEMENT

L'élément Nord du triangle formé par les équipements majeurs du plan de masse, le sport hall est accessible depuis le parvis piéton au niveau +19.00 et depuis le parking 1000 places.



Figure 93 : vue sur la salle de sport

Sous les coques dégagement un unique volume sans pilier sont regroupés autour de la piste d'athlétisme, les terrains de basket et hand-ball, le judo, l'escrime .chaque terrain de sport est équipé de gradins accessibles par le public depuis le haut. Le bas niveau des terrains est occupé par les vestiaires et les locaux de stockage du matériel.

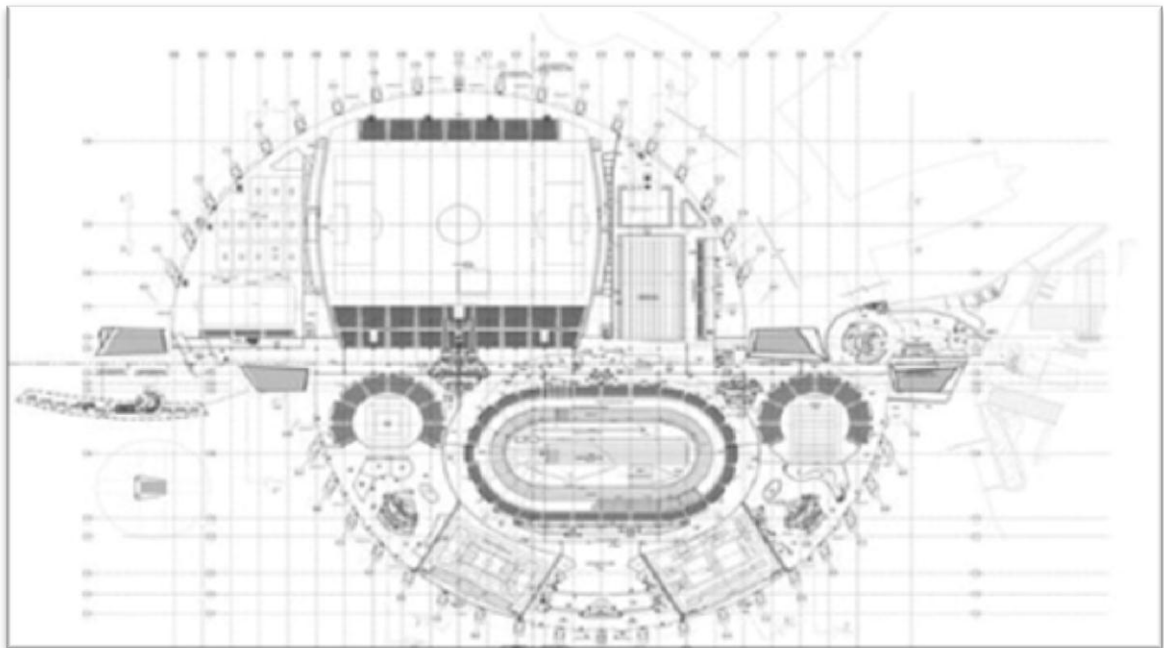


Figure 94 : plan de la salle de sport

b.4 LERRAINS D'ENTRAINEMENTS

Ils sont tous regroupés autour d'axes secondaires constituant des voix de desserte et d'entretien. Ils sont reliés à la voie périphérique et à la zone de détente ouest permettant les entraînements de fond. Un axe Nord-Sud secondaire les relie aux aires de sport d'équilibre (skate, roller), en communication directe avec l'Académie et le Sport Hall.



Figure 95 : les terrains d'entraînements

b.5 LES EQUIPEMENTS DE LOISIR, DE SPECTACLE ET D'HEBERGEMENT

Le Sud du triangle est centré autour d'un ensemble constitué par l'hôtel accessible depuis le parvis piéton au niveau +19.00 et du parking 1000 places au niveau bas deux ensembles de coques symétriques abritent les cinémas et le bowling ainsi que les équipements de loisir.

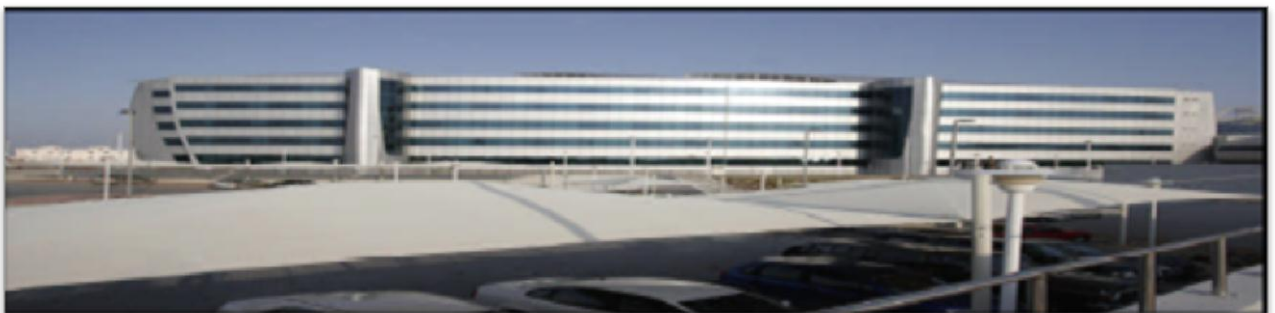


Figure 96: vue sur le bloc d'hébergement

Au sud le vélodrome entouré de gradins permet de suivre les compétitions et les arrivées des courses extérieures des pistes cyclistes. Une attention particulière sera apportée à l'aménagement paysagé planté pour créer un cadre attractif en un lieu de promenade et de remise en forme. Dans ce but les aires de remise en forme et de jeux de glisse sont réparties entre les zones plantées.



Figure 97 : vue sur le bloc de spectacle et loisir

b.6 LES PARKINGS, ACCES ET EVACUATIONS AUTOMOBILES

Les accès des véhicules sont différenciés selon les utilisations fonctionnelles : L'axe Nord-Sud qui relie les deux ronds-points extérieurs définit deux zones principales. La zone du stade et son parking 5000 places, les zones d'entraînement et de loisir.

Le parking public du stade possède ses six propres entrées et sorties réparties le long des voies extérieures selon le découpage de stationnement en zones plus réduites. Les V.I.P. les joueurs et la presse ont accès au parking 1000 places sous le Parvis. Ce parking est accessible depuis le sport hall et l'hôtel le centre commercial et la piscine.

2. LE CENTRE SPORTIF DE L'UNIVERSIADE A SHENZHEN, ENCHINE

Il s'agit d'un complexe sportif avec la particularité qui apparaît comme un grand parc paysager avec des éléments typiques d'un jardin chinois traditionnel.



Figure 98 : vue générale sur le complexe

Universiades sont les Jeux mondiaux pour les étudiants et sont organisées tous les deux ans en hiver et en été, l'Universiade d'été est le deuxième plus grand événement multisports dans le monde après les Jeux olympiques d'été.

Le design pour le centre sportif Universiade dans la ville de Shenzhen est inspiré par le paysage environnant vallonné et génère une boîte de dialogue formel que l'horticulture et de la philosophie chinoise références vers la terre.



Figure 99 : vue générale de projet

L'Universiade d'un centre sportif se compose d'un stade, une salle multifonctionnelle et une piscine. Le stade dans le quartier de Bao 'an est conçu comme un stade d'athlétisme, il est utilisé pour les matches de football.

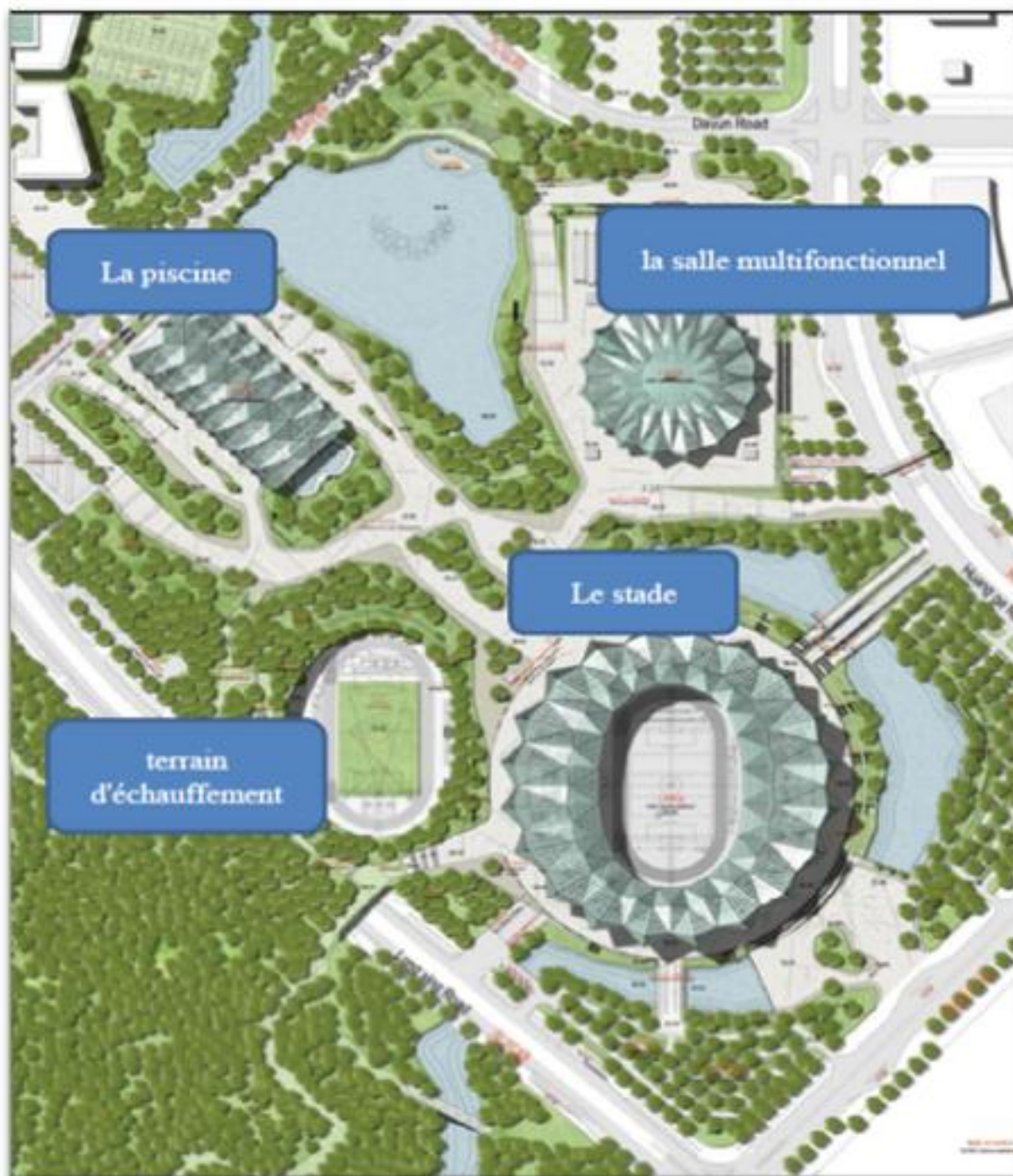


Figure 100 : plan de masse

Le centre s'étend le long d'un lac artificiel qui relie les trois corps de bâtiment qui le composent : un stade, une salle multifonctionnelle et une piscine rectangulaire. Situé dans un contexte vert avec des parcours de liaison piétonniers, l'ensemble ressemble à un parc à l'anglaise avec toutefois les éléments typiques du jardin traditionnel chinois.

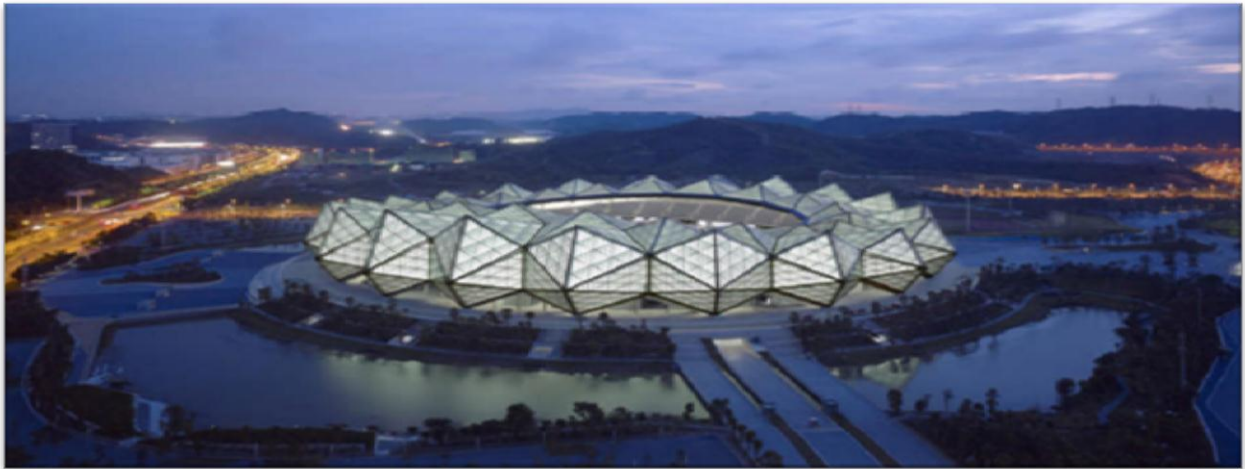


Figure 101 : vue sur le stade

Les projets d'infrastructure de toit jusqu'à 65 m, et est conçu comme une coquille d'acier prismatique sur une base de facettes triangulaires.



Figure 102 : vue sur le stade

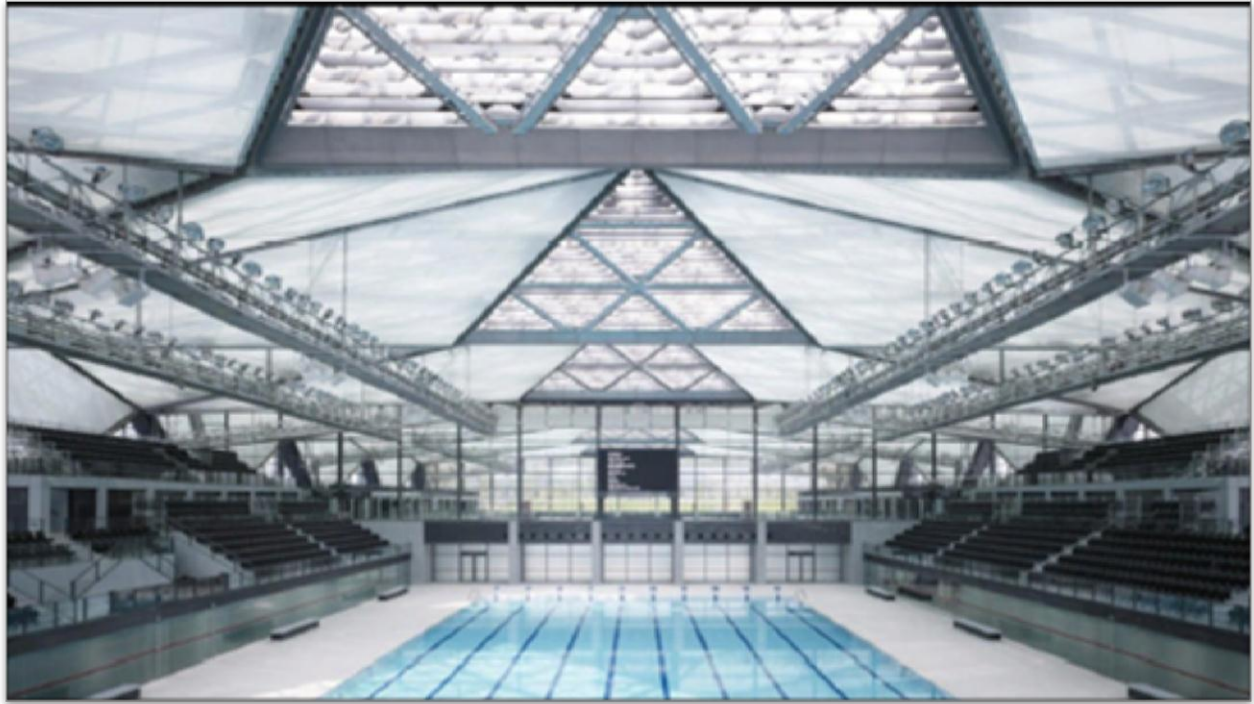


Figure 103 : vue intérieur de la piscine

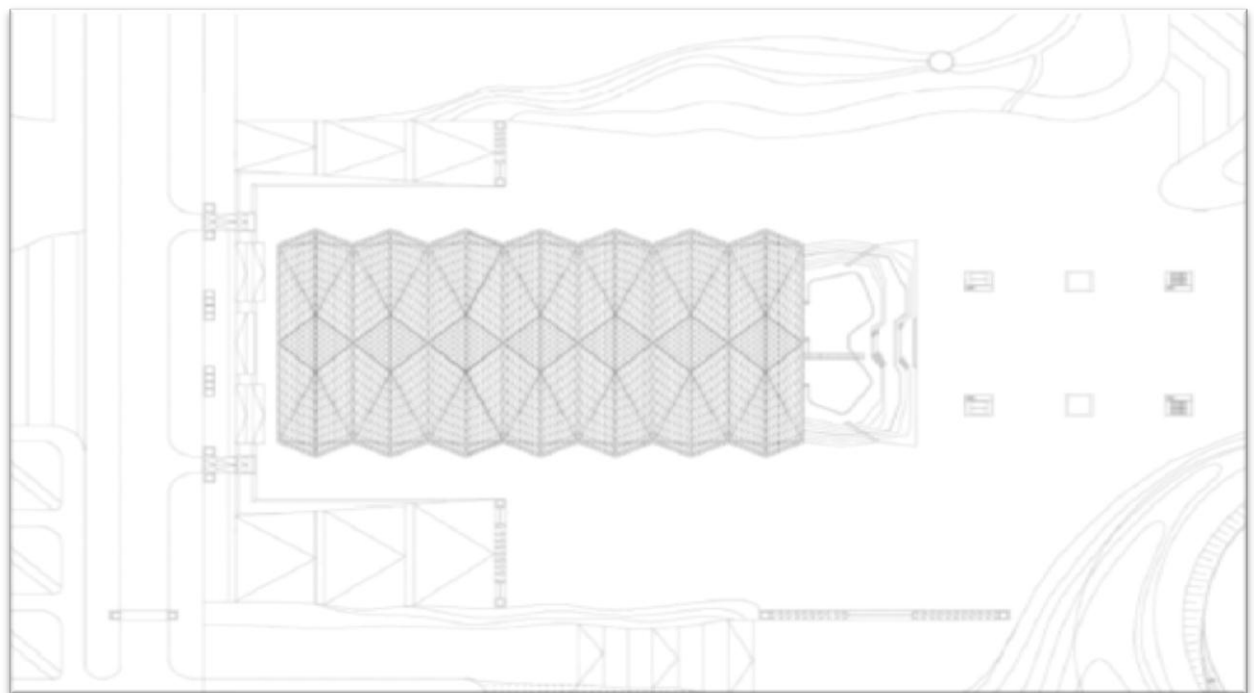


Figure 104 : plan de toiture de la piscine

Le stade principal est prévu pour être multifonctionnel, répondant aux exigences d'occasions sportives internationales et des événements. La capacité totale est de 60.000, assis dans trois peuplements. Le diamètre total de la toiture est de 310 m de la longueur et 290 m de diamètre. Le complexe sportif couvert est conçu comme une arène circulaire multifonctionnelle pour les compétitions sportives à l'intérieur ainsi que pour les événements de patinage sur glace et autres. La capacité globale est d'environ. 18.000 spectateurs. Le complexe aquatique constitue le troisième module du Centre de Shenzhen Sport Universiade. La capacité globale est d'environ.3000 spectateurs, les sièges sont disposés sur deux stands.

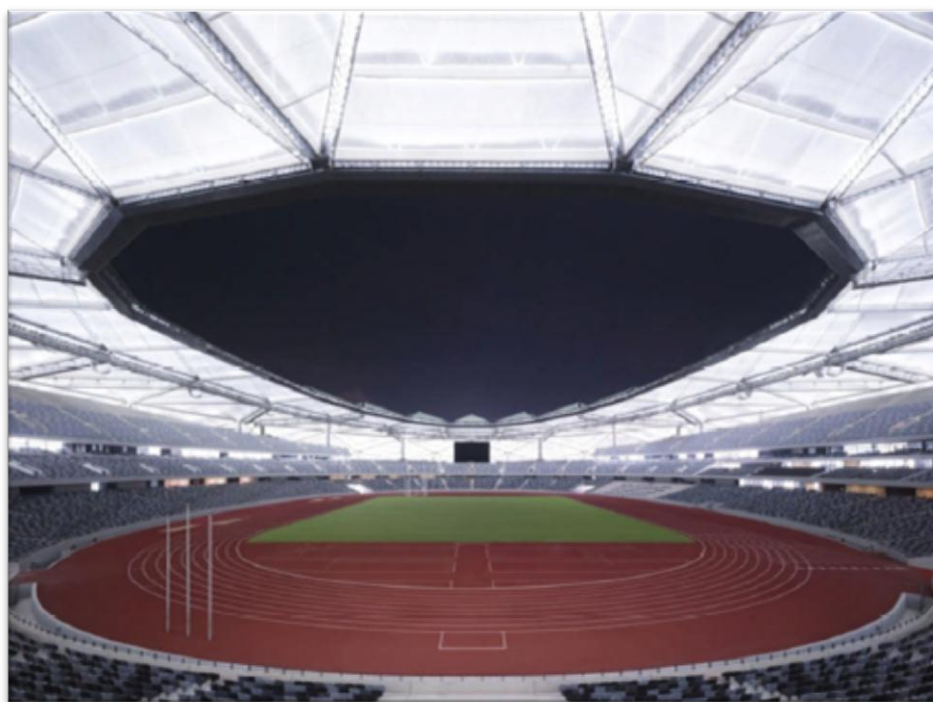


Figure 105 : vue intérieur du stade

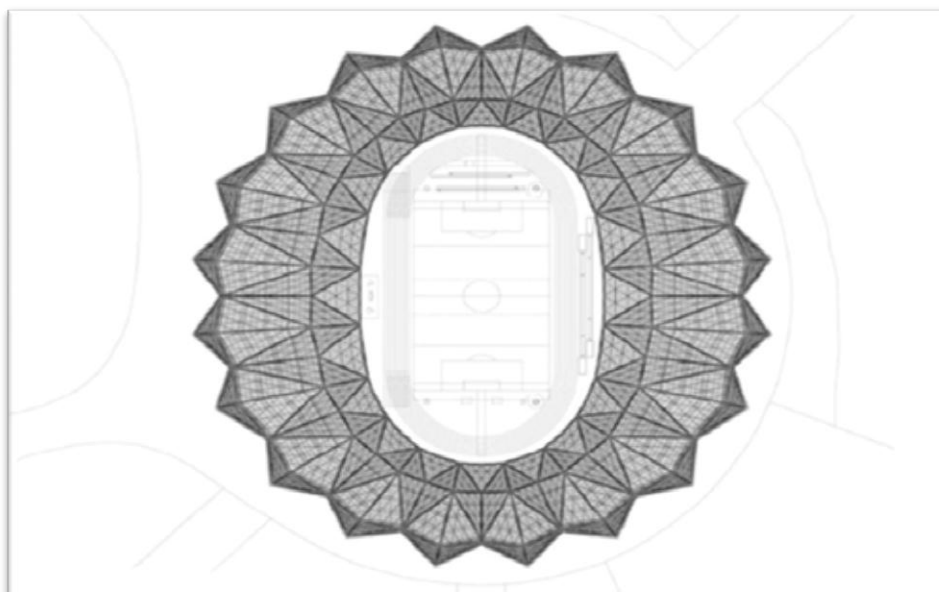


Figure 106 : plan de toiture du stade



Figure 107 : vue extérieur

Plantes symbolise le mouvement et le développement, tandis que les structures architecturales comme les grandes pierres et les rochers représentent la continuité et la stabilité.

Une imitation de la nature, que la couverture des trois structures constituée de prismes sur une base triangulaire en **acier** et en verre transparent mise en valeur par l'éclairage nocturne des édifices, a rendu possible.



Figure 108 : vue intérieur du stade

3. LE CENTRE SPORTIF DE NANTONG EN CHINE

Le Nantong Sports Center est situé dans la ville de Nantong à proximité de Shanghai. Les racines anciennes de la ville l'accent sur l'harmonie entre ses habitants, leurs activités, et la nature.

Situé à côté du bâtiment du gouvernement et le nouveau Musée Nantong urbanisme, le centre sportif s'intègre parfaitement avec son tissu urbain local. L'assimilation est réalisée par une réinterprétation de la grille de ville afin de maximiser l'interaction avec l'actuel axe Est-Ouest vert. Extension de l'axe central favorise aussi la circulation entre le temple antique et voisin des installations commerciales.



Figure 109 : vue générale sur le complexe

Le centre sportif établit un hybride du paysage, l'espace public et les fonctions d'athlétisme. Son programme varié comprend de nombreuses installations de loisirs dans un large éventail d'échelles. Les petits indépendants des salles de sport entourent le stade central, reliés entre eux par un réseau de sentiers sommier. Ce système circulatoire relie de façon transparente toutes les fonctions de l'ensemble du site, offrant ainsi les athlètes et les spectateurs circulation efficace entre tous les amantines de loisirs.



Figure 110 : plan de masse

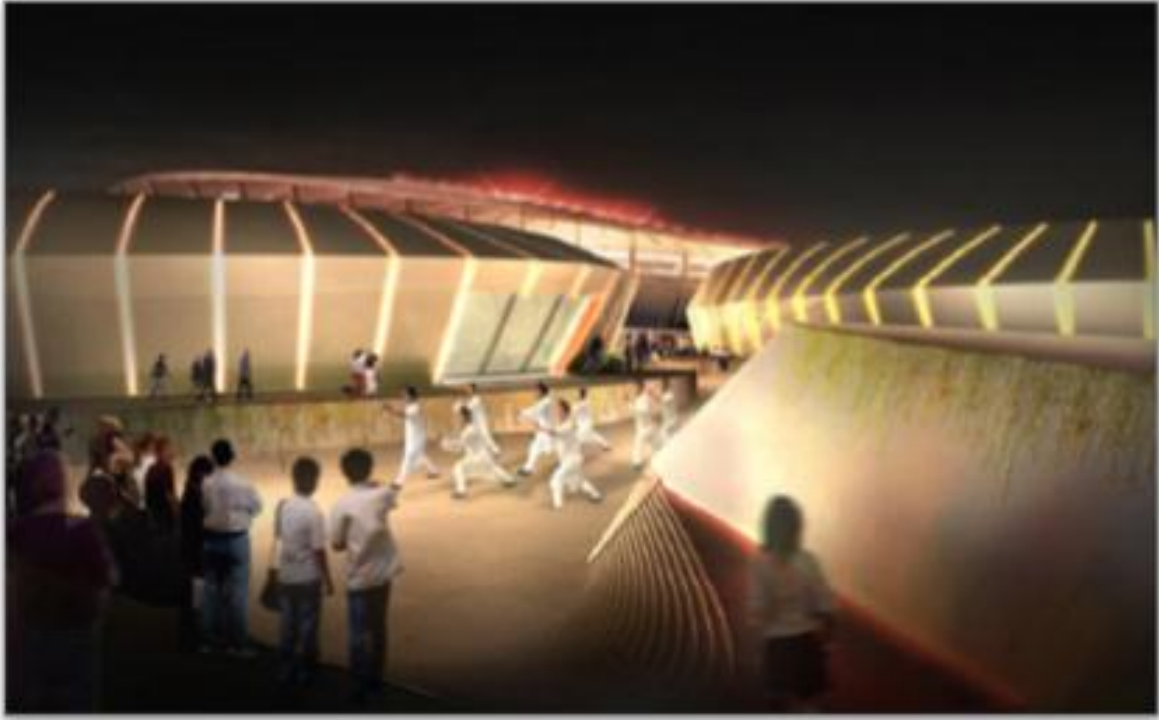


Figure 111 : vue extérieur sur les salles



Figure 112 : vue sur le stade

Les modules de base pour tous les bâtiments se composent de unifiées en forme de losange cellules de diverses fonctions et des échelles prédéfinies: Petit (S), moyen (M), Large (L), et Extra Large (XL). Les cellules prolifèrent vers l'extérieur de la cellule du stade, la transformation à l'échelle en fonction de besoins fonctionnels uniques. (Voir schéma 01)

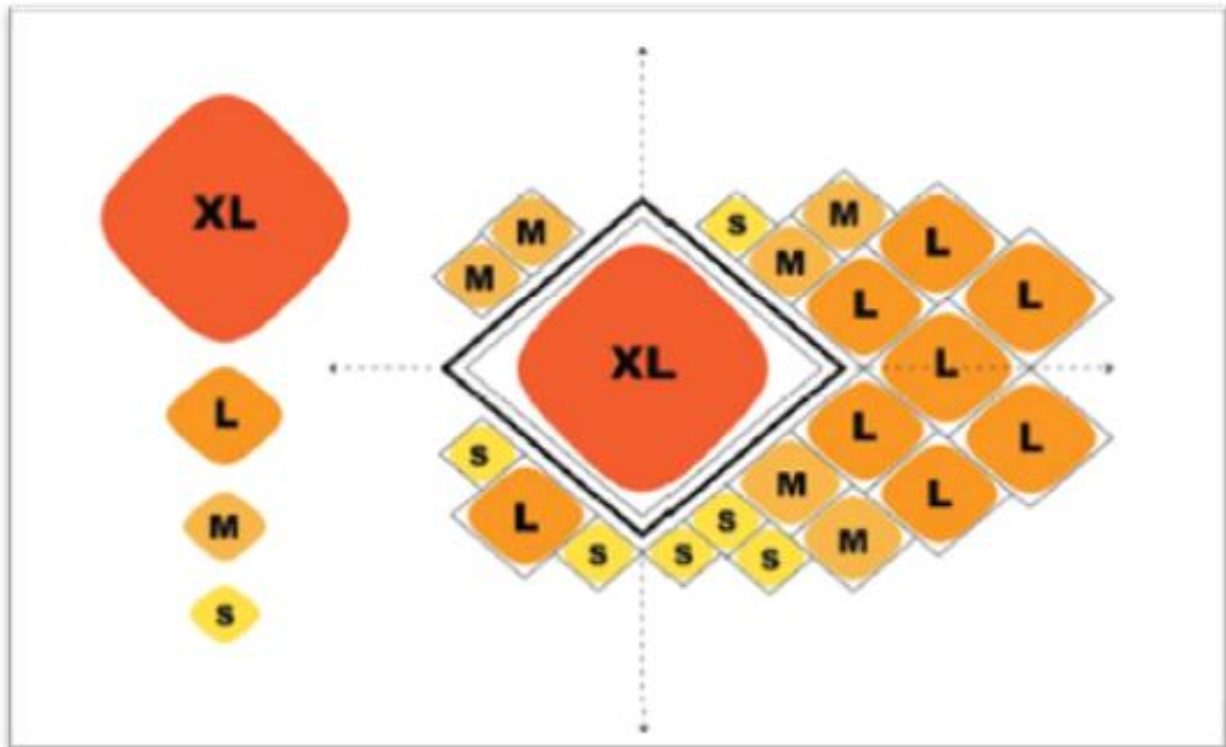


Figure 113 : schéma de principe de la conception architecturale

Comme l'épicentre du complexe, le stade occupe une cellule XL diamant, avec une piste de 400 M et des sièges pour 15.000 spectateurs. Composants structurels du stade comprendra un cadre nervuré et externes membrane translucide. Le régime de nuit l'éclairage intelligent pour la membrane illumine le toit dans une variété de combinaisons de couleurs.

SYNTHESE

A/ ORIENTATION DES STADES

-La plupart des terrains de sports sont orienté Nord alors que selon les normes sportives l'orientation qui convient c'est 15° Nord-ouest.

B/ CIRCULATION

1-Extérieur

-des voies qui entourent le projet. (Possibilité d'accessibilité).

2-Intérieur

-Vaste esplanade (Circulation piétonne facile).

-Axe principale, lie l'extérieur avec l'intérieur.

-Des rompes qui facilitent l'évacuation rapide des terrains.

-Voies secondaires lie l'Axe principale avec les autres espaces du projet.

C/ FORME

-Esthétique technique assuré par une forme d'une création architecturale.

-la hauteur dominante.

-forme organique : sphérique, ellipse...(liberté de choix de forme)

-forme de toiture compose la volumétrie générale de chaque espace (grands portés).

-forme unique. La salle qui dépend du stade.

-structure apparente.

D/ SYSTEME CONSTRUCTIF

La plupart des projets étudiés sont conçus avec des systèmes constructif qui assurent des grande portés tel que :

1-La structure en coque de béton armé (précontraint).

2-la structure en acier tubulaire + câble en acier.

3-La structure métallique tridimensionnelle.

4-Les portiques précontraints.

E/ MATERIAUX DE CONSTRUCTION

-Béton, acier, bois.

-Couleur claire tel que la couleur blanche pour diminuer la rigidité des matériaux Utilisé comme le béton et l'acier.

-Texture lisse, façade lisse de couleur claire.

C. PROGRAMMATION

Notre site d'intervention recèle un projet déjà étudié. Il s'agit d'un parking à étage (voir figure 114) qui sera intégré à notre étude.

Nous avons fait le choix de diviser notre terrain en trois pôles :

-un pôle de gouvernance⁶ avec un élément qui représente l'image institutionnelle et le pouvoir dans le centre-ville, destiné à une échelle régionale

-un pôle d'habitation qui va influencer l'imagibilité du centre.

-un pôle sportif dans lequel sera le stade benslimane avec des annexes et un parking aérien relié avec le stade par un passage sous terrain. Ce pôle va comprendre des grands équipements destinés à une grande échelle et autres terrains sportifs à une échelle plus réduite pour améliorer l'habitabilité du périmètre immédiat.

D'autre part, on va élargir le boulevard kroumba et l'avenue khatab charef et construire des abris des bicyclettes à louer pour encourager les déplacements doux et diminuer la circulation et ponctuer des parkings aériens pour éliminer le stationnement le long des voies. Des voies mécaniques projetées et des passages piétons lutteront contre les ruptures physiques et visuelles (image mentale) tout cela afin de renforcer la centralité.

⁶ Pôle de gouvernance : un élément de pouvoir.

a. PARKING A ETAGE

Ce projet est une proposition faite par le bureau d'études Mostaganémois « Art de ville », kamel moralent.

Nous avons tenu a présenter ce projet parcequ'il est implanté dans notre site d'intervention et aussi il représente une des sollution obtenu pour régler le probleme de stationnement dans notre zone.

Le projet se présente par un seul volume marqué par des escalier a l'exterieur et des vigation,il peut accueillir jusqu'à 400 palce de statinnement, il comprend 8 étages avec 2 etage en sous sol et 2 étages semis entéré avec des commerce intégré.



Figure 114 : parking a étage

b. POLE DE GOUVERNANCE

_Un grand Bâtiment de R+10 relire avec une tour de R+18 construit avec des façades en verre pour lui donner un aspect de légèreté, elles caractérisent d'une architecture unitaire et sobre avec une dimension importante de 135 mètres sur la façade principale. Notre projet comprend:

- 800 bureaux modulables avec une spécialité dans chaque étage
- hémicycle de 200 places
- plusieurs salles d'expositions
- salles de réunions
- Une gare ferroviaire.
- des locaux techniques

_Un parking au sous-sol accueille 480 places de stationnement

c. POLE D'HABITATION

Pole d'habitat intégré se présente en forme de barres en R+3 à R+5 et des étages en gradin pour incarner la métaphore de la famille. Il comprend:

-Logement collectifs avec deux blocs dans chaque barre et 6 a10 logement par bloc

-REZ de chaussée occupée par 150 locaux commerciaux.

-Hôtels de 400 chambres (capacité de 800 lits) avec les catégories suivantes :

CHAMBRE	SUPERFICIE	COMPOSANT
CHAMBRE MINI DOUCHE	13m ²	Douche, WC, Lit en 140
CHAMBRE STANDARD	16 à 20m ²	Chambre double avec lit en 140 ou 160 2 lits séparés avec lit en 90 sur demande Douche, WC
CHAMBRE CONFORT	22 à 24m ²	Chambre double avec lits en 140 ou 160 2 lits séparés avec lit en 90 sur demande Douche, WC
CHAMBRE SUPÉRIEURE	22 à 28m ²	Chambre double avec lits en 160, 180 ou 2m. 2 lits séparés avec lit en 90. Douche, ou baignoire ou les 2, WC
CHAMBRE TRIPLE	28m ²	1 grand lit en 180 et 1 lit individuel ou 3 lits individuels en 90 Douche, WC

-Ponctuation des parkings aériens.

-Aménagement extérieur sur des dalles urbaines avec un parking au sous-sol de 273 places réservé au pôle d'habitation

-Des passages piétons de 5m de largeur

-8 Abris pour des bicyclettes à louer chacun d'eux accueillent 20 places.

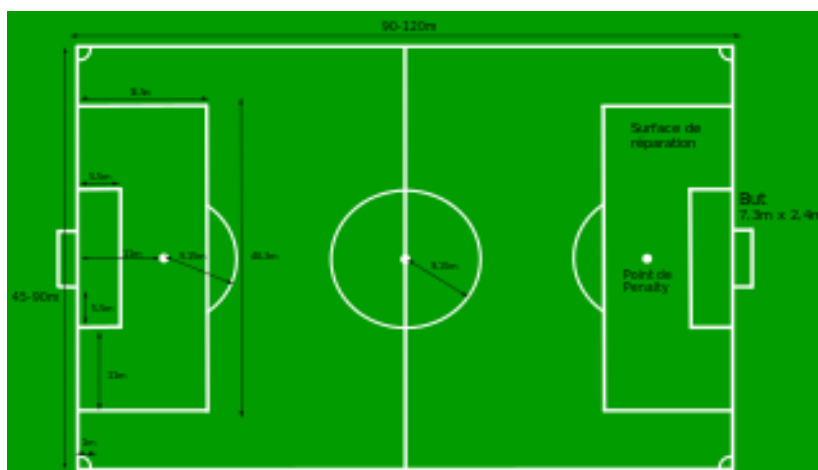
d. POLE SPORTIF

1) LE FOOT –BALL

a. DEFINITION

C'est un sport de ballon collectif, qui se pratique dans un terrain rectangulaire ayant des dimensions particulières avec des buts ayant des dimensions particulières à chaque bout.

Le pôle sportif comprend un grand stade de foot et 3 stades combinés



Nombre d'entrée	3
Nombre de sorties	4
Dimensions des tracés de jeu.	(90 x 45) m ² .
Zone de dégagement	Tout autour:2.50m.Derrière la surface de but 6m
Dimension totale et surface d'implantation.	112m x 65m = 7280m ² .
Nature des terrains.	Gazon synthétique
Pente	1 cm / m.

Tableau 2 : détail de terrain de foot-ball

b. CAPACITE D'ACCUEIL

Capacité d'accueil instantané courante pour le grand stade :

- En compétition : 22 joueurs sur le terrain.
- Utilisation scolaire : deux classes au maximum.
- Utilisation hebdomadaire Max 6 à 12 heures.
- 5000 places de spectacle.
- Parking aérien de 150 places de stationnement
- Espace sous gradin comprend 8 m² de vestiaire préservé aux 30 personnes, 50m² pour les sanitaires, 30m² de bureau pour les entraîneurs et 40m² salle de massage.

Pour des 3 stades combinés à une capacité de 10 joueurs.

c. CONTRAINTE D'IMPLANTATION

-Le terrain n'impliquant pas travaux de terrassement trop importants et l'orientation sera N0-SE(75°)

Nous avons tenir compte des nuisances de voisinage et des nuisances du stade même.

d. ECLAIRAGE

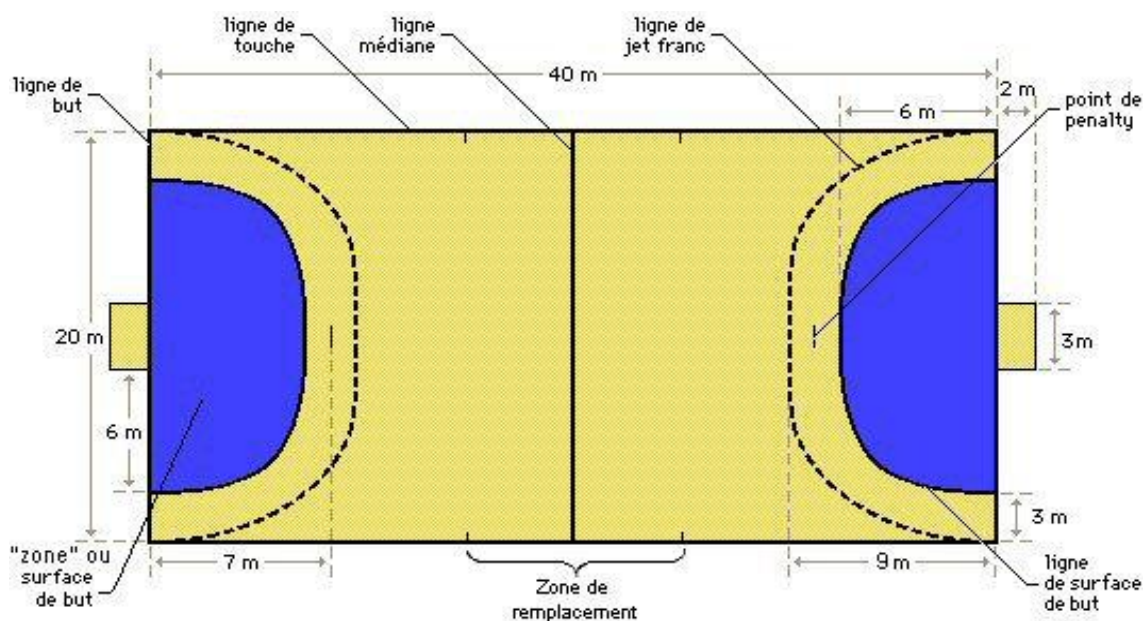
-grand stade : 200 Lux

Construction avec une couleur blanche pour diminuer la rigidité des matériaux Utilisé comme le béton et l'acier.

2) Hand –Ball

a. DEFINITION

C'est un Sport d'équipe et de ballon se jouant à la main, le plus souvent en salle mais également en extérieur.



Dimension de l'aire de jeu	*40m (de longueur) x (20m de largeur)=800 m ² .
Zone de dégagement	* (1m) de long des lignes de touches. * (2m) minimum derrière les lignes de but.
Surface de l'aire de jeu plus Zone de dégagement	* 44m x 24m =1056m ² (minimum) *7m d'hauteur libre sur la totalité de l'aire de jeu
Nature des terrains	*le sol permet une évolution normale des joueurs dans toutes les situations de jeu ainsi qu'un rebond réguliers des ballons.

Tableau 3 : détail de terrain de hand-ball

-deux tribunes de part et d'autre du terrain.

-un emplacement pour une table de massage.

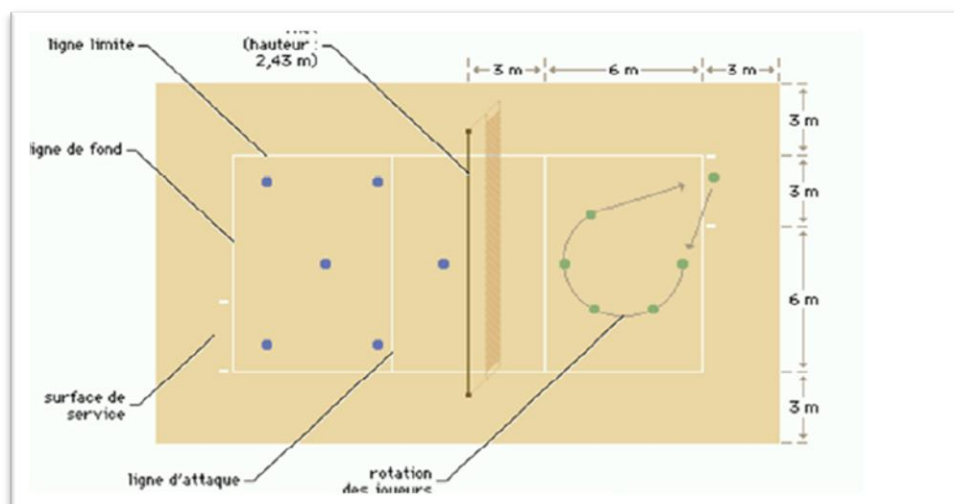
b. CAPACITE D'ACCUEIL

En compétition : 2 délégations de 20 personnes dont 2 équipes de 7 joueurs sur le terrain.

3) Volley-ball

a. DEFINITION

C'est jeu se pratiquant avec deux équipes de six joueurs, consistant à envoyer un ballon de part et d'autre d'un filet attaché à deux poteaux. Une équipe marque lorsque le ballon touche le terrain adverse.



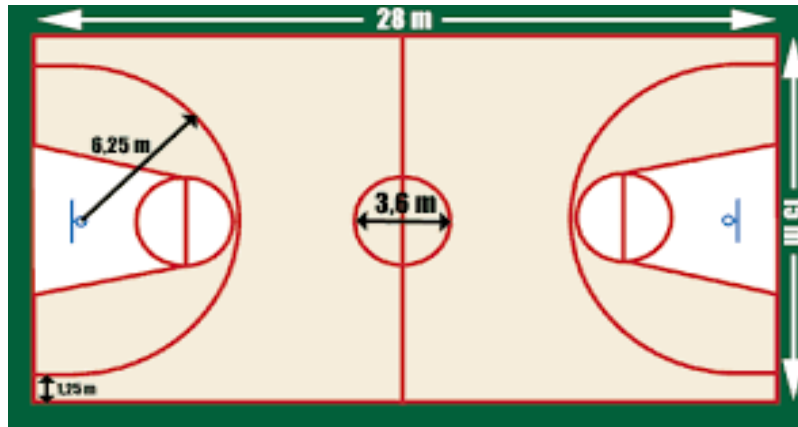
Aire de jeu	*terrain de jeu = 162 m ² *zone libre = 3m de largeur tout autour du terrain de jeu
Hauteur libre	*7m à 9m au-dessus de l'air de jeu.
Ligne de jeu	*largeur de lignes de jeu = 5 cm *les lignes de fond et les lignes de côté sont intérieures à la surface de jeu de (18 x 19) m ² = 342 m ² *l'axe de la ligne centrale divise le terrain en deux camps égaux (9 x 9) m ² = 81 m ²
Nature et pente du terrain	*le sol est un plan, horizontal et de composition uniforme. *une pente de 4mm/m.
Filet	*il est fait de mailles carrées noires de (10 cm) de côté. *il mesure 9.50 m de long et 1 m de haut.
Hauteur de fixation du filet	*2.10 m pour minimales filles. *2.24 m pour les minimales garçons et les cadettes, juniors, seniors filles. *2.35 m pour les cadettes garçons. *2.43 m pour les juniors et seniors garçons.
poteaux	*2.55 m de hauteur.

Tableau 4 : détail de terrain de volley - Ball

4) Basket-ball

a. DEFINITION

C'est un Sport de ballon collectif, dans lequel deux équipes de cinq joueurs tentent de marquer des points en lançant le ballon dans un panier suspendu au-dessus d'eux.



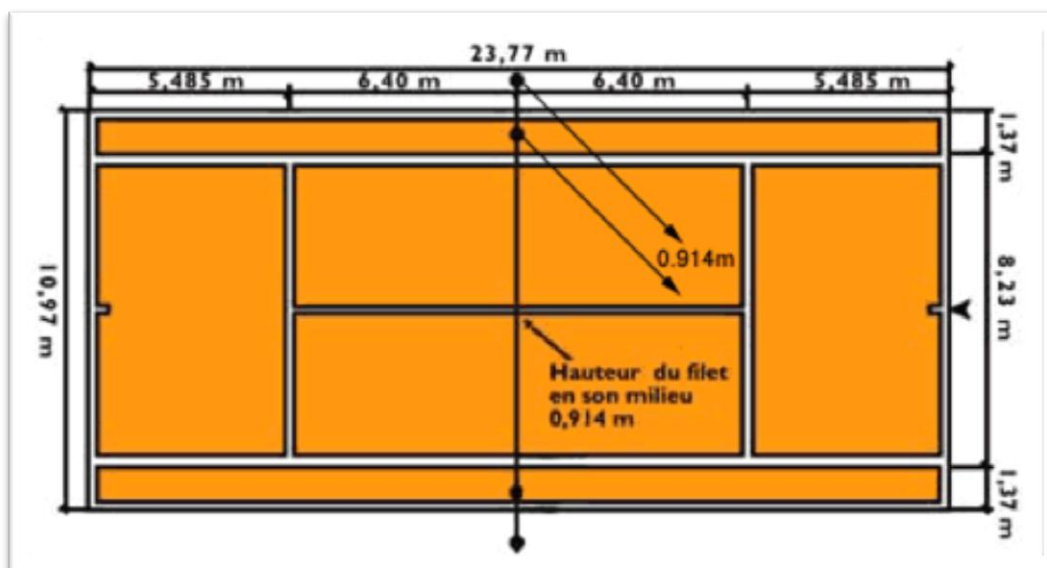
Terrain de jeu :	<ul style="list-style-type: none"> *l'aire de jeu a une surface Rectangulaire = $(28 \times 15) \text{ m}^2 = 420 \text{ m}^2$. *la zone de dégagement = 2m sur tout le pourtour de l'air de jeu. Surface totale (terrain + zone de dégagement) = $(32 \times 19) \text{ m}^2 = 608 \text{ m}^2$
Ligne de jeu :	<ul style="list-style-type: none"> *elles ont toutes (5 cm) de largeur. *le cercle central doit avoir (1.80m) de rayon et être placé au centre du terrain
Nature et pentes du sol :	<ul style="list-style-type: none"> *le sol est plan et rigide. *le revêtement est réguliers dans son nivellement et présenter une certaine souplesse. Il n'est pas dangereux lors des chutes. *la pente est de 1 %
Panneaux :	<ul style="list-style-type: none"> *tous les nouveaux panneaux installées ont 1.80 cm pour l'horizontal et 1.05m pour la cote verticale, leur base étant située à 2.90 m du sol. *chaque panneau est en bois dur de 0.03 m d'épaisseur ou en matériau transparent adéquat.
Paniers :	<ul style="list-style-type: none"> *chaque panier comprend un anneau et un filet. *les anneaux sont en fer rond, plein et avoir 0.45 m de diamètre intérieur.
Table de marque :	<ul style="list-style-type: none"> *située à l'intérieur de l'aire de jeu, placée parallèlement et à 3m de la ligne de touche.

Tableau 5 : détail de terrain de basket - ball

5/TENNIS

a. DEFINITION

C'est un sport pratiqué en salle ou en plein air dans lequel 2 ou 4 joueurs se renvoient une balle à l'aide de raquettes sur un terrain, appelé court, partagé par un filet.



Dimension du tracé du terrain :	*longueur : 23.77 m
Dimension totale des cours :	*catégorie (A) : (34x17) m ² = 578 m ²
Nature du terrain et pente maximale	*a/ terrain perméable : 5 mm/m symétriquement par rapport à l'axe horizontal) *b/ terrain imperméable : 10mm/m.
Surface :	*elle est plane en tout point afin d'assurer un rebond régulier des balles, elle est non glissante.
Clôture des courts :	*aucune norme de hauteur n'est imposée, la hauteur est de 3m

Tableau 6 : détail de terrain de tennis

b. CAPACITE D'ACCUEIL

- 2 ou 4 joueurs en compétition.
- 4 à 12 joueurs en leçons collectifs.

c. CONTRAINTES D'IMPLANTATION

Pour le terrain en plein air :

- On a évité les zones trop ventées.
- On a évité la proximité des arbres.
- On a évité les ombres portées.
- On a évité les zones inondables.
- Une pente est de à 8 mm/m.

6) PISCINE OLYMPIQUE

Une piscine olympique est un type de piscine dont les dimensions conviennent aux compétitions organisées dans des grands bassins (50 mètres de longueur), en particulier l'épreuve de natation des Jeux olympiques, mais aussi les Championnats du monde de natation, par opposition aux petits bassins de 25 mètres.

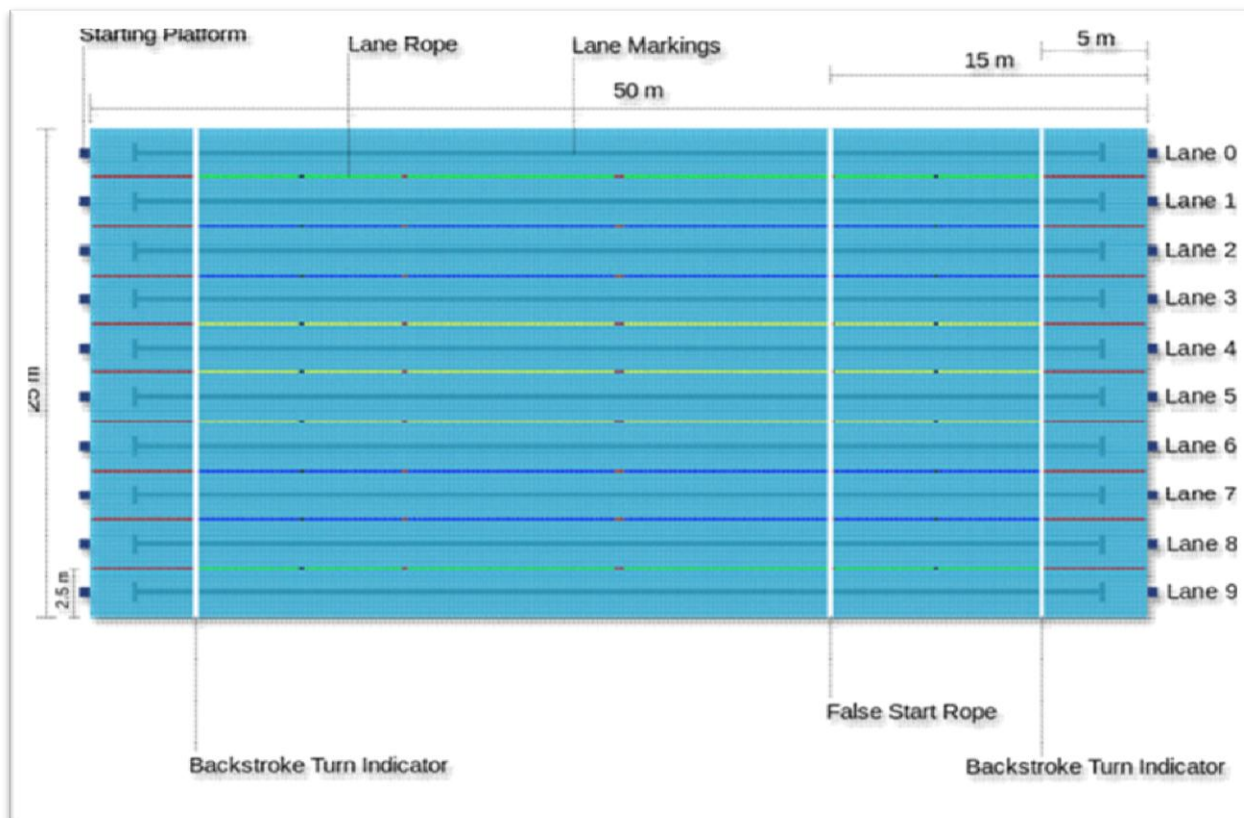


Figure 115 : détails de la piscine olympique

Ses caractéristiques sont les suivantes :

- longueur : 50 mètres
- largeur : 25 mètres
- nombre de couloirs : 8 + 2
- largeur des couloirs : 2,5 m
- profondeur : 2,5 mètres
- volume : 3125 m³ (selon profondeur)
- 30 vestiaires
- 50 cabinet (douche, WC)

Capacité d'accueil

1500 places de spectacle.

Pole de gouvernance		ESPACE	MESURE	NOMBRE/CAPACITE	
		13330 m ²			
		Le bâtiment	3700 m ²	12 étages	
		La tour	360 m ²	20 étages	
		Bureaux	/	800	
		Un hémicycle	/	200 places	
		Salles d'expositions	/	40	
		salles de réunions	/	200	
		Parking au sous-sol	8740 m ²	480 places	
Parking a étage		1970 m ²			
		étages	/	8	
		Places de stationnement	/	400	
		commerce	/	20	
Pole d'habitation		12000 m ²			
		barre	580 m ² a 480 m ²	15	
		bloc	290 m ²	2 blocs par barre Total : 30 blocs	
		Logement	360 m ² a 288 m ²	6 à 10 par bloc Total : 250	
		commerce	4000 m ²	150 locaux	
		Hôtels	1200 m ²	400 chambres (800 lits)	
		parking au sous-sol	4880 m ²	272 places	
		passages piétons	5m de largeur	/	
		Abris	/	8	
		bicyclettes	/	20 places	
Pôle sportif		15850 m ²			
LE FOOT – BALL		Le grand stade	entré	3	
			sortie	4	
			Tracés de jeu	(90m x45m) m ²	22 joueurs
			places de spectacle	/	5000
			vestiaires	8 m ²	joueurs
			les sanitaires pour joueurs	50m ²	joueurs
			bureau pour les entraîneurs	30m ²	entraîneurs
			salle de massage	40m ²	/
			stades combinés	(16m x 8m) m ²	3 terrains de 10 joueurs
		Hand –Ball	l'aire de jeu	(40m x 20m)=800m ²	2 équipes de 7 joueurs

PISCINE OLYMPIQUE	Volley-ball	l'aire de jeu	(24m x 15m)=360m ²	2 équipes de 6 joueurs
	Basket-ball	l'aire de jeu	(28m x 15m)=420m ²	2 équipes de 5 joueurs
	TENNIS	l'aire de jeu	(23.77x10.97)=261m ²	2 joueurs
	Grand bassin		(50m x25m)=1250m ²	8 couloirs
	Petit bassin		(25m x12.5)=312.5	/
	vestiaires		240 m ²	30
	cabinets (douche, wc)		400 m ²	50
parkings	Pole de gouvernance		8740 m ²	480 places
	Pole d'habitation		4880 m ²	273 places
	stade		5000 m ²	150 places
	Parking aérienne			150 places
	total			1053 places
Les voies	avenue khattar Charef		20 m de largeur	/
	Boulevard kroumba		12 m de largeur	/
	Voies ajouté		15 m de largeur 12 m de largeur	/

Tableau 7 : programmation spatiale

D. PROJECTION (voir plan de masse)

BIBLIOGRAPHIE

- BAILLY Antoine, « L'organisation urbaine : théories et modèles », Centre de Recherche d'Urbanisme, 272 pages, 1975.
- BAUMONT Catherine, « Analyse des espaces urbains multicentriques », CNRS, 325 pages, 1993.
- CASTELLS Manuel, « La question urbaine », Edition F. Maspero, 451 pages, 1972.
- CERTU, « Centralités dans la ville en mutation », Editions Certu, 214 pages, septembre 2003.
- CERTU, « Une autre lecture de l'espace public : les apports de la psychologie de l'espace », éditions CERTU, 48 pages, décembre 1998, auteurs du recueil de texte : ASCHER François, TOREL Lucie, FOURNIER J.-J., JAOUEN Michel, GALLOT-DELANEZIDE Emmanuelle, BOURDIN Alain.
- CHEVALIER Jacques et PEYON Jean-Pierre. « Au centre des villes », Editions le Harmattan, 264 pages, 1994.
- DARMAGNAC André, DESBRUYERES François et MOTTEZ Michel. « Créer un centre -ville : Evry », Editions du moniteur, 119 pages, 1980.
- DUBE Christian, « L'évolution de la forme polycentrique de la région métropolitaine de Montréal entre 1996 et 2001 », Université de Montréal, 2005.
- LAURENTIN André, « l'image du centre le marais à Paris », CSU, Editions Copedith, Paris, pages 131 à 144, 1974.
- LEBRUN Nicolas. Thèse : « Centralités urbaines et concentration de commerces », Université de Reims Champagne-Ardenne, 10 décembre 2002.
- SAINT JULIEN Thérèse & LE GOIX Rénaux, « La métropole parisienne : centralités, inégalités, proximités », Edition Belin, 333 pages, 2007.
- BORDREUIL, Jean Samuel et OSTROWETSKY, Sylvia L'émergence des pôles attractifs, rapports intermédiaires, Editions Université de Provence, 1980, 186 pages.
- CHALINE, Claude, La dynamique urbaine, Paris P.U.F, 1980, 206 pages.
- LYNCH, Kevin, L'image de la cité, Paris, Dunod, 1998, 220 pages.
- ZUCCHELI, Alberto, Introduction à l'urbanisme moderne et à la composition urbaine, Alger, O.P.U, Volume 1, 428 pages, 1983.
- LIVRE ANALYSE URBAINE DE, Philippe panerai, jean charles-depaule, édition parenthèse chapitre 2, page (18- 40).
- UNITE DE RECHERCHE GEODE, La centralité urbaine de Luxembourg Analyse et perspectives, Esch-sur-Alzette, CEPS/INSTEAD, 2012, 92 pages.
- Desseins de villes, "Art Urbain" et Urbanisme, GAUDIN (Jean-Pierre), Paris, L'Harmattan, 1991

L'urbanisme, utopies et réalités, une anthologie, CHOAY (Françoise), Paris, Seuil, 1965

Web sites:

-<http://www.sciences-po-urbanisme.fr2>

-Zahia Maghnous- Dris. Le projet urbain : du dessein au dessin, 2008 en ligne: <https://halshs.archives-ouvertes.fr/>

-Jean-Paul Carrière; Villes et projets urbains en Méditerranée <https://books.google.dz>

-définition de la centralité, en ligne: <http://www.toupie.org>

-La centralité urbaine au Luxembourg : analyse et perspectives, En ligne : <http://www.dat.public.lu>

-Le projet Urbain de Béthune, en ligne: <http://www.villesmoyennestemoins.fr>

-Un projet urbain pour le centre -ville de Gradignan, en ligne: <http://participation.bordeaux-metropole.fr/>

-Projet urbain Cœur de ville, en ligne: <http://www.ville-enghienlesbains.fr> />

http://www.hypergeo.eu/article.php3?id_article n= 46 : définition du terme centralité.

http://www.hypergeo.eu/article.php3?id_article n= 13: définition des lieux centraux fondés sur la théorie de W. Christaller.

<http://www.archicontemporaine.org/RMA/p-8-lg0-Novaparc.htm>

<http://www.anaa-architectes.com/projet/siege-de-region>

<http://www.egis.fr/action/realisations/siege-de-la-region-nord-pas-de-calais>

TABLE DES MATIERES

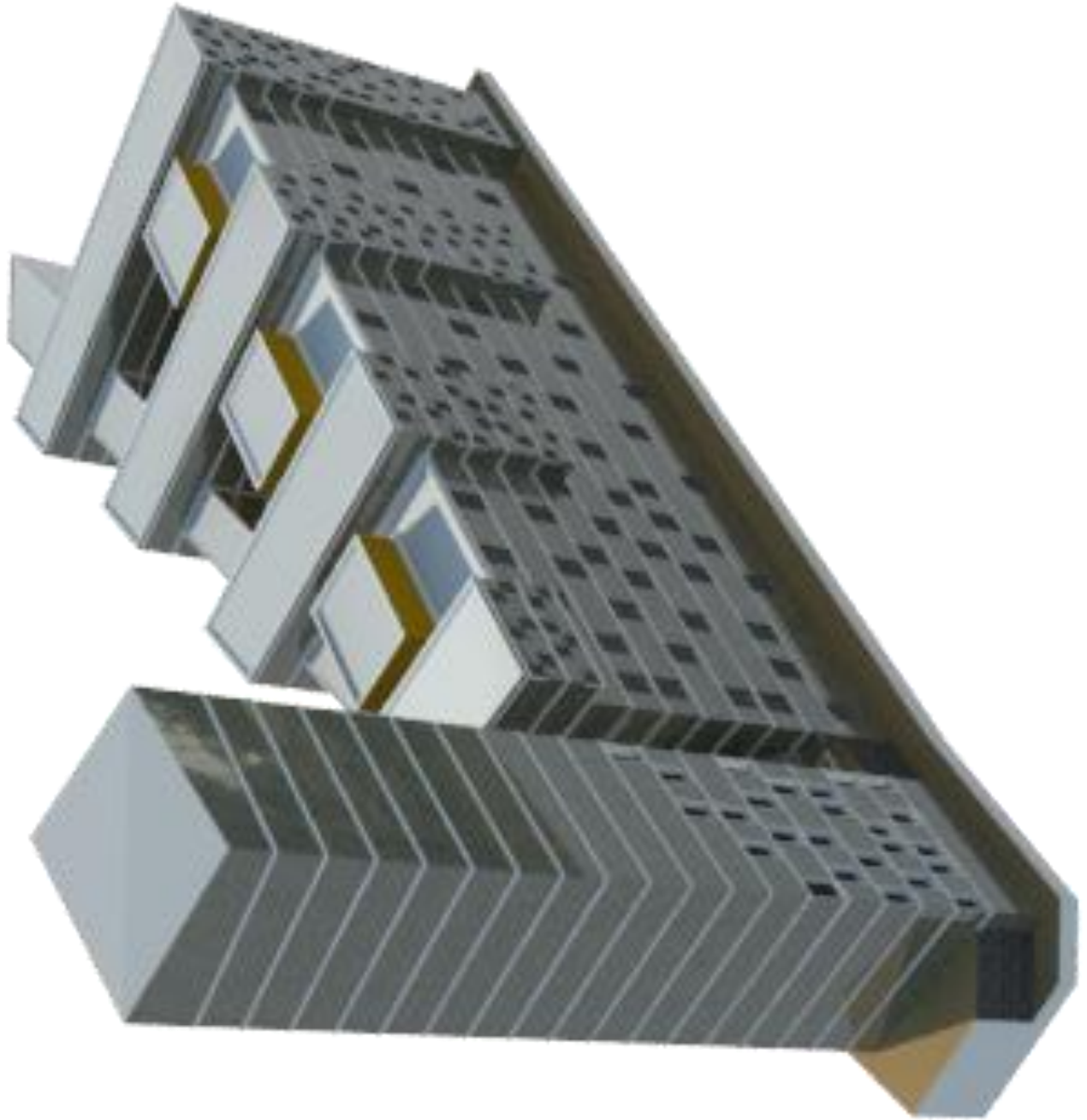
DEDICACE.....	3
DEDICACE.....	4
REMERCIEMENT	5
SOMMAIRE	6
TABLE DES ILLUSTRATIONS ET TABLEAUX	7
INTRODUCTION	10
CHAPITRE 01 : BASES THEORIQUES	12
A. INTRODUCTION	13
B. DEFINITION DES CONCEPTS.....	13
a- DEFINITION DE CENTRE VILLE.....	13
b- DEFINITION DU CENTRE URBAIN	14
c- DEFINITION DE L’HYPER-CENTRE.....	14
d- LA CENTRALITE URBAINE.....	15
e- L’AMELIORATION DE L’HABITABILITE.....	15
f- L’IMAGIBILITE.....	15
C. METHODOLOGIE.....	16
D. REFERENCES THEMATIQUES	17
1. UNE NOUVELLE CENTRALITE A NANTERRE	17
2. UNE NOUVELLE CENTRALITE A CARRIERE SOUS-POISSY	18
3. CENTRE URBAIN D’EVERY	20
4. L’HYPER CENTRE DE BORDEAUX.....	21
5. QUARTIER TAMARIS A ALES UNE CENTRALITE ET UNE ATTRACTIVITE A RENFORCER.....	24
CHAPITRE 2 : PARTIE ANALYTIQUE	28
A. INTRODUCTION	29
B. SITUATION	29
C. ANALYSE URBAINE.....	31
1. TRAME PARCELLAIRE.....	31
2. TRAME VIAIRE.....	33
3. PLAIN URBAIN BATIT	34
4. ESPACE LIBRE.....	35
5. LES FONCTIONS	35
6. SYNTHESE	36
D. L’image urbaine.....	37

1. LES FACADES.....	37
2. ANALYSE SEQUENTIELLE.....	38
A. LE 1 ^{er} PARCOURS	38
B. LE 2eme PARCOURS	42
3. SYNTHESE	47
E. Circulation.....	48
1. Réseau de voiries.....	48
2. CHARGE ET CAPACITE DES CARREFOURS	50
3. STATIONNEMENT	52
4. LIGNE DE TRAMWAY	53
F. LA MORPHOLOGIE DE TERRAIN.....	54
SYNTHESE GENERALE	56
CHAPITRE 03 : PARTIE PROJET.....	57
A.INTRODUCTION	58
B.1 REFERENCES THEMATIQUES : POLE DE GOUVERNANCE	58
1. SIEGE DE REGION NORD-PAS-DE-CALAIS	58
2. LE POLE METROPOLITAIN DU PAYS DE BREST.....	63
B.2 REFERENCES THEMATIQUES : POLE D’HABITATION	64
1. GROUPEMENT D’HABITATION EN AQUITANIS (France).....	64
2. POLE RESIDENTIELLE INTEGRE A VUTRY.....	65
3. HABITAT DENSE EN HYPER CENTRE PARISIEN	67
SYNTHESE	69
B.3 REFERENCES AUX COMPLEXES SPORTIFS.....	70
1. COMPLEXE SPORTIF KHALIFA SPORT CITY (QATAR)	70
2. LE CENTRE SPORTIF DE L'UNIVERSIADE A SHENZHEN, ENCHINE	79
3. LE CENTRE SPORTIF DE NANTONG EN CHINE.....	85
SYNTHESE	89
C. PROGRAMMATION.....	90
a. PARKING A ETAGE.....	91
b. POLE DE GOUVERNANCE.....	91
c. POLE D’HABITATION	92
d. POLE SPORTIF	93
D. PROJECTION	100
BIBLIOGRAPHIE.....	101
TABLE DES MATIERES	103

ANNEXES.....	106
A. Pôle de gouvernance.....	107
B. Pôle d’habitation.....	110
C. Pôle sportifs.....	113

ANNEXES

A. Pôle de gouvernance

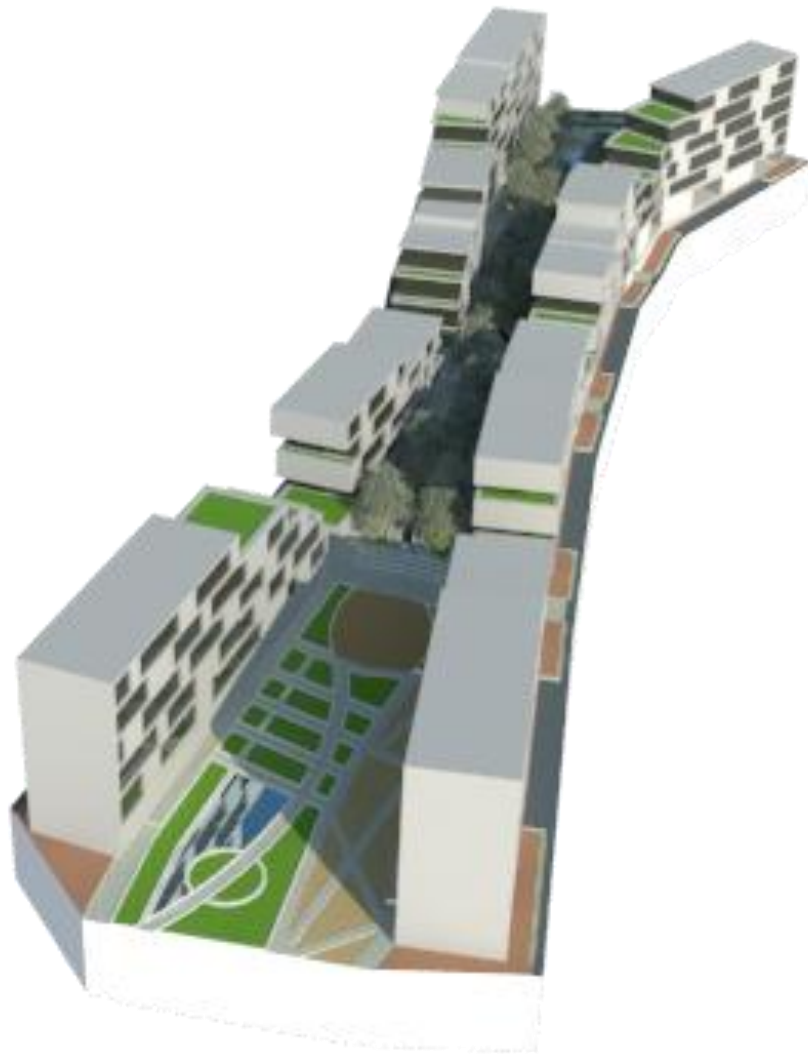






B. Pôle d'habitation







C. Pôle sportifs

