



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
People's Democratic Republic of Algeria
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
Ministry of Higher Education and Scientific Research
جامعة عبد الحميد بن باديس - مستغانم
University Abdelhamid Ibn Badis - Mostaganem
كلية العلوم والتكنولوجيا
Faculty of Sciences and Technology
قسم الهندسة المعمارية
Architecture département



MEMOIRE DE FIN D'ETUDE DE MASTER ACADEMIQUE

Domaine : Architecture et Métiers de la Ville

Filière : Architecture

Spécialité : Architecture

Option : Patrimoine

Thème

**Essai de patrimonialisation de renouvellement urbaine des
délaissé du tracé tramway de Mostaganem (fragment02)**

Présenté par :

Kerdjana Firdaous

Mahdjoub araibi Amal

Soutenu le 21 / 06 / 2022 devant le jury composé de :

Président : Mr A. Berras

Examinatrice : Mme R. Benhamou

Examineur : Mr H. Silarbi

Encadrant : Dr. M.A. Djeradi

Année Universitaire : 2021/2022

Remerciements

Avant tous, nous remercions le dieu le tout puissant de nous avoir donné la force et le courage pour mener à bien ce modeste travail.

Nous tenons également à exprimer nos plus sincères remerciements à Dr M.A. DJERRADI, notre encadrant d'avoir accepté d'encadrer ce travail, on le remercie pour sa compréhension, ses encouragements, son soutien moral, sa disponibilité et scientifique accordé tout au long de ce travail. Qu'il trouve ici l'expression de nos profondes gratitude.

Nos gratitude vont aussi aux membres du jury **Mr A. Berras, Mme R. Benhamou, Mr H. Silarbi** qui ont accepté d'évaluer et d'examiner notre travail.

Nous tenons aussi à remercier l'ensemble des enseignants du département d'architecture de l'université Abdelhamid ibn Badis de Mostaganem et toute l'équipe pédagogique pour leur soutien, leurs conseils et leurs dévouements.

Dédicace

Nous remercions ce modeste travail à nous très chères parents Hadj Kerdjana, Fouzia Boudjemline et Mohamed, Karima Mahdjoub araibi les plus aimable qui nous ont soutenues et encouragées durant toutes les années d'étude. Et pour l'amour qu'ils nous ont toujours données.

A nous cher sœurs et frère pour leur soutiens et attentions. Ils nous ont permis de réaliser que la famille est sacrée. Ils étaient pour nous, une vraie source d'inspiration et ont été toujours à nous côtés durant les moments difficiles.

A mon cher frère Abdelkader Mahdjoub araibi et à mes jolies sœurs Fatima zohra , Amira, Meriem et Ahlem et à ma nièce Eline Belkacem et mon beau-frère Nadir Belkacem

Et mes jolies sœur Aya, Douaa, chimaa et selsabil Kerdjana et mon beau-frère Ahmed Bendriss.

Un merci particulièrement à celle qui a partagé avec nous les moments les plus beaux et les plus dures.

Nous pensées vont aussi à tous les amis à savoir Adel Djenidi, Mohamed Islem Bedjaoui, Taki Kouchi, Asma Benasla

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

FIRDAOUS, AMAL

Avant-propos

Cette étude sur les délaissés urbains fait partie d'une réflexion plus générale sur la question du renouvellement urbain, et notamment sur la possibilité d'améliorer des espaces dégradés et peu valorisés dans la ville actuelle. Ce terme de délaissé urbain m'est apparu dès le début de cette réflexion et paraît être le plus concordant pour qualifier ces espaces en manque de considération.

Cette réflexion cherche à questionner ces espaces de plus en plus pris en compte par les différentes politiques d'aménagement et vise à apporter des réponses quant à leur potentialité dans un contexte de densification de l'espace urbain. Les délaissés représentent donc un enjeu impactant pour concevoir la ville de demain.

Remerciements	i
Dédicace	ii
Avant-propos	iii
Liste des figures.....	ix
Liste des cartes.....	x
Liste des tableaux	xi
Résumé	xiii
abstract.....	xiv
I. Introduction.....	1
II. Question de départ	3
Questionnement :.....	3
Pertinence de l’objet de recherche.....	3
Hypothèse.....	3
Les objectifs.....	4
A l’échelle Architecturale.....	4
3. Cadre opératoire : méthodologie	5
3.1. Positionnement épistémologique	5
3.2. Méthodes	5
3.3. Approches.....	5
3.4. Techniques d’analyse.....	5
3.5. Outils d’analyse	5
Etape 1 : approche théorique	6
Etape 2 : approche territoriale et urbaine.....	6
Etape 3 : approche thématique.....	6
Etape 4 : approche conceptuelle	6
Etat de l’art	7
1.La ville :.....	7
2.Urbanisation :	7
3.La forme urbaine :	8

L'Ilot :.....	8
L'évolution de l'ilot à travers le temps :.....	8
Parcelle :.....	8
4.Reconstruire durablement la ville sur la ville :.....	9
5.Le tramway	9
5.1. Le tramway comme projet urbain négocié	9
5.2.Tramway d'Alger	10
5.3.Tramway à Oran :.....	11
5.4.Tramway à Sétif :	12
6.La porosité.....	13
Les échelles de la porosité :.....	13
L'échelle urbaine :.....	13
L'échelle architecturale :	14
Milieu Poreux :	14
7.délaisse urbain	14
7.1La notion entre friche et interstice	15
Friche :.....	15
7.2. Type des friches.....	15
7.2.3. Friches agricoles.....	15
7.3. Interstice	16
7.4. Différentes forme de délaissé urbain.....	17
7.5. L'apparence des délaissés urbains	17
7.6. Exemples thématiques	18
Un projet essentiellement porté sur la construction de logements pour requalifier un délaissé urbain de centre-ville d'Aubagne.....	18
8.Le renouvellement urbain :.....	19
8.1. Les objectifs du renouvellement urbain :.....	19
9. La reconversion urbaine :	19
9.1. Les principes de la reconversion :	20

10.Lisibilité urbaine :.....	21
10.1. Les éléments de la forme urbaine :	22
Les voies :.....	22
Les limites :	22
Les quartiers :	22
Les nœuds :.....	23
Les points de repère :.....	23
10.2. La production des séquences visuelles menant à l'espace.....	24
La séquence visuelle :.....	25
Une séquence :.....	25
Origine et démarche :	25
Définir les plans :.....	26
Démarche :.....	27
10.3. Les superstructures :	29
Le bâti.....	29
Méthode d'analyse du système bâti.....	29
Typologie typologique de base.....	29
- Le bâti ponctuel.....	29
- Le bâti linéaire.....	29
Relations topologiques entre les éléments bâtis et caractéristiques des trames bâties.....	30
Variantes topologiques	30
Variantes géométriques	30
Relations géométriques entre les éléments bâtis :	31
Variantes dimensionnelles :.....	31
-Relations dimensionnelles entre les éléments bâtis :.....	31
Les espaces libres :	32
Méthodes d'analyse des espaces libres :.....	32
Analyse topologique :.....	32

Présentation de l'espaces d'étude	34
1.la ville de Mostaganem.....	34
1.2. Les limites administratives	35
1.3. Accessibilité :	35
2.Le tramway de Mostaganem.....	36
1.4.1. Les stations (arrêt.....	36
Nombre total de station.....	36
24.....	36
Premier tronçon	36
20.....	36
Deuxième tronçon.....	36
04.....	36
Les Fragments du tracé.....	37
2.1. Fragment N1	37
2.1.1. L'évolution urbaine du fragment	37
2.1.2. Les éléments de la ville.....	39
.....	39
2.1.2.1. Les données sur les secteurs	40
2.1.2.2. Voies et parcours	40
.....	42
2.1.4. L'analyse séquentielle	43
2.1.5. La valeur architecturale de l'aire d'étude	46
2.1.6. Identification des délaissés urbains	48
2.2. Fragment N°2	50
.....	50
2.2.1. Evolution urbaine du fragment	52
2.2.2. Les éléments de la ville.....	54
2.2.3. Les données sur les secteurs	56
2.2.4.L'analyse séquentielle	57

.....	58
2.2.5. La valeur architecturale de l'aire d'étude	59
2.2.6. Identification des délaissés urbains	60
2.3. Fragment N°3	62
2.3.1. Evolution urbaine du fragment	63
2.3.2. Les éléments de la ville.....	64
2.3.3. Les données sur les secteurs	68
2.3.4. L'analyse séquentielle	69
.....	70
2.3.5. 2.2.6. Identification des délaissés urbains.....	72
Conclusion :	74
1. Etat des lieux	77
2. Descriptive des hangars	78
3. Argumentaire thématique :	81
4. Etat des précédents :	81
4.1. Réhabilitation d'une ancienne usine en incubateur d'entreprise	81
4.2. Incubateur d'entreprises à Archena.....	85
4.3. Synthèses :	88
5. Description du projet	90
Boite dans la boite :	93
Conclusion générale :	103
Bibliographie	104

Liste des figures

FIGURE 1:TIME LINE DE L'ILOT	8
FIGURE 3 : PLAN D'AMENAGEMENT D'UN PROJET URBAIN	19
FIGURE 2: FRICHE DES RAILS	18
FIGURE 4: LES ELEMENTS DE LA FORME IRBAINE ,KEVIN LYNCH	24
FIGURE 5: OUVERTURES FERMETURE D'UN CHAMP VISUEL	27
FIGURE 6 : CONCAVITE/ CONVEXITE DES FORMES DOMINANTES	27
FIGURE 7 : LES ELEMENTS DU PITTORESQUE	28
FIGURE 8 : ANALYSE SEQUENTIELLE DE REGENTS STREERS	29
FIGURE 9 : RELATIONS TOPOLOGIQUES ENTRE LES ELEMENTS BATIS ET CARACTERISTIQUES DES TRAMES BATIES	30
FIGURE 10: VARIANTES TOPOLOGIQUES DU SYSTEME BATIS	30
FIGURE 11 : VARIANTES GEOMETRIQUES	31
FIGURE 12 : RELATION GEOMETRIQUES ENTRE LES ELEMENTS BATIS	31
FIGURE 13 : LES RELATIONS DIMENSIONNELLES ENTRE LES ELEMENTS BATIS, CONSTANTE, VARIATION, DIMENSIONS	32
FIGURE 14 : LE TISSU PAVILLONNAIRE ET LE TISSU DE MAISON A PATIO	32
FIGURE 15 : SCHEMA DE L'ANALYSE TOPOLOGIQUE D'UN BATIS PONCTUEL	32
FIGURE 16 : SCHEMA DE L'ANALYSE TOPOLOGIQUE D'UN BATIS LINEAIRE	33
FIGURE 17 : SCHEMA DE L'ANALYSE TOPOLGIQUE D'UN BATI PLANAIRE	33
FIGURE18 : LES STATIONS DU TRACE TRAMWAY DE LA WILLAYA DE MOSTAGANEM	37
FIGURE 19 : DEPOT ET ATELIER _ CITE ADMINISTRATIVE	40
FIGURE 20 : COUPE DU TRACE TRAMWAY	41
FIGURE 21 : L'INTERSECTION DE LA CITE BELLEVUE ET LA CITE MARINE	42
FIGURE 23: LA BASE DU TRAMWAY SALAMANDRE	42
FIGURE 24 : USINE DU SUCRE BERRAHAL	43
FIGURE 22 : L'ENTREPRISE PORTUAIRE DE MOSTAGANEM	42
FIGURE 25: LES SEQUENCES VISUELLES OBTENUES DE LA ZONE D'ETUDE, AUTEURS DU MEMOIRE	44
FIGURE 26 : SHOOT SEQUENTIELLE	44
FIGURE 27 : SHOOT SEQUENTIELLE	44
FIGURE 28 : SHOOT SEQUENTIELLE	45
FIGURE 29 : SHOOT SEQUENTIELLE	45
FIGURE 30 : SHOOT SEQUENTIELLE	46
FIGURE 31 : SHOOT SEQUENTIELLE	46
FIGURE 32 : HABITAT INDIVIDUELLE /STYLE POPULAIRE	47
FIGURE 33 : : HABITAT COLLECTIF /STYLE INTERNATIONAL	47
FIGURE 34 : LA GARE SNTF	50
FIGURE 35: REMISAGE SECONDAIRE	50

FIGURE 36 : COUPE RUE BEN YAHIA BEL KACEM	55
FIGURE 37 : TRAFIC PARTAGE (MIXTE)	55
FIGURE 38: COUPE RUE BEN YAHIA BEL KACEM TRAFIC SEPARÉ	56
FIGURE 39 : SCHEMA DE LE CHEMIN SEQUENTIELLE	58
FIGURE 40 : HABITATS INDIVIDUEL	60
FIGURE 41: LA GARE ROUTIERE DE MOSTAGANEM	60
FIGURE 42: HABITATS COLLECTIFS	60
FIGURE 43: COUPE DU TRAFIC SEPARÉ	64
FIGURE 44 : ROND POINT BEN YAHIA BELKACEM	65
FIGURE 45 : L'INTERSECTION ENTRE LA ROUTE KHAROUBA ET BEN YAHIA BELKACEM	66
FIGURE 46 : JARDIN L'ARSA	66
FIGURE 47: PARC D'ATTRACTION MOSTA LAND	67
FIGURE 48: FACULTE DE LA MEDECINE	67
FIGURE 49: HOPITAL CHU DE MOSTAGANEM	68
FIGURE 50 :LE SENS DU PARCOURS ET LES TRADUCTIONS DES SEQUENCES, LES AUTEURS DU MEMOIRE	69
FIGURE 51: SHOOT SEQUENTIELLE	70
FIGURE 52: SHOOT SEQUENTIELLE	70
FIGURE 53 : SHOOT SEQUENTIELLE	70
FIGURE 54: SHOOT SEQUENTIELLE	70
FIGURE 55: SHOOT SEQUENTIELLE	70
FIGURE 56: SHOOT SEQUENTIELLE	70
FIGURE 57: SHOOT SEQUENTIELLE	71
FIGURE 58: COUPE A-A REPRESENTÉ LA FAÇADE URBAINE DU SITE D'INTERVENTION	79
FIGURE 59:COUPE B_B URBAINE DU SITE D'INTERVENTION	79
FIGURE 60: COUPE DE L HANGARS	79
FIGURE 61: LES FAÇADE DES HANGARS	80
FIGURE 62: REPRESENTÉ L'EXEMPLE ETUDIER	81
FIGURE 63: PLAN DE MASSE DE L'EXEMPLE ETUDIER	82
FIGURE 64:PLAN RDC, ARCHDAILY	83
FIGURE 65 : PLAN R+1 ,ARCHDAILY	83
FIGURE 66: DES VUES D'INTERIEURS DEL'EXEMPLE EUDIER	84
FIGURE 67: LES FAÇADES DE L'USINE	85
FIGURE 68: UNE PERSPECTIF SUR LES VOLUMES DU PROJET / AUTEURS DU MEMOIRE	92
FIGURE 69: PERCEPTIF SUR LE CORPS DU PROJET , INCUBATEUR D'ENTREPRISE / AUTEURS DU MEMOIRE	92
FIGURE 70: PLAN DE MASSE FINALE /AUTEURS DU MEMOIRE	93
Liste des cartes	
CARTE 1: TRACE DU TRAMWAY D'ALGER	11

CARTE 2: TRACE DU TRAMWAYD'ORAN	12
CARTE 3 :TRACE DU TRAMWAY DE SETIF	13
CARTE 4: : LA SITUATION DE LAVILLE DE MOSTAGANEM PAR RAPPORT AU PAYS ,GOOGLE MAPP	34
CARTE 5 : : LES ACCES A LA WILLAYA DE MOSTAGANEM	35
CARTE 6 :: LES TROIS FRAGMENTS DU TRACE TRAMWAY	37
CARTE 7 :: PLAN D'EVOLUTION URBAINE DU FRAGMENT°1 ,AUTEURS DU MEMOIRE	38
CARTE 8 :: PLAN DE DELIMITATION DU FRAGMENT SELON LES PRINCIPES DE KEVIN LYNCH, AUTEURS DU MEMOIRE	39
CARTE 9: REPRESENTE LES NOEUDS EXISTANTS DANS LA ZONE	41
CARTE 10 : PLAN DES SEQUENCES VISUELLES OBTENUES SUIVANT L'AXE DE TRAMWAY DU FRAGMENT N°1 , AUTEURS DU MEMOIRE	43
CARTE 11: PLAN DE FRAGMENT N°2, AUTEURS DU MEMOIRE	50
CARTE 12 : PLAN DE L'EVOLUTION URBAINE DU FRAGMENT N°2, AUTEURS DU MEMOIRE	52
CARTE 13 : PLAN DE PLAN DE DELIMITATION DU FRAGMENT N°2, AUTEURS DU MEMOIRE	54
CARTE 14: PLAN DES SEQUENCES VISUELLES OBTENUES SUIVANT L'AXE DE TRAMWAY	57
CARTE 15: REPRESENTE LE TROISIEME FRAGMENT, SOURCE.GOOGLEEARTH.	62
CARTE 16: L'EVOLUTION URBAINE DU FRAGMENT N°3	63
CARTE 17: REPRESENTE LES ELEMENTS DE LA VILLE	64
CARTE 19: ACCESSIBILITE ET CIRCULATION	77
CARTE 18 : VUE AERIENNE /SOURCE : GOOGLE EARTH	77
CARTE 20:PRESENTE L'ETAT DE FONCTION DE LA ZONE D'ETUDE	78
CARTE 21:LA TOPOGRAPHIE DU SITE	78
CARTE 22: PLANS DE MASSE DE L' ETAT ACTUEL	80
CARTE 23: PLAN DE MASSE DU SITE AVENT L'INTERVENTION	89
CARTE 24:PLAN DE L'INTERVENTION (DEMOLITION)	90
CARTE 25 : PLAN DES AXES OBTENUS DU TERRAIN	91
CARTE 26:PLAN DE LA FORME FINALE DU PROJET	91
CARTE 27:PLAN DE SOUS SOL DE L'INCUBATEUR D'ENTREPRISE, AUTEURS DIU MEMOIRE	94
CARTE 28: PLAN DE RDC DE L'INCUBATEUR D'ENTREPRISE ,AUTEURS DU MEMOIRE	95
CARTE 29: PLAN R+1 DE L'INCUBATEUR D'ENTREPRISE ,AUTEURS DU MEMOIRE	96

Liste des tableaux

TABLEAU 1: TYPES DES FRICHES ET DES INTERSTICES URBAINES.....	17
TABLEAU 2 : NOMBRE DE STATION DU TRACE TRAMWAY.....	36
TABLEAU 3 : REPRESENTE LES CARACTERISTIUE DES SECTEURS DU FRAGMENT N°1.....	40
TABLEAU 4:LES DELAISSES URBAINS DU FRAGMENT N°1	48
TABLEAU 5 : LES DONNEES SUR LES SECTEURS	56
TABLEAU 6: LES DELAISSES URBAINES DU FRAGMENT N°2	60
TABLEAU 7 : LES DONNEES SUR LES SECTEURS	68

TABLEAU 8 :LES DELAISSE URBAIN DU FRAGMENT N°3 72

Résumé

Les friches industrielles constituent un potentiel de développement majeur, leur récupération pour la construction de nouveaux projets urbains s'inscrivent pleinement dans l'objectif du renouvellement urbain. Ils offrent incontestablement des potentialités de développement urbain et s'imposent comme une opportunité adéquate pour contrecarrer l'étalement urbain et ses effets néfastes, visant à refaire la ville dans un esprit durable nouveau « refaire la ville sur la ville ».

Ce projet, sous forme d'opération de renouvellement urbain, et qui se situe à une échelle intermédiaire entre les stratégies urbaines et la création architecturale de bâtiment, prennent en compte localement les grands enjeux globaux.

Dans ce contexte, la présente recherche fixe comme objectif d'explorer la démarche du projet urbain, afin de fournir des recommandations applicables dans le cas du quartier Hamou Boutlilil Mostaganem pour une stratégie efficace du renouvellement urbain des friches industrielles de la période coloniale.

Pour atteindre cet objectif, ce travail de recherche est basé sur l'identification des délaissés urbains du tracé tramway Mostaganem afin de mieux cerner notre problématique. Il s'appuie également sur l'étude thématique des exemples étrangers de reconquête des friches industrielles et leurs mutations en renouvellement urbain. Dans le but de donner un aspect plus concret à notre recherche à travers la confrontation de la théorie et du contexte réel algérien, en essayant par la suite d'appliquer les conclusions et les résultats issus de l'étape précédente sur notre cas d'étude, pour aboutir à identifier et découler une synthèse, afin d'atteindre l'objectif visé.

abstract

Industrial wastelands constitute a major development potential, their recovery for the construction of new urban projects is fully in line with the objective of urban renewal. They undeniably offer potential for urban development and stand out as an adequate opportunity to counteract urban sprawl and its harmful effects, aiming to remake the city in a new sustainable spirit "remaking the city on the city".

This project, in the form of an urban renewal operation, and which is located on an intermediate scale between urban strategies and the architectural creation of buildings, locally takes into account the major global issues.

In this context, this research sets the objective of exploring the approach of the urban project, in order to provide recommendations applicable in the case of the Hamou Boutlilis Mostaganem district for an effective strategy for the urban renewal of the industrial wastelands of the colonial period.

To achieve this objective, this research work is based on the identification of the urban neglected of the Mostaganem tramway route in order to better understand our problem. It is also based on the thematic study of foreign examples of the reconquest of industrial wastelands and their mutations in urban renewal. In order to give a more concrete aspect to our research through the confrontation of theory and the real Algerian context, by subsequently trying to apply the conclusions and results from the previous stage to our case study, in order to identify and derive a synthesis, in order to achieve the targeted objective.

I. Introduction

L'on constate que depuis ces dernières années et grâce au contexte économique favorable, une nouvelle démarche de l'urbanisme se met progressivement en place à travers de grands projets structurants, qui se manifestent au plan purement économique par la multiplication des échanges de biens, de services et de capitaux.

D'où le transport qui joue un rôle très important pour faciliter ces échanges. Le domaine du transport comprend l'ensemble des activités destinées à assurer le déplacement des personnes et des biens par voie terrestre (routière et ferroviaire), maritime et aérienne. L'activité des transports est située, comme dans tous les pays, au carrefour des échanges économiques.

Le transport urbain induit un mouvement, une dynamique entre un lieu et un autre, un moyen de lecture de l'espace urbain, et un moyen d'intervention sur un tissu urbain déjà existant ou vierge.

A ce constat, La question de l'interface ville et transport urbain n'est pas une question qui date d'aujourd'hui, mais qui s'est développée depuis l'aube de l'humanité, ou la ville classique était construite à l'échelle du piéton. Cette ville, sera remise en cause par l'essor du chemin de fer au 19 -ème siècle.

Le choix du tramway est un choix d'urbanisme fort, car il implique d'énormes changements dans les usages et le paysage des parcours traversés, en créant des perspectives le long de son tracé. Le tramway est ainsi un projet de ville. L'acte fondateur d'une politique d'espace urbain public, encourage l'utilisation des transports en commun et la marche à pied sans négation du rôle nécessaire de l'automobile. Le projet de tramway s'appuie sur les différentes strates qui composent l'espace urbain. Au cœur de la ville et restitue en même temps la place de ses habitant, ce qui passe par la recherche d'urbanité.

La réalisation du projet du tramway de Mostaganem porte sur la réalisation de deux lignes sur un linéaire global dépassant 14,2 km, avec un total de 24 stations ainsi que quatre ouvrages d'art. La construction d'un parc et d'un atelier de maintenance sur une superficie de 12 hectares a complété le projet sur la localité de Salamandre. La ligne parcourt l'agglomération de Mostaganem, avec en particulier trois trémies dans une zone d'urbanisation dense en centre-ville. Le réseau se répartit sur deux lignes. La première relie la zone « Salamandre » au pôle universitaire de Kharrouba en passant par le centre-ville, le vieux quartier de Tigdit et la faculté de médecine, sur une distance de 12,2 km. La seconde ligne relie l'ancienne gare ferroviaire de Mostaganem à la nouvelle gare routière via les cités « 5 juillet » et « Benyahia Belkacem », sur une distance de 2 km ;

Néanmoins le tracé de ce dernier a provoqué l'apparence des pores, hangars, de nombreux projets industriels ont cessé de fonctionner, et des grands bâtiments désaffectés, la plupart de ces friches restent inexploitées laissant place à des vides urbains amorphes et mal entretenus.

II. Question de départ

« L'aménagement du territoire n'est pas seulement là pour réparer les erreurs du passé, il doit surtout éviter d'en créer »

Cette étude nous a amené à nous poser au préalable de multiples interrogations. La première d'entre elles est de savoir comment définir les délaissés urbains autour du tracé du tramway. En effet, bien que les acteurs urbains l'emploient assez souvent, il semble assez difficile tout de même de les définir précisément. Il convient donc de s'interroger sur les différents types de délaissés urbains que l'on trouve dans le boulevard. Il s'agira également de comprendre comment ces espaces sont apparus dans le tissu urbain et pourquoi leur réutilisation semble poser des difficultés.

La prise en compte des différentes contraintes sauvées peut sauvegarder le devenir de ces espaces et ceci par l'intégration d'une approche de durabilité urbaine qui répond aux normes écologique et sociale de la ville.

C'est dans le souci de construire dans le construit nous allons formuler notre question de départ :

Quelle serait le devenir des pores du tracé de tramway de la ville de Mostaganem ?

Questionnement :

Comment requalifier le tracé sur lui-même ?

Comment revaloriser ces espaces perdus en réglant les problèmes liés ?

Comment d'évaluer l'impact du tracé du tramway sur la lisibilité urbaine de la ville de Mostaganem ?

Pertinence de l'objet de recherche

Cette étude a pour objectif de diminuer l'effet du tracé du tramway sur le tissu urbain et de proposer une réponse urbanistique et architecturale aux potentialités des délaissés urbains. L'objet, rappelons-le, est d'identifier les pores urbains résidus du tracé du tramway et les requalifier. Ensuite, proposer une typologie de projet potentiel intégrant les différents enjeux de la ville actuelle. Cette typologie est le résultat d'une méthodologie cartographique. En effet, les outils cartographiques sont devenus aujourd'hui un des instruments de travail de l'urbaniste.

Hypothèse

D'après la problématique on peut répondre aux questions avec Les hypothèses suivantes :

A l'échelle Urbain

- La présence des poches dans le tissu urbain de la ville constitue une solution pour le renouvellement urbain et la requalification de tracé du tramway

A l'échelle Architecturale

- Le manque de certains équipements, l'aménagement précaire des espaces résiduels entravent le développement de ce district

Les objectifs

Cette étude a pour objectif de proposer une réponse générale quant aux potentialités des délaissés urbains et de L'objet de la présente contribution est dévalué l'impact du tracé du tramway sur la : lisibilité urbaine de la ville de Mostaganem

. Bien que notre travail est concerné de :

A l'échelle Urbaine

L'urbanisme se conçoit de l'échelle d'une opération (projets de composition urbaine) à celle d'une région urbanisée (schéma directeur régional) Il comporte une dimension spatiale (instituer ou rétablir des équilibres spatiaux).

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

A l'échelle Architecturale

- Revaloriser ce délaissé urbain, améliorer l'état du patrimoine bâtis, et les conditions d'habitat.

3. Cadre opératoire : méthodologie

Le but de ce chapitre est d'exposer la méthodologie de recherche d'éprouvée, et d'apporter les justificatifs quant à la conformité de l'approche retenue par rapport aux objectifs attendus.

3.1. Positionnement épistémologique

Afin de mener notre recherche et s'interroger sur la nature de la méthode et la valeur des connaissances produite en se trouve face à plusieurs positions épistémologiques ; nous avons choisies le constructivisme (apparence des délaissés et son devenus). Pour qu'on puisse trouver des réponses nous avons entamé des interviews avec l'entreprise Cosider de construction de la willaya de Mostaganem et LEMA ; et des visites du tracé de tramway et observer les délaissés existent.

3.2. Méthodes

L'évolution des sciences a été très liée au développement de la technique et de la méthodologie. Pour répondre à notre question de départ nous avons utilisé la méthode fonctionnaliste c'est la difficulté qu'ont éprouvé certains chercheurs de trouver les causes des phénomènes à étudier qui les a conduits vers une interprétation de leur fonction.

La méthode inductive est une méthode en sciences social, qui consiste à partir du concret pour passer à l'abstraire. A partir de l'observation empirique des faits, nous pouvons élaborer des propositions et dégager des schémas communs d'interprétation les menant au développement d'une nouvelle théorie.

3.3. Approches

La méthode qualitative est une méthode de recherche descriptive de se concentre sur des interprétations, des expériences et leur signification.

3.4. Techniques d'analyse

Notre choix s'est porté sur les techniques de l'approche qualitative car elle assure la collecte des données quantifiables qui aboutissent à des résultats chiffrés et numérique, elle permet de faire l'analyses descriptive de la nature du tissu urbain de la zone d'étude (tracé du tramway). Des fiches signalétiques de chaque délaissé (observation) et graphique (interview). Notre étude a été basé sur l'identification des délaissés urbain qui sont résidus par le tracé du tramway de la ville de Mostaganem. Pour qu'on puisse trouver des réponses nous avons entamé des interviews avec l'entreprise Cosider de construction de la willaya de Mostaganem et LEMA ; et des visites du tracé de tramway et observer les délaissés existent

3.5. Outils d'analyse

Le processus de notre étude se décline en trois phase de travail : recueil de l'information ; traitement de l'information ; analyse de l'information. L'analyser des données récoltées par retranscrire, décrypter et utiliser un codage.

La démarche méthodologique était plus que nécessaire pour une bonne maitrise du sujet. En premier lieu le travail a été mené suivant cinq étapes principales :

Étape 1 : approche théorique

Dans cette première étape il s'agit de constituer une base documentaire théorique relative aux concepts traités de façon globale. Une démarche itérative a été adoptée au fur et à mesure de l'avancement du travail.

Étape 2 : approche territoriale et urbaine

Dans cette étape, une lecture générale s'est avérée nécessaire à l'échelle territoriale et urbaine de Mostaganem en se basant principalement sur le tramway et l'identification des pores et les friches.

Étape 3 : approche thématique

Cette étape a été consacrée quant à elle à l'analyse des exemples choisis pour appréhender les éléments de programmation, les exigences normatives et technique de conception ...

Étape 4 : approche conceptuelle

Dans cette étape, permet le passage d'une image mentale vers un discours et enfin une réalité spatiale volumétrique afin de déterminer la zone d'étude (friche industrielle).

Etat de l'art

Le Tramway (ou tram) est une forme de transport en commun urbain ou interurbain circulant sur des voies ferrées équipées de rails plats (alors que ceux des trains sont légèrement inclinés vers l'intérieur de la voie) et qui est implantée en site propre ou encastrée à l'aide de rails à gorge dans la voirie routière. Aujourd'hui, il est généralement à traction électrique. Le projet de tramway peut d'abord s'analyser, en termes d'organisation des déplacements urbains, en tant que mode de transport dans la ville et l'agglomération, avec plusieurs enjeux imbriqués : se déplacer, pour exercer son activité professionnelle comme pour son quotidien et ses loisirs, accéder à des équipements et des services, etc. Plus largement, il est produit comme une illustration paradigmatique de l'action publique urbaine en développement durable (DD), et se situe à ce double titre comme un dispositif transversal, à la croisée de plusieurs domaines d'intervention : • social (le développement social des quartiers, la production de lien matériel, cognitif et social face à la ségrégation spatiale, ou encore les rapports centre-périphéries, à la fois au niveau de la ville-centre et entre cette dernière et les autres communes de l'agglomération, sinon dans la production de centres secondaires à l'échelle métropolitaine, notamment)

1.La ville :

La ville est un objet de préoccupation pour plusieurs champs disciplinaires et un objet d'étude pour plusieurs autres spécialistes autres que l'architecte démographes, historiens, sociologues...¹

La ville est un système complexe résultant des interactions entre différents facteurs déterminants : développement historique, progrès technique, réglementation, organisation sociale, conditions économiques, pouvoir politique et références culturelles²

2.Urbanisation :

L'urbanisation est "l'action de créer une agglomération avec ou sans planification, impliquant la construction de nouveaux bâtiments et de nouvelles infrastructures" Du fait on pourrait considérer l'urbanisation comme un processus « d'artificialisation » progressif et irréversible³ de l'espace naturel.

Plus de la moitié de la population mondiale vit actuellement en ville, contre un peu plus d'un tiers en 1972 et 47% en 2000. Ce taux devra atteindre 65% en 2050³

¹ Le Grand Larousse Universel

² Mr M AICHE. Cour de théorie de l'urbanisme 2ème année master.

³ Programme des nations unies pour l'environnement, L'avenir de l'environnement mondial GO3, De Boeck Université, Paris, 2002

3.La forme urbaine :

La ville est composée de multiples formes urbaines dictées par les matériaux, les techniques de construction, une idéologie, une époque ... la forme urbaine est :

« ... Partie du territoire urbain identifié globalement correspondant à une zone homogène du point de vue morphologique. Il peut présenter une ou plusieurs limites nettes ou se terminer par des franges diffuses [...]. Il peut, au plan de la pratique urbaine, recouvrir la notion de quartier ou proposer un découpage totalement différent »

Elle est composée d'éléments, qui sont les suivants : le parcellaire, l'îlot, l'utilisation du sol, le plan, le tissu urbain⁴ .

On va détailler :

L'îlot :

La division de l'espace urbain est déterminée par l'intersection de l'axe du maillage urbain correspondant au maillage. Il se caractérise par sa forme, son épaisseur et son organisation interne.

« C'est la plus petite unité de l'espace urbain, entièrement délimitée par des voies. L'îlot est lui-même divisé en parcelles, unités de propriété de taille variable mais de forme le plus souvent quadrangulaire, et dont les limites sont souvent perpendiculaires aux limites de l'îlot, en bordure de voie, sauf dans le cas des villes anciennes, où le réseau viaire, et par conséquent les limites d'îlot, ont pu être modifiés au cours des temps sans entraîner de modifications des limites parcellaires à l'intérieur des îlots »⁵

L'évolution de l'îlot à travers le temps :

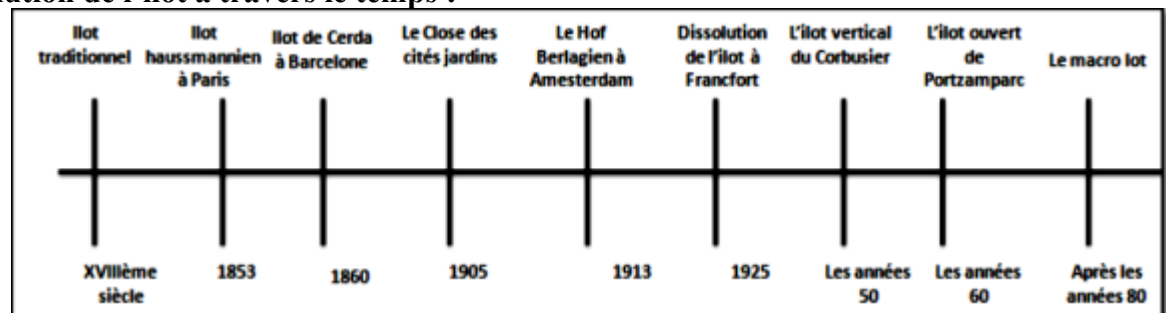


Figure 1:time line de l'îlot

Parcelle :

« La parcelle matérialise sur le sol la propriété foncière, ses limites peuvent être plus ou moins matérialisées grâce à des toutes sortes, surtout en milieu urbain »⁶

⁴ Kevin Lynch, Image de la cité, éditions Bordas, 1976.

5 Selon Françoise Choay.

⁶ Unesco, Méthode d'analyse morphologique des tissus urbains traditionnels, p10

« La parcelle est généralement un espace privé. Certaines parcelles toutefois affectées à une usage public (batiments administratifs, écoles, équipements, divers...) »⁷

« Unité de propriété, et donc une unité cadastrale à caractère fiscal. En tant que portion du sol, elle fait l'objet d'une évaluation distincte pour l'assiette de la contribution foncière. La parcelle correspond en principe à une portion de terrain d'un seul tenant »⁸

4.Reconstruire durablement la ville sur la ville :

Il s'agit ici d'analyser dans une perspective systémique les enjeux de l'environnement urbain posés par la transformation et le fonctionnement de nos trois villes (Tours, Joué-le-Tours et Barranmire) et d'interroger les différentes typologies morphogéographiques urbaines propres à chaque ville, et les différentes conditions de mise en œuvre de projets urbains denses et durables. A travers les thématiques de densification et d'objectifs de développement durable (fonction, composition sociale, centralité, transports en commun, espace public, etc.), nous mettons l'accent sur des stratégies de développement urbain durables et cohérentes. D'une part, dans la première sous-section, nous observons que nos trois villes montrent un objectif commun d'appliquer la densification, Conçu pour préserver l'environnement et redonner une qualité de vie urbaine plus agréable aux citoyens. En revanche, dans la deuxième sous-section, on constate qu'il n'y a pas de modèle unipolaire des villes denses, mais plutôt une diversité de schémas d'organisation de la densité qui répondent aux enjeux de l'optimisation foncière. La qualité de vie dans la ville locale est excellente.

5.Le tramway

Le Tramway (ou tram) est une forme de transport en commun urbain ou interurbain circulant sur des voies ferrées équipées de rails plats (alors que ceux des trains sont légèrement inclinés vers l'intérieur de la voie) et qui est implantée en site propre ou encastrée à l'aide de rails à gorge dans la voirie routière. Aujourd'hui, il est généralement à traction électrique.

5.1. Le tramway comme projet urbain négocié

Le projet de tramway peut d'abord s'analyser, en termes d'organisation des déplacements urbains, en tant que mode de transport dans la ville et l'agglomération, avec plusieurs enjeux imbriqués : se déplacer, pour exercer son activité professionnelle comme pour son quotidien et ses loisirs, accéder à des équipements et des services, etc. Plus largement, il est produit comme une illustration paradigmatique de l'action publique urbaine en développement durable (DD), et se situe à ce double titre comme un dispositif transversal, à la croisée de plusieurs domaines d'intervention : • social (le développement social des quartiers, la production de lien matériel, cognitif et social face à la ségrégation spatiale, ou encore les rapports centre-périphéries, à la fois au niveau de la ville-centre et entre cette dernière et les

⁷ Unesco, Méthode d'analyse morphologique des tissus urbains traditionnels, p10

⁸ Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement

autres communes de l'agglomération, sinon dans la production de centres secondaires à l'échelle métropolitaine, notamment) ;

- environnemental (le développement durable, par rapport à des problématiques structurantes comme la circulation automobile et l'extension urbaines, mais aussi la promotion de modes de déplacements doux et un renouvellement du traitement des espaces publics : végétalisation des lignes et aménagement des espaces voisins, etc.) ;
- économique (développement local, zones d'activités périurbaines, attractivité pour les entreprises...)
- il convient d'ajouter le domaine culturel – et cela à divers titres : accès aux équipements et biens publics à dimension culturelle, aménagements des lignes de tram avec des œuvres d'art ; acculturation aux modes de déplacements doux et au développement durable urbain ; promotion d'une mixité sociale et spatiale en termes d'interculturalité, etc. On le comprend, le projet de tram n'est pas qu'un projet technique, mais emporte, en tant que dispositif (susceptible d'être décliné à travers différents outils, au sens de Lascoumes et Le Galès¹) une dimension proprement politique

. Ces deux registres sont en permanence imbriqués. La problématique de la sécurité le révèle spécialement, entre sûreté et fiabilité du matériel et du réseau (qu'il n'y ait pas d'incidents de ligne, que les cadencements soient respectés, etc.), et sécurité (et sentiment sûr) des personnels et des usagers qui empruntent le tram, dont la « mission sociale » est de relier des quartiers aux profils socio-économiques différents, pour en développer certains et revitaliser d'autres, mettant ainsi en rapport des groupes d'habitants provenant d'univers eux-mêmes aussi distincts (et qui ne voient pas nécessairement la même chose dans ce que représente le tram). Peut-on « négocier » sur de tels enjeux ? D'où la question de la surveillance des lignes et du réseau qui se pose, et s'impose sur les agendas politiques locaux, avec pour réponse (parmi d'autres) dans les deux cas étudiés la vidéosurveillance. Ceci revient à interroger sous un autre jour la question de la gestion des espaces publics réaménagés avec un tram qui « déborde » ses emprises en tant que moyen de transport pour façonner les espaces qu'il traverse et irrigue.

5.2. Tramway d'Alger

L'un des grands projets de transport prévus pour la capitale est la réalisation de la première ligne de tramway qui doit compléter la panoplie des moyens de transport mis et à mettre en place, afin de satisfaire la demande croissante de déplacements des Algérois et leur



Carte 3 :tracé du tramway de Sétif

6.La porosité

Du latin poros (passage) et sitas (espace), est une conception de l'espace extrêmement intéressante. Théoriquement, elle représente le rapport entre les pleins et vides d'un milieu qui peut être traversé par différents fluides⁹.

L'emprunt du concept de la porosité à l'urbain possède des grands avantages (lisibilité, densité et inter connectivité), en s'opposant aux problématiques inhérentes au concept de perméabilité (sécurité, intimité, système de circulation, etc.).

Les échelles de la porosité :

« L'approche poreuse à l'architecture qui permet densité, inter connectivité et confort »¹⁰. Les défis de cette approche sont nombreux. Dans un environnement présentant une porosité effective intéressante (système de pores et d'anfractuosités connectés). On donne un exemple sur l'application de la porosité sur les trois échelles :

L'échelle urbaine :

Les systèmes de circulation doivent être clairs, mais non ségrégués, riches, lisibles, simultanément, sécuritaires. Ils offrent ainsi une connectivité de qualité entre les milieux.

9 Francis Falardeau-Laperle, Porocité, Mémoire pour l'obtention du grade de master en architecture 2^{ème} année d'architecture Université Laval, 2010, p1

10 Mélanie. G. p2

L'échelle architecturale :

Certains espaces peuvent alors devenir de véritables sas qui établissent une transition entre des espaces connexes ; ces sas peuvent alors régir ou moduler les transitions des flux, dans le réseau de connexion qui d'opère.

Milieu Poreux :

Titre modulant et régissant les échanges entre deux milieux semblables ou différents avec une forte capacité d'absorption¹¹. D'autre part un milieu poreux est constitué par une matrice solide et des vides appelés pores ces vides peuvent être remplis par de l'eau de l'aire ou l'autre fluides ces espaces et ouvertures créent un véritable système connecteur et structural ces dernières, interstices moléculaires, pores, capillaires et même « forcedspaces ». Elles possèdent des qualités physique et tectoniques bien distinctes qui redent les milieux poreux riches et variés. La formation des milieux poreux est graduelle, spontanée et elle répond le plus souvent à des besoins internes insufflés ou à des pressions externes du milieu¹².

- **Les espaces « soft/hard »¹³** : dans un milieu poreux, les espaces solides font la structure spatiale. La porosité comprend tant les espaces connectés, la robustesse d'un milieu passe par le rapport qui existe entre : Les espaces hard : espaces inchangeables : services verticaux, ascenseur, cages d'escaliers, espaces techniques dédiés. Ce rapport de robustesse peut être ajusté selon le type d'utilisation du bâti et ainsi faire varier le pourcentage d'espaces utilisés /utilisables de l'ouvrage architectural.

7.delaissé urbain

Commençant par les définitions trouvées dans les dictionnaires classiques le premier dictionnaire a défini le terme délaissé par

Être laissé à l'abandon, sans soin dont on ne s'occupe pas, qu'on néglige¹⁴

Il convient d'associer à ce terme celui d'*urbain* afin que sa définition devienne espace laissé sans affectation dans une ville

Les délaissés sont souvent des espaces inemployés, abandonnés, vides pour ne pas dire pleins de traces et de souvenirs d'un autre temps ou d'un autre usage. Les recenser devrait

11 Scheidegger, Adrian. The physics of flow through porous media. Toronto : University of Toronto press 1974, p40

12 Francis falardeau-Laperle, p7

13 Bentley, Ian. 1985. Responsive environments. London: Architectural Press, p7.

VOXEL : La version volumique du pixel

14 LE DICTIONNAIRE LE PETIT LAROUSSE

prendre en compte la perception des habitants, souvent riverains. Leur aspect va de l'immeuble démolé aux espaces dessinés mais en attente de leur mise en œuvre. Dans la hiérarchie des espaces inemployés, les délaissés ont une identité, ce que n'ont pas les pieds d'immeubles, les bords d'infrastructures et autres remblais qui n'ont pas été qualifiés. Comme dans le jeu du taquet, le délaissé est la case vide nécessaire au mouvement, la respiration de l'urbaniste avant d'être le cauchemar ¹⁵

7.1 La notion entre friche et interstice

Friche :

La notion de friche a longtemps éprimé les terres agricoles non cultivées. Le dictionnaire la compare à la notion de jachère l'adjectif en friche se dit de ce qu'on laisse son soin, inemployé

Le dictionnaire de géographie indique que le terme de friche urbaine correspond à : d'anciennes usines, emprises délaissées d'origine ferroviaire, portuaire, militaire une friche peut donc comprendre une structure bâtie, elle est par conséquent bien synonyme de délaissé, mais nous pouvons lui attribuer une qualification temporelle. En effet, ce premier type de délaissé évoque un état d'entre deux temporels

7.2. Type des friches.

Relevons le fait que le déplacement du Bas-Rhin et l'ADEUS ont publié en mai 2000 un annuaire des friches présentes sur le territoire du Bas-Rhin. Aye comme objectif d'affiner la connaissance des espaces disponibles après réhabilitation pour de nouvelles activités. Une définition de la notion de friche a donné été précisée.

7.2.1 Friches industrielles.

Terrains bâtis ou non. Non réhabilités ou non réalisés. Entièrement délaissés depuis au moins 2 ans. Ayant participé à une activité industrielle ou artisanale. Terrains dégradés d'une telle façon que but nouvel usage n'est possible qu'après une remise en état Seuils : minimum 500 m² d'emprises pour le bâtiment ou 2000 m² pour le terrain.

7.2.2. Friches commerciales.

Bâtiments, locaux. Bureaux situés en milieu urbain dans une commune de plus de 5 000 habitants d'une surface minimum de 300 m² d'emprise. Vide depuis au moins 2 ans. L'état n'a pas d'importance (Damien ! réutilisable facilement ou pas).

7.2.3. Friches agricoles.

Bâtiments vacants (bâtiment d'élevage. serre. hangar...), situés hors agglomération, non réutilisables en l'état. initialement destinés à un usage lié à l'agriculture. abandonnés depuis au moins 2 ans. Surface minimum de 300 m².

15 de l'él. Chilpéric DE BOISCUILLÉ, directeur de l'ENSP Emmanuel BROCHARD, directeur du CAUE de Loir-et-Cher

7.2.4. Friches diverses.

Principalement des anciens sites militaires, anciens emprises SNCF. Stations-services. Cités ouvrière abandonnées situées en agglomération.

L'appellation de la friche se décline donc en fonction de l'ancien usage fait de l'espace où elle se situe : on peut ainsi la nommer friche industrielle. Friche artisanale, friche commerciale, friche tertiaire, friche culturelle, friche militaire, friche religieuse, friche ferroviaire, friche portuaire...etc. La friche peut être située en périphérie urbaine (terrains jamais bâtis, mais non cultivés) ou à l'intérieur du tissu bâti urbain (terrains antérieurement bâtis, mais avec un bâti démolit ou tombant en ruine). La friche évoque alors en milieu urbain, l'abandon, la non utilisation ou la sous-utilisation, voire une utilisation à titre transitoire, dans l'attente d'une nouvelle occupation.

La friche constitue alors une rupture, un vide dans un territoire et dans une société. « La friche marque la fin d'une territorialité' spécifique, la disparition de relations et d'interrelations. [...] elle est donc un indicateur de changement, un indicateur du passage de l'ancien à l'actuel, du passé au futur par un présent de crise » Raffestin, 1997, p15

Les friches urbaines résultent le plus souvent du déclin industriel et de la délocalisation d'activités, de la transformation des infrastructures, de la concurrence entre les utilisations du foncier : habitation, activité économique, activité non lucrative. De fait, la friche urbaine offre un bien rare et sollicité : du foncier disponible

Mais elle est aussi le lieu de la mémoire collective d'une communauté humaine et elle génère des représentations sociales, parfois contradictoires liées au devenir de ce lieu de mémoire.

« La friche est habitée par le souvenir de générations disparues et par les relégués de la délinquance ou de la misère »¹⁶.

Dans son déclin et dans sa période de vacances, on dit que la friche est « sous-occupée ».

7.3. Interstice

L'interstice apparaît comme un entre deux qui se vérifie dans trois dimensions :

Une dimension temporelle, car il représente un moment entre deux projets urbains ou architecturaux, Une dimension spatiale dans son rapport avec le territoire de la ville ; Enfin l'interstice reflète entre deux politiques l'interstice est considéré politiquement comme un défaut de la ville Mais plus qu'un défaut ,on peut le considérer comme un composant de la ville ,une pièce dans le jeu urbain.

L'interstice échappe aux moyens conventionnels de conception de la ville, justement parce qu'il est considéré par les autorités d'urbanisme comme « *politiquement incorrect* ».

¹⁶Les cahiers de l'Ecole de BIois/4, 2005, p3.

C'est alors qu'il faut y voir un véritable potentiel, support d'expériences urbaines. En échappant à la norme, l'interstice offre une ouverture d'usages.

Il est un lieu des possibles, pouvant être support d'une véritable appropriation citadine.

Ce potentiel d'appropriation se caractérise par une capacité à « *servir de support à l'intervention urbaine et être possédé* »¹⁷.

Il devient alors une propriété d'ordre moral, psychologique et affective, indépendamment de son statut juridique

7.4. Différentes formes de délaissés urbains

Tableau 1: types des friches et des interstices urbains

Friche	Interstices
Friche agricole	Terrain à contraintes naturelles
Friche économique	Terrain soumis aux risques
Friche de l'état	Terrain soumis aux nuisances
Friche liée au logement	Dents creuses
Friche liée au transport	
Friche en attente De reprise Des travaux	

La diversité des formes de délaissés urbains et interstices pouvant être considérés comme des vides urbains ou des non lieux interroge sur la manière dont ils sont apparus progressivement au sein du tissu urbain dans nos villes

7.5. L'apparence des délaissés urbains

Origine et formation des délaissés Les délaissés résultent d'un processus complexe, dans lequel des temporalités et des logiques multiples interagissent. Entre l'histoire longue de l'urbanisation, marquée par la mainmise de l'État puis par son désengagement, l'histoire, plus longue encore, de la mutation économique postindustrielle, et celle, plus courte, des crises immobilières, les sols urbains ont été soumis à des tensions de forces et de directions inégales. Non seulement les délaissés existent de manière structurelle, car les choix d'urbanisations extensives favorisent les vides, mais, en outre, les évolutions récentes des marchés ont renforcé cette tendance, en multipliant les terrains non rentables et « inutiles ».

¹⁷serfaty garzon « l'appropriation » in dictionnaire critique de l'habitat et du logement 2003

7.6. Exemples thématiques

Le projet « place au changement »

L'artiste Zurichoise rahelhegnauer a installé un jardin temporaire dans un espace abandonné au sein du quartier de la Goutte d'oe à Paris



Figure 2 : Etat des lieux de la place

Il a conçu une construction légère et simple pour faciliter l'enlèvement de la terre à la fin du projet. En amont, il a esquissé la structure du jardin comprise dans un espace d'une centaine de mètres carrés. Rahel a conçu environ cent vingt parcelles d'un mètre carré et non 20 parcelles de 6 mètres carrés comme prévu à l'origine. Ces jardinières de toile cerclées de fer, rondes comme des nids et posées les unes près des autres, ont chacune été planté, cultivée arrosée par une famille de la goutte d'or. Des fleurs et des herbes aromatiques ont été plantés, ainsi que des légumes.

2.4.2. La Friche des rails

Une œuvre scénographique ludique et poétique installée sur le délaissé ferroviaire du quartier du quartier des Trois Fontaines à Annecy



Figure 2: friche des Rails

Ce projet est porté par les élus de la Commune nouvelle d'Annecy dans le cadre d'un programme d'investissements publics initiant le renouvellement urbain de ce quartier. À partir de cette installation et de ses usages, la Ville d'Annecy engage un processus de consultation de la population et de participation citoyenne qui accompagnera pendant les trois prochaines années le projet urbain de réaménagement du quartier

Un projet essentiellement porté sur la construction de logements pour requalifier un délaissé urbain de centre-ville d'Aubagne.



Figure 3 : plan d'aménagement d'un projet urbain

La mutation du délaissé à Aubagne est un exemple de reconversion portée essentiellement sur de l'habitat. En effet, ce site anciennement industriel et aujourd'hui au cœur du tissu urbain de la commune a pour objectif de conduire à l'extension du centre-ville d'Aubagne. Ce site de 3.2hectars est destiné à la réalisation de 426 logements comprenant des surfaces commerciales en rez-de-chaussée, l'image du centre ancien de la ville.

8. Le renouvellement urbain :

Contre balancer la dévalorisation et la ségrégation urbaine en reconstituant des lieux de vie dotés d'équipements collectifs ou publics. La lutte contre le développement anarchique des villes, en densifiant les parties urbanisées de façon à recrées des quartiers ayant une fonction de polarité, pour permettre la réutilisation des sites industriels pollués et des friches Industrielles et militaires.

8.1. Les objectifs du renouvellement urbain :

- Reconquérir des terrains laissés en friche,
- Restructurer des quartiers d'habitat social,
- Rétablir l'équilibre de la ville,
- Favoriser l'intensité urbaine,
- Limiter les déplacements,
- Rentabiliser les équipements,
- Rationaliser le foncier,
- Economiser les ressources naturelles.¹⁸

9. La reconversion urbaine :

La transformation d'un ancien bâtiment en nouvel équipement peut permettre de réorganiser et de revitaliser le centre ancien, de greffer un futur quartier, de concilier différents usages et de mettre en exergue une architecture sans compromettre les qualités intrinsèques du bâtiment initial. La réponse conceptuelle de ce nouvel élément au-delà de sa fonctionnalité devra instaurer un dialogue entre passé et présent, architecture ancienne et création

¹⁸P.L.U Grand Poitiers, Département de la Vienne.

contemporaine sans compromettre les valeurs de l'une ou de l'autre. Un juste équilibre des proportions, des rythmes et des matériaux de la construction devra être respecté¹⁹.

9.1. Les principes de la reconversion :

La reconversion s'appuie sur quelques principes de base et méthodes qui permettent d'établir un consensus d'intervention face à la multiplicité des cas rencontrés.

9.2. la forme dicte la fonction : priorité à l'existant :

La première règle en matière de reconversion impose de repenser la dialectique forme/fonction. La reconversion s'appuie sur une logique inversée : ce n'est pas le programme qui détermine l'espace à créer, c'est l'espace qui est la donnée première et le programme une variable qui doit s'y ajuster. La qualité d'une reconversion est donc toujours liée à l'adéquation entre la forme existante et la nouvelle fonction, l'espace disponible et les besoins du programme, la configuration des lieux et le fonctionnement possible, l'image ancienne et la nouvelle. C'est la nature du bâtiment existant qu'il convient d'analyser avant de pouvoir suggérer une utilisation nouvelle.

9.3. La compréhension du bâti :

Une bonne compréhension culturelle et structurelle du bâti existant est indispensable pour saisir l'esprit du lieu et préserver son authenticité. Il faut connaître, bien sûr, l'histoire du bâtiment, sa fonction originelle, son « procès » industriel, ses différentes étapes d'évolution et ses transformations techniques. Mais il s'agit aussi d'identifier les différents éléments qui composent l'usine, les espaces bâtis, aussi bien que les espaces vides, leur organisation par rapport au processus de fabrication et au système énergétique utilisé (hydraulique, thermique, électrique).

Au-delà des diagnostics techniques et fonctionnels, cette connaissance culturelle est indispensable pour permettre au maître d'œuvre d'intégrer dans son parti de reconversion la dimension patrimoniale du site et respecter autant que possible la mémoire de sa fonction originelle.

9.4. La sympathie avec l'édifice :

Ce principe impose à l'architecte de se limiter strictement aux interventions nécessaires compte tenu du nouvel usage et à préserver l'esprit du lieu. La démarche relève d'un équilibre subtil entre conservation et intervention. Un traitement modeste, attentif à la mémoire et à l'atmosphère des lieux, est souvent un gage de réussite dans la dimension architecturale et sociale de la reconversion. À l'inverse, un traitement grandiloquent, renforçant le caractère monumental, voire institutionnel du bâtiment, empêche l'appropriation du site par les usagers. Cependant, la pratique de la reconversion ne doit pas se maintenir dans une relation révérencieuse à l'existant, ni se contenter d'être une plate architecture d'accompagnement.

¹⁹.Le C.A.U.E (conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement), France

9.5. La réversibilité et la mutabilité :

La difficulté de la reconversion réside dans la contradiction apparente qui est de vouloir à la fois pérenniser les traces architecturales existantes et maîtriser un nouvel usage qui risque d'être limité dans le temps. Il s'agit donc de ne pas exclure, par une intervention radicale, l'éventualité d'un changement d'usage ultérieur.

9.6. Créativité et innovation :

Comme l'ont toujours affirmé les architectes Bernard Reichen et Philippe Robert. La reconversion n'est pas un art mineur, s'agit. Car intervenir sur un édifice existant, c'est composer avec lui, c'est jouer avec des contraintes qui s'ajoutent à celles du programme et des règlements. Ces contraintes sont des supports à l'imaginaire, elles permettent de développer des solutions architecturales qui n'auraient pas été inventées.

10. Lisibilité urbaine :

Kevin Lynch a été parmi les premiers auteurs à s'intéresser à la perception de l'espace urbain et demeure une référence en la matière. Dans « L'image de la cité », il examine la qualité visuelle de la ville américaine, et notamment des cas de Boston, de Los Angeles et de Jersey City, en étudiant la représentation mentale de la ville chez ses habitants. D'un point de vue méthodologique, Lynch effectue des entretiens avec un petit nombre d'usagers de l'espace urbain, leur demande de produire un croquis du plan de la ville, de décrire en détail un certain nombre de trajets à travers la cité et de faire la liste, accompagnée d'une brève description, des parties de la ville qu'ils considèrent être les plus caractéristiques. Par ces entretiens, Lynch essaye de dériver les images mentales des villes produites par les individus et les éléments constitutifs du paysage urbain, paysage qu'il interroge suivant les critères de lisibilité, d'identité, d'orientation, et de mémorisation. La lisibilité est définie par Lynch de façon très pragmatique : c'est la clarté du paysage, la facilité d'identifier les éléments de la ville et de les structurer en un schéma cohérent. Cette clarté permet d'abord de s'orienter, grâce aux indications sensorielles et aux souvenirs, assurant ainsi la "sécurité émotionnelle" des habitants. Ainsi définie, elle est différente de la lisibilité recherchée par les architectes de l'école de la typo-morphologie urbaine (Caniggia et Maffei 1979), qui insistent davantage sur le lien des formes urbaines observables avec les processus historiques ayant contribué à les façonner au cours du temps. Il est d'autre part vrai que la lisibilité d'une forme urbaine pour Lynch contribue également à fournir un sens, permettant l'élaboration de symboles et de souvenirs collectifs. En cela elle peut rejoindre davantage les préoccupations de l'école typo-morphologique.

« Tout comme cette page imprimée est lisible si on peut la percevoir comme un canevas de symboles reconnaissables et liés entre eux, de même une ville lisible est celle dont les quartiers, les points de repères ou les voies sont facilement identifiables et aisément combinés en un schéma d'ensemble »

Au-delà de la seule lisibilité pratique, pour Lynch la forme urbaine doit également être identifiable par ses caractéristiques qui la rendent unique et ce sont précisément ces caractéristiques qui permettront aux individus et aux groupes sociaux de se l'approprier pour lui donner une signification émotive et affective. Lynch crée alors le concept d'« imagibilité » des formes urbaines, qui correspond à leur capacité à provoquer une image chez l'individu et par là faciliter la création d'images mentales collectives. Une ville avec une forte imagibilité permet à l'observateur de la percevoir comme une structure fortement continue, comme un enchaînement cohérent d'objets distinctifs qui entretiennent des relations claires avec d'autres objets. Au-delà des filtres subjectifs, la morphologie, la forme physique de la ville joue alors un rôle fondamental dans la production de l'image perçue à travers cinq types d'éléments constitutifs du paysage urbain : les voies, les limites, les nœuds, les points de repère et les quartiers.

10.1. Les éléments de la forme urbaine :

Les formes pouvant être envisagées suivant cinq types d'éléments :

Les voies :

« C'est le parcours suivi pour aller d'un point à un autre ; Voie publique : route, chemin, rue appartenant au domaine public et ouvert à la circulation générale. » LAROUSSE

C'est le réseau des voies qui permet d'appréhender la ville et d'en relier les éléments : d'où leur importance pour les habitants connaissant assez bien la ville. L'imagibilité des voies s'accroît grâce à plusieurs qualités : leur continuité, leur direction, leur étalonnage, leur caractère en ligne. Les intersections, importantes car là se prennent les décisions d'orientation, doivent être facilement comprises.

Les voies se particularisent par :

- a) Les activités qui les bordent
- b) Leur largeur ou leur étroitesse.
- c) Les caractéristiques des façades ou de la végétation.

Les limites :

« Ligne séparent deux pays, deux territoires, deux terrains contiguës » LAROUSSE

Les limites sont les éléments linéaires qui ne sont pas considérés comme des voies : ce sont généralement, mais pas toujours, les frontières entre deux zones, les limites qui semblent les plus fortes sont celles qui non seulement prédominent visuellement, mais aussi ont une forme continue et sont impénétrable aux mouvements traversants.

Les quartiers :

« Secteur aux limites plus ou moins définies d'une agglomération ex : un quartier populaire » LAROUSSE.

Les quartiers sont les zones relativement étendues de la ville, et qui ont une qualité interne. On peut les reconnaître de l'intérieur, et parfois s'en servir comme référence externe. Un quartier est déterminé par l'existence de plusieurs caractères distinctifs relevant du type de bâti, de décoration, d'activités, de classes sociales et de « races » des différents quartiers qui constituent l'élément fondamental de l'image de la ville, suppléant l'absence de clarté de la voirie et assurant le bien être des gens.

Les nœuds :

« Endroit où se croisent plusieurs voies de communication » LAROUSSE

Ce sont des jonctions de voies où l'on doit prendre des décisions (de direction notamment, mais aussi de mode de transport : ainsi les stations de métro, les gares sont des nœuds), contrainte qui rend les voyageurs plus attentifs (et donc plus sensibles à ce qui est placé là).

La force de l'impression visuelle faite par les nœuds dépend de la vigueur de leur forme, de la clarté des liaisons entre les différentes voies et de la particularité des bâtiments qui sont là.

Les points de repère :

« Point déterminé qui permet de s'orienter » LAROUSSE

Ce sont des différences simples, qui permettent aux habitués de la ville de se guider. Ils se présentent en « grappes », un détail clé en faisant anticiper un autre : la reconnaissance de ces indications assure efficacité fonctionnelle (on se repère) et sécurité émotionnelle (on est rassuré.)

La singularité d'un point de repère est donnée par une forme claire, un contraste avec l'arrière-plan (le point de repère est propre dans une ville sale, neuf dans une ville ancienne ...etc.), une localisation qui ressort (à cause de la grande taille, du contraste local : un bâtiment en retrait par exemple).

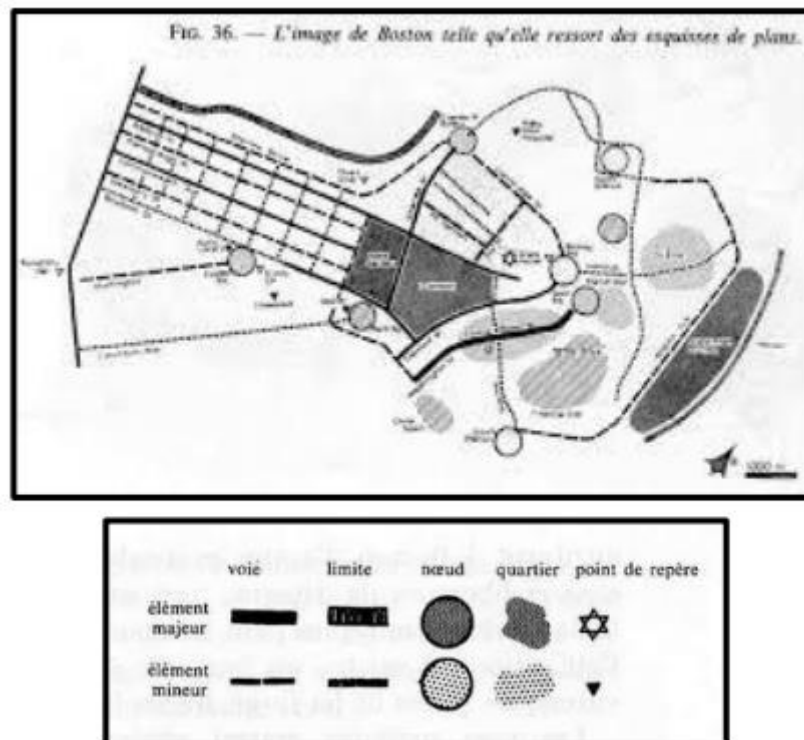


Figure 4: les éléments de la forme urbaine ,kevin lynch

Ces cinq types d'éléments ainsi identifiés interagissent dans la définition du paysage urbain perçu par l'utilisateur. Le résultat final étant tantôt un paysage remarquable à forte imagibilité, tantôt un paysage confus, difficilement lisible et même désorientant pour ses usagers.

10.2. La production des séquences visuelles menant à l'espace

« La notion de séquence visuelle est directement issue du cinéma. Appliquée à l'architecture et à la ville, l'analyse séquentielle permet d'étudier les modifications du champ visuel d'un parcours ²⁰

²¹

« ... L'analyse séquentielle qui a comme intérêt l'identification des éléments qui constituent le paysage dans une analyse directe, sur le terrain »¹

« .. Elle permet d'étudier les modifications du champ visuel d'un parcours et elle le réinterprète en appliquant à l'espace urbain les outils d'analyse ... »

²⁰ Analyse urbaine, Jean-Charles Depaule, Marcelle De morgon et Philippe Panerai.

²¹ L'usage des espaces urbains, théories et notion de base, Dr. FEZZAI Sofiane

La séquence visuelle :

Est une approche d'analyse de la perception visuelle des espaces urbains, axée sur la reconstruction, par le dessin, la photographie ou la vidéo, de la succession d'images qui se dévoilent à l'observateur qui se déplace dans la ville.

Une séquence :

Plusieurs plans enchaînés et portant sur les mêmes éléments du paysage urbain, constituent une séquence. Pour changer de séquence, une rupture est nécessaire, liée à un changement des éléments perçus ou de la façon de les percevoir (profondeur de la vision, direction du regard, etc...). Inspirée du cinéma, la séquence visuelle correspondrait alors au plan séquence de l'action filmique. Pour construire une séquence à partir de plusieurs plans, on peut :

- Regrouper une suite de plans liés au même objet : les repères et les monuments jouent alors un rôle primordial et la séquence se définit à partir d'eux (séquence d'approche, séquence d'accès). Il en est de même s'ils sont éloignés.
- Regrouper les plans en fonction de leur parenté dans les caractéristiques de composition visuelle et introduire des coupures au moment où l'on passe d'une famille de plan à une autre. La présence d'indices ou d'un repère mineur favorise parfois la détermination de la coupure.

Origine et démarche :

C'est une approche d'analyse urbaine issue des écoles anglo-saxonnes et américaines. Elle se développe autour de la question du paysage urbain « townscape » 1961 par l'architecte anglais Gordien Cullen.

Cullen propose le terme de vision sérielle (serial vision) pour la représentation, par le biais de croquis, de la succession d'images perceptibles par le piéton en déplacement dans l'espace public d'une ville. Par cette technique, Cullen souhaite renouveler l'approche des analyses morphologiques des villes, jusqu'à la basées essentiellement sur l'analyse bidimensionnelle des plans. Cullen souligne comment le moindre écart dans l'alignement ou bien une petite projection ou recul en plan ont des répercussions énormes dans la troisième dimension. En même temps, et contrairement aux représentations classiques des architectures en perspective, la vision du piéton évolue au gré de son exploration de l'espace urbain.

Dans cette exploration, les paysages perçus parlent à l'observateur avec un langage particulier, perceptif et symbolique, fait d'ouvertures et de fermetures du champ visuel, d'exposition ou de dévoilement partiel au regard des éléments architecturaux, d'invitations à l'exploration ou de répulsion, etc. Fortement inspiré par la perception des paysages traditionnels des petites villes anglaises, Cullen mélange dans son ouvrage des exemples pratiques avec une lecture plus théorique et conceptuelle, quoique toujours qualitative, des cas de figure concrets.

Souvent sa lecture devient poétique, donnant une signification symbolique aux différents éléments de la perception.

Ph. Panerai, J.-C. Depaule et M. Demorgon (1999) apportent également davantage de précision à la définition des concepts de l'analyse des successions visuelles. Pour un observateur progressant selon une direction déterminée, un parcours ou un trajet que l'on aura décidé d'étudier, peut se découper en un certain nombre de séquences, chacune constituée par une succession de « plans » dans lequel le champ visuel est déterminé d'une façon constante ou subit des modifications minimales. Ce « plan » est susceptible d'être caractérisé objectivement, tout comme le passage d'un plan à l'autre.

Définir les plans :

Il s'agit d'isoler dans une séquence des « tableaux » qui sont des dispositions schématiques et codifiées du paysage. Chaque plan permet d'exprimer une configuration particulière pour le paysage urbain perçu : symétrie/dissymétrie, ouverture/fermeture du champ visuel, concavité/convexité des formes dominantes, etc. Ces définitions générales peuvent se combiner avec d'autres facteurs constitutifs du plan, tels que les parois latérales et le rôle du parcours dans l'acheminement vers le point de fuite.

Le passage d'un plan à l'autre peut se faire de manière continue et progressive, avec la superposition de deux plans dans une partie du parcours. Il peut, au contraire, être une succession de ruptures entraînant une modification du champ visuel au cours du déplacement. On peut considérer comme pittoresque l'accumulation de plans différents avec des ruptures assez fortes sur une distance assez courte. En revanche, pour produire une séquence avec des effets monumentaux, on procède à une succession de plans assez lente (avec, par ailleurs, des caractéristiques de symétrie, d'axialité propre à certaines époques).

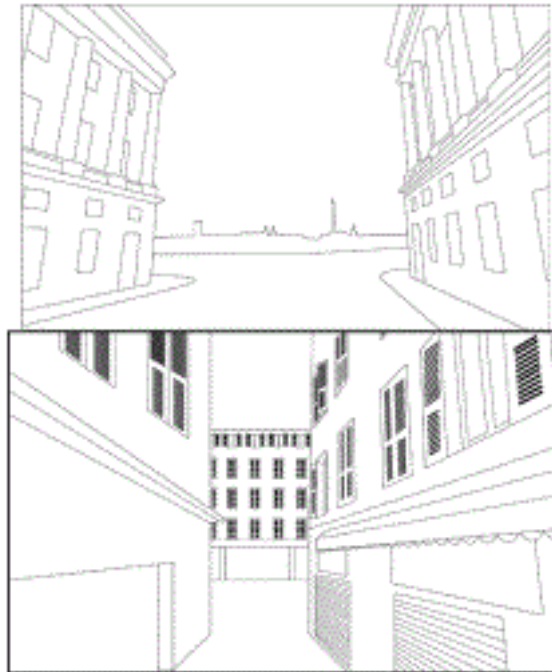


Figure 5: ouvertures fermeture d'un champ visuel

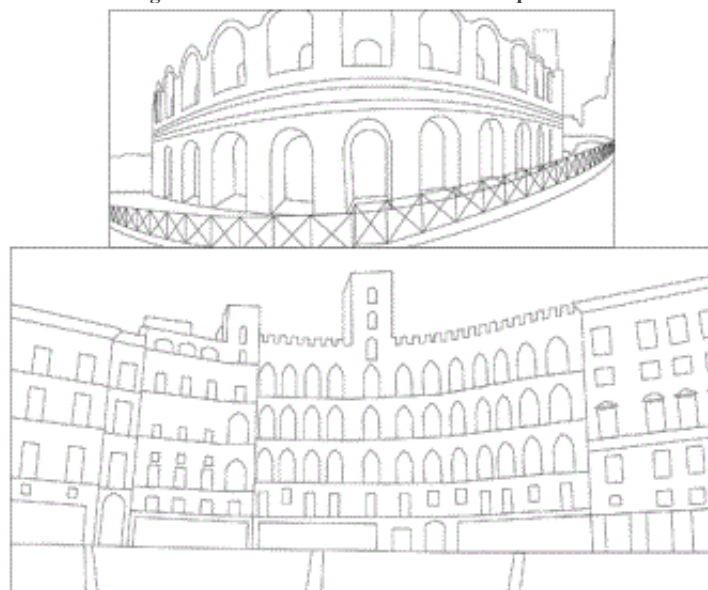


Figure 6 : concavité/ convexité des formes dominantes

Démarche :

(Prise du livre : Analyse urbaine de Phillip Panerai, Jean-Charles Depaule, Marcelle Demorgon) L'idée consiste à isoler et reconnaître dans une séquence des « tableaux » qui sont, si l'on veut, des dispositions schématiques et codifiées du paysage, et à les nommer. On pourra partir de données assez générales :

- Symétrie/dissymétrie
- Définition latérale/définition centrale
- Ouverture/fermeture

- Concavité/convexité

Puis préciser la définition des parois latérales :

- Découpage vertical ou horizontal, écrans profils, ondulations
- Relation entre les deux faces
- Déférence/indifférence/compétition

Étudier leurs rôles dans l'acheminement vers le point de fuite et au-delà :

- Rétrécissement, étranglement ou effet de coulisses
- Mise en valeur franche ou dérobée
- Déflexion ou renvoi-bornage

Enfin, chercher à caractériser la clôture frontale du champ visuel : Diaphragme et cadrage.

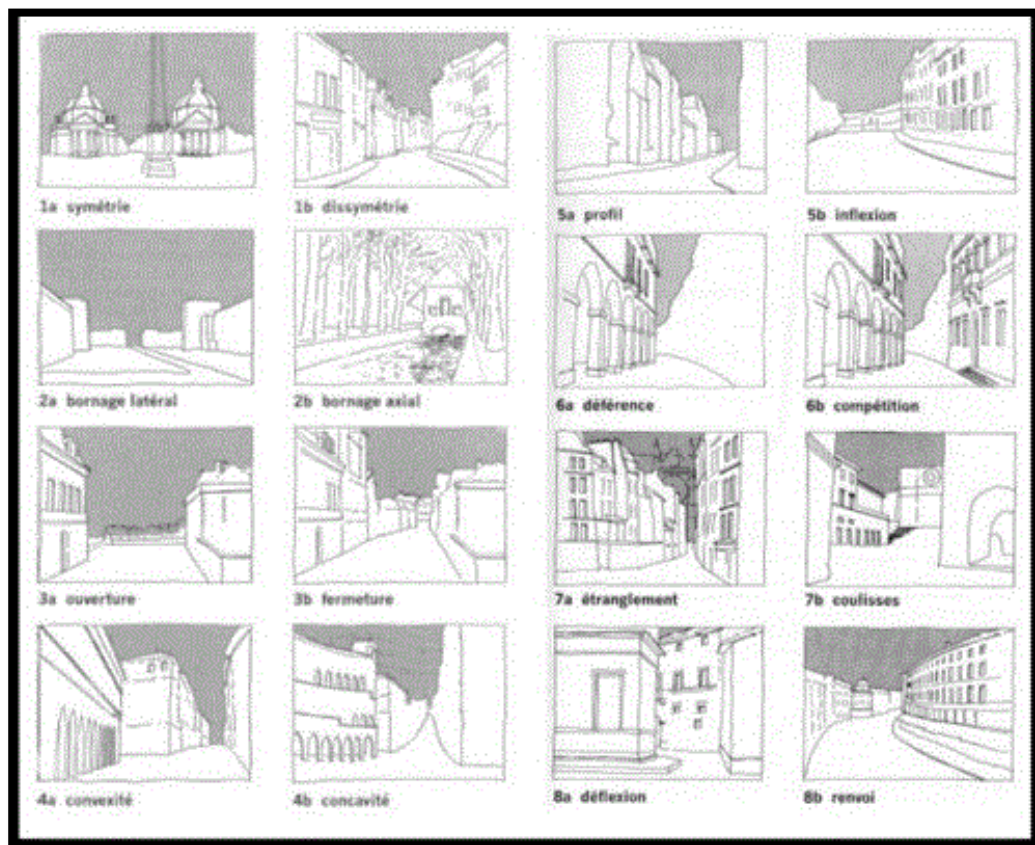


Figure 7 : les éléments du pittoresque

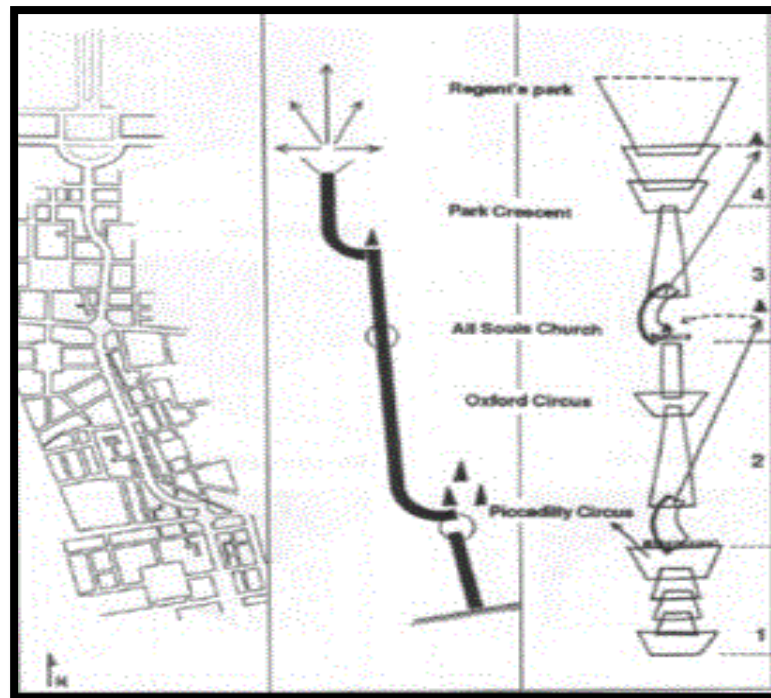


Figure 8 : analyse séquentielle de régents streers

10.3. Les superstructures :

Le bâti :

Le système bâti regroupe l'ensemble des masses construites de la forme urbaine, quel que soit leur fonction (habitation, équipement), ou leur dimension.

Méthode d'analyse du système bâti :

L'analyse du système bâti s'effectue directement par référence à la typologie ci-dessous. Il n'est pas nécessaire, comme pour l'analyse du système viaire, d'effectuer une décomposition en sous-système.

Typologie typologique de base :

On examine la continuité ou la discontinuité de l'ensembles des masses construites qui découle directement de la position des bâtiments les uns par rapport aux autres.

- Le bâti ponctuel :

Les bâtiments sont séparés les uns des autres par une distance plus ou moins grande engendrant une discontinuité du bâti.

- Le bâti linéaire :

Les bâtiments sont juxtaposés les uns aux autres de manière à former une ligne continue.

- Le bâti planaire :

Les bâtiments sont accolés les uns aux autres de tous les côtés de manière à former une masse continue uniquement interrompues par les rues ; Il y'a donc continuité du bâti dans

plusieurs directions. Le bâti planaire est généralement perforé par des cours plus ou moins importantes qui ne compromettent pas sa continuité.

Relations topologiques entre les éléments bâtis et caractéristiques des trames

bâties :

1. Positions relatives des éléments bâtis : inclusion, chevauchement, accollement, éloignement et proximité.
2. Position des bâtiments singuliers par rapport à la trame bâtie :
 - 2.a Position régulière. 2.b Position singulière.
3. Système de liaison de la trame bâtie :
 - 3.a Trame discontinue (bâti ponctuel) 3.b Trame continue dans une direction (bâti linéaire)
 - 3.c Trame continue dans deux directions (bâti planaire) Le système bâti peut comporter des ramifications (annexes, ailes en retour).
 - 3.d Bâti ponctuel non ramifié et ramifié.
 - 3.e Bâti linéaire non ramifié et ramifié. 3.e Bâti planaire non ramifié et ramifié.

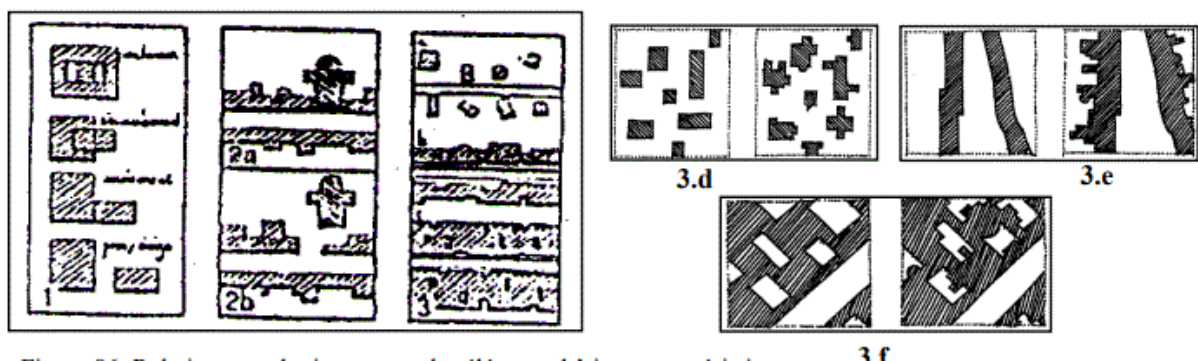


Figure 9 : relations topologiques entre les éléments bâtis et caractéristiques des trames bâties

Variantes topologiques :

Le système bâti peut comporter des ramifications (annexes, ailes en retour).

- 1 Bâti ponctuel non ramifié et ramifié.
- 2 Bâti linéaire non ramifié et ramifié.
- 3 Bâti planaire non ramifié et ramifié.



Figure 10: variantes topologiques du système bâtis

Variantes géométriques :

Plus les directions des bâtiments sont similaires, plus ces bâtiments seront perçus comme un ensemble homogène.

La cohérence géométrique d'un ensemble n'est pas liée seulement au parallélisme ou à l'axialité des bâtiments, elle se réfère également à une ligne géométrique (droite, curviligne...)

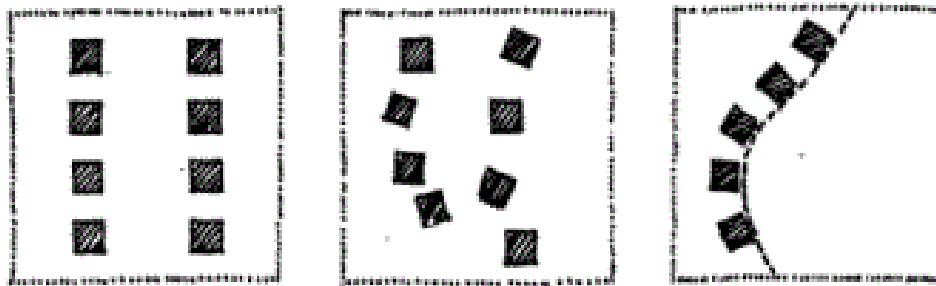


Figure 11 : variantes géométriques

Relations géométriques entre les éléments bâtis :

Relation directionnelle entre les axes des éléments bâtis :

1.a L'obéissance (axe perpendiculaire ou parallèle)

1.b Désobéissance.

Figures des éléments bâtis :

2a Figures régulières

2b Figure déformées.

Relations de figures entre les éléments bâtis :

3.a Figure similaire

3.b Différence de figures.

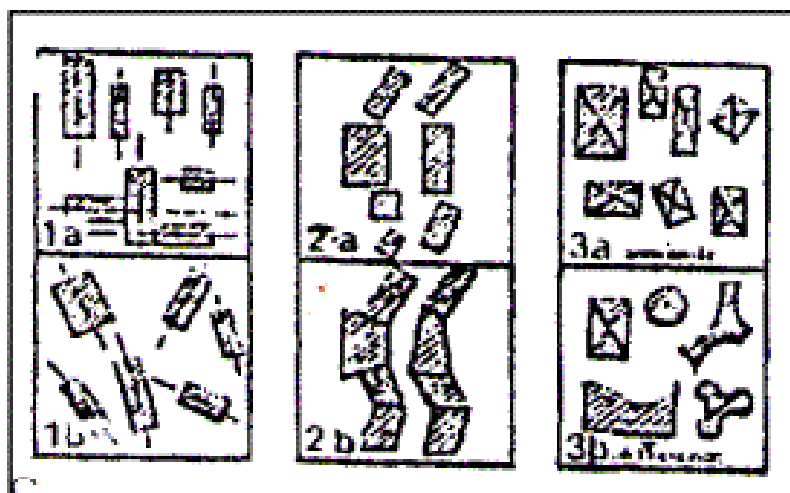


Figure 12 : relation géométriques entre les éléments bâtis

Variantes dimensionnelles :

On examine l'importance des masses bâties par rapport au vide, autrement dit la densité du bâti. Dans un même bâti, on peut passer d'un pavillonnaire très lâche à un bâti très resserré avec tous les intermédiaires possibles.

-Relations dimensionnelles entre les éléments bâtis :

1- Constante :

1.a Variation.

1.b Des dimensions à l'intérieur d'un même tram bâti.

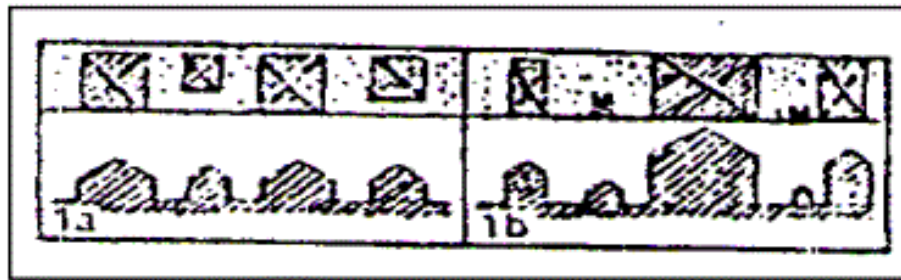


Figure 13 : les relations dimensionnelles entre les éléments bâtis, constante, variation, dimensions

Les espaces libres :

Concernent l'ensembles des parties non construites de la forme urbaine, qu'ils soient publics (places, esplanades, rues), ou privés (cours, jardins).

Méthodes d'analyse des espaces libres :

En milieu urbain, pour qu'un espace libre existe il faut nécessairement qu'il soit entouré, borné, ou jalonné par des éléments construits. Sur le plan topologique, un degré croissant de continuité des masses bâties va entraîner un degré croissant de discontinuité des espaces libres et vice versa. Le bâti et les espaces libres semblent croître ou décroître en raison inverse les unes des autres.



Figure 14 : le tissu pavillonnaire et le tissu de maison à patio

Analyse topologique :

Dans le cas d'un bâti ponctuel : et donc discontinu, les espaces libres présentent une continuité totale. Ceci aura pour conséquence que les espaces libres privatifs et les espaces libres publics seront peu différenciés si seule une clôture les sépare, ou ne seront pas différenciés en l'absence de clôture.

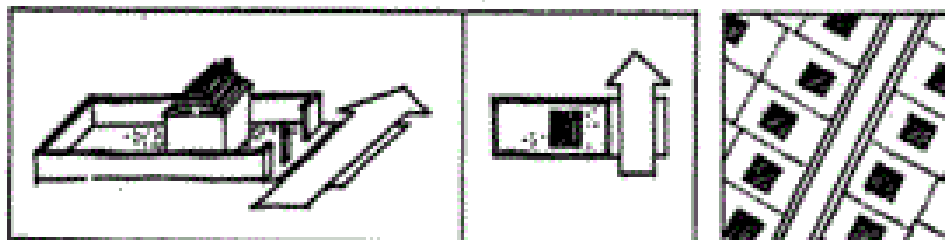


Figure 15 : schéma de l'analyse topologique d'un bâtis ponctuel

Dans le cas d'un bâti linéaire : les espaces libres se répartissent en deux zones situées de part et d'autre du bâti. En l'absence d'autres déterminants (parcellaire, viaire...), ces deux zones possèdent des caractéristiques équivalentes.

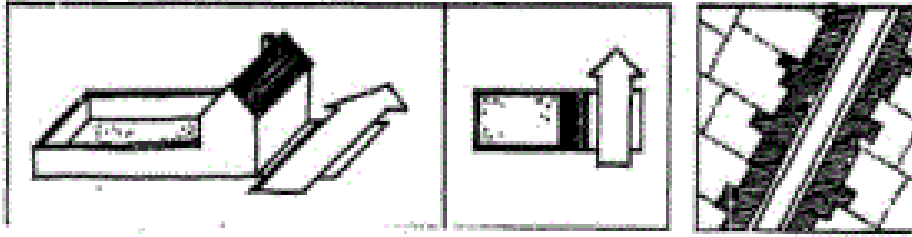


Figure 16 : schéma de l'analyse topologique d'un batis linéaire

Dans le cas d'un bâti planaire : la différenciation entre espaces libres privatifs et espaces libres publics à tendance à se faire d'une manière automatique. Les vides privatifs apparaissent généralement Tissu pavillonnaire Tissu de maisons à patio 144 comme recreusés à l'intérieur des masses bâties, tandis que les espaces libres publics se présentent le plus souvent dans une continuité linéaire. Ce cas est illustré parfaitement dans les tissus formés de maisons à patios.

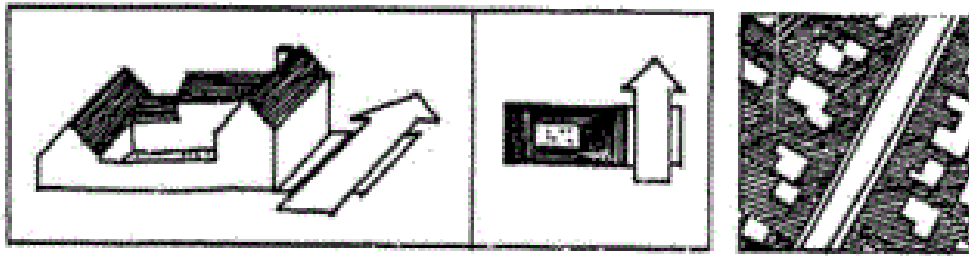


Figure 17 : schéma de l'analyse topologique d'un bati planaire

Présentation de l'espace d'étude

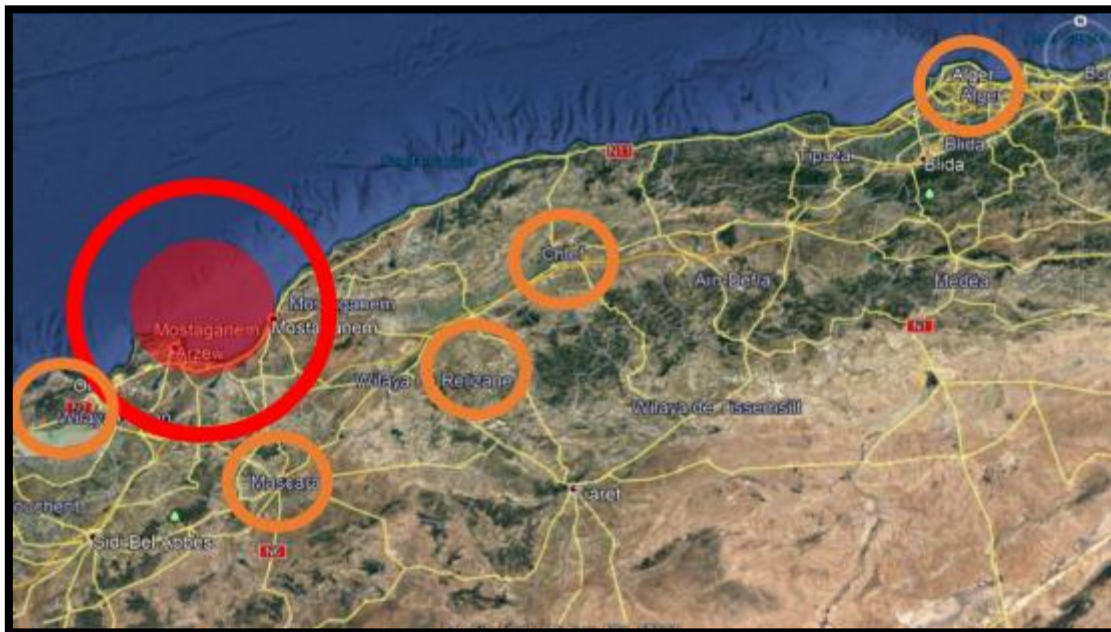
Dans le chapitre 3, nous présenterons la zone d'étude située dans la ville de Mostaganem, nous décrirons ses limites géographiques, administratives et naturelles jusqu'à décrire les différentes caractéristiques de l'espace d'étude.

Rechercher l'accessibilité de la ville avant d'atteindre le sujet de recherche, qui nous montrera Le tracé du tramway, ce chapitre contiendra trois parties importantes, la première partie sera Contient les principales caractéristiques morphologiques du tracé tramway.

Dans une seconde partie, nous dévoilerons diverses études et enquêtes sur le tracé, identifier et analyser les délaissés dans chaque fragment et étudier le rapport entre parcelle bâti et terrain nue, surfaces et nombres .

1.la ville de Mostaganem

La willaya de Mostaganem est située sur le littoral ouest du pays, elle dispose d'une façade de 124 km. Le chef-lieu de la willaya est situé à 365 km à l'ouest de la capitale, Alger.



Carte 4 : : la situation de la ville de Mostaganem par rapport au pays ,Google Mapp

1.2. Les limites administratives

La willaya de Mostaganem limitée par :

- Les willayas de Mascara et Relizane du côté Sud
- Les willayas d'Oran et Mascara du côté Ouest.
- Les willayas de Chlef et Relizane du côté Est. o La Mer de la Méditerranée côté nord.

Elle est composée de dix (10) daïras et de trente-deux (32) communes s'étendent sur une superficie de 2.269 km, avec une population estimée en 2010 à 737 118 habitants.

1.3. Accessibilité :

En situant la ville de Mostaganem on aperçoit qu'on peut y accéder à cette ville par trois 3 accès

:



Carte 5 : : les accès à la willaya de Mostaganem

- La route national 11 : qui relie Oran à Alger
- La route national 23 : qui relie la willaya, depuis Mostaganem aux régions situées au sudest, vers Laghouat, en passant par Relizane et Tiaret.
- La route national 17 : en direction du sud-ouest, depuis Mostaganem vers Sidi Bel Abbes, et desservant Mascara.
- La 4ème du littoral : un autre accès d'Alger.
- La route national 90 : vers l'Est depuis Mostaganem, cette route la relie à la willaya de Tiaret
- Le port de Mostaganem : sa position géostratégique et ses dessertes le place comme une Véritable porte transit des marchandises destinées aux grandes société étrangères spécialisée dans la recherche et la prospection pétrolière.

2. Le tramway de Mostaganem

La première ligne de tramway de Mostaganem dont la longueur est de 14.125 km, est composée par deux tronçons, le premier tronçon prend son départ au niveau de la salamandre pour rejoindre Kharouba via la gare SNTF au centre-ville, le deuxième tronçon relie la gare SNTF du centre-ville à la nouvelle gare routière.

1.4.1. Les stations (arrêt)

Tableau 2 : nombre de station du tracé tramway

Nombre total de station	24
Premier tronçon	20
Deuxième tronçon	04



Figure18 : les stations du tracé tramway de la willaya de Mostaganem

Les Fragments du tracé

Pour faciliter l'étude, l'évolution du tissu urbain, l'apparition des pores et l'étude séquentielle, nous avons divisé l'axe majeur tracé de tramway en trois fragments qui se croisent à la gare SNTF



Carte 6 :: les trois fragments du tracé tramway

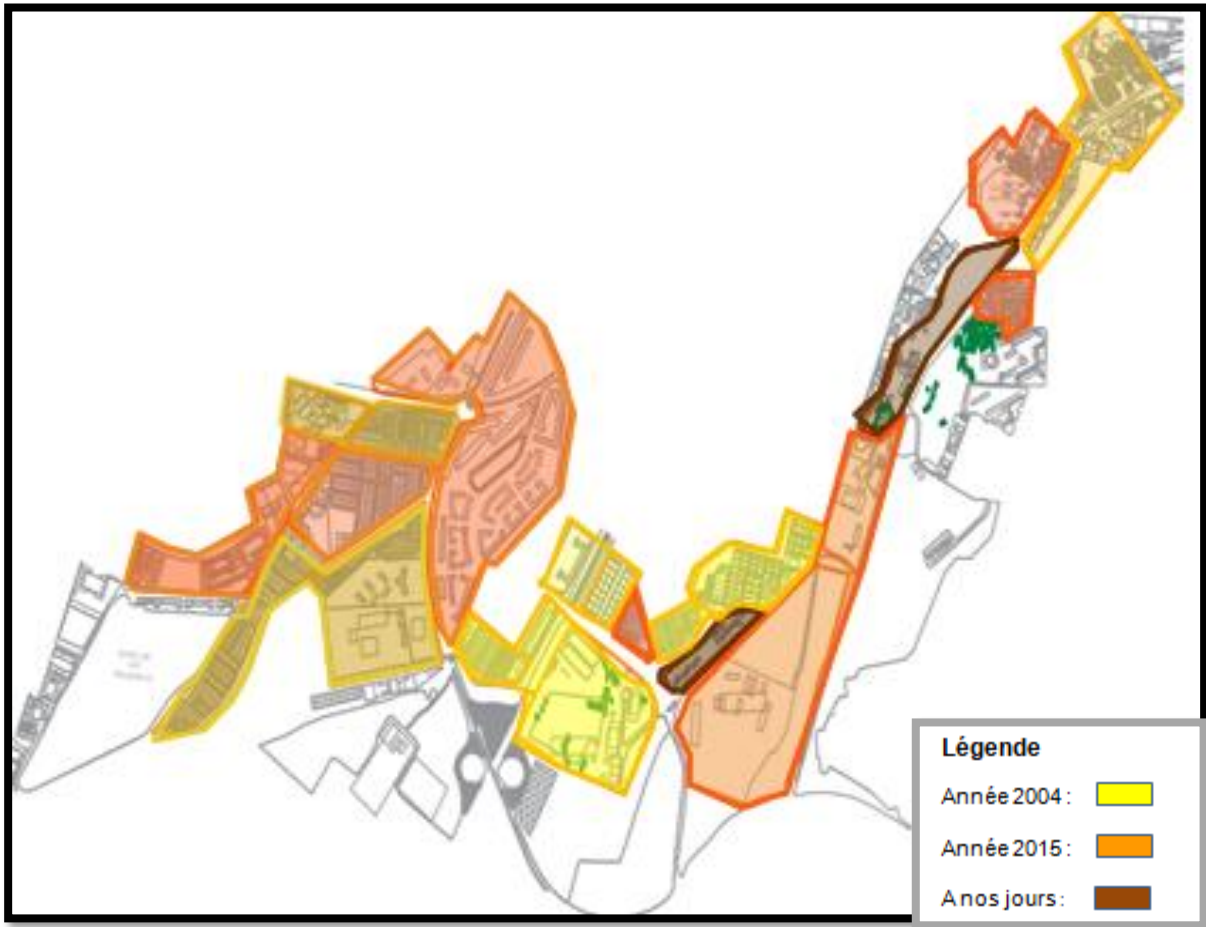
2.1. Fragment N1

Située dans le périphérique de la ville de Mostaganem dans la partie sud-ouest, Il s'étend sur une longueur de 2 km depuis le nouveau dépôt de maintenance et l'atelier du tramway jusqu'à la gare SNTF au centre-ville le

2.1.1. L'évolution urbaine du fragment

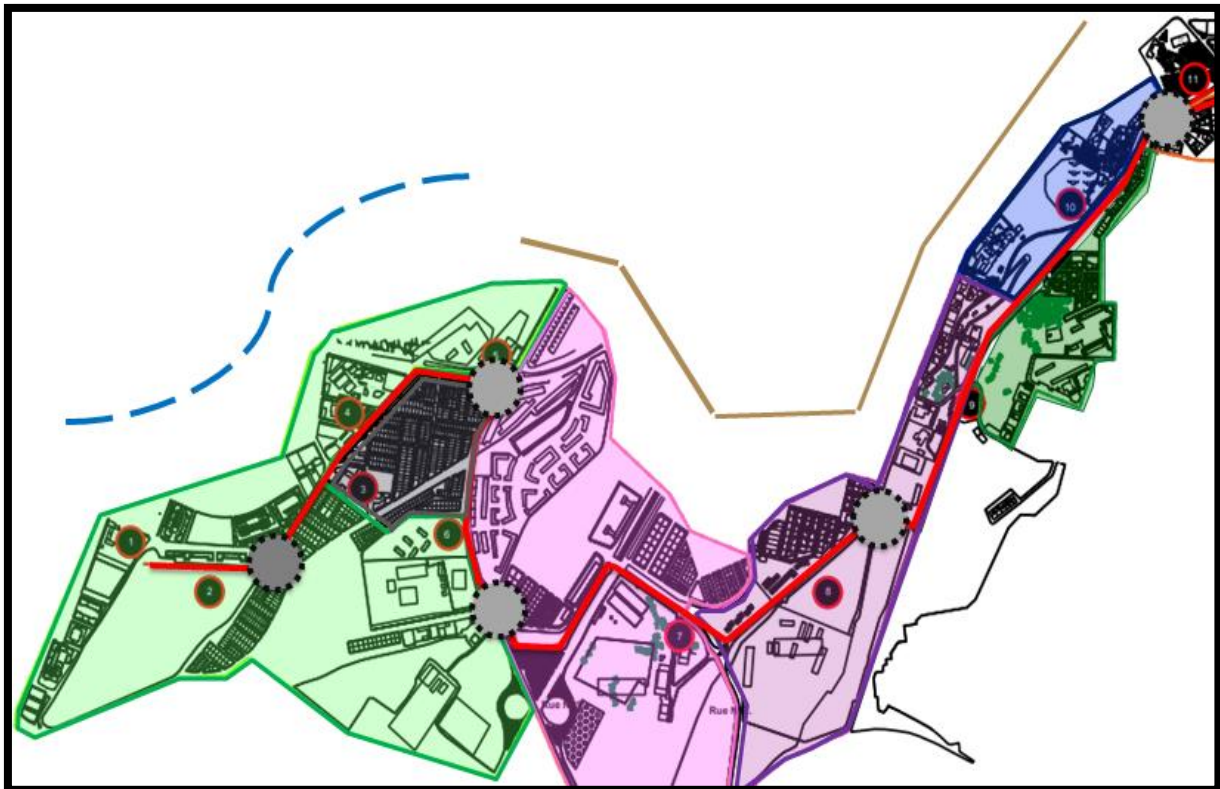
La croissance démographique dans la willaya de Mostaganem a contribué à une extension urbaine dense dans la zone située entre le centre-ville et salamandre,

De nombreux projets ont été lancés à tous les niveaux Tels que : cité la marine, Cité belle vue
Et le projet du tramway qui a valorisé la ville.














Carte 7 :: plan d'évolution urbaine du fragment°1 ,auteurs du mémoire

2.1.2. Les éléments de la ville



Carte 8 :: plan de délimitation du fragment selon les principes de Kevin Lynch, auteurs du mémoire

Légende		
Les secteurs	Les limites	Les points du repères
Salamendre 	La mer méditerranéenne 	 La base du tramway
Cité Bellevue 	Centre ville 	Entreprise portuaire de Mostaganem02
Cité la marine 	Les parcours	usine de sucre berrahal
Gouaich Charef 	Le tracé du tramway 	Jardin ABK
Hamou Boutillis 	Les nœuds 	
Didouche Mourad 	Points de concentrations et rotation du chemin visuel	

2.1.2.1. Les données sur les secteurs

Tableau 3 : représente les caractéristique des secteurs du fragment N°1

Secteurs	Caractéristiques
Salamandre	Une zone dense, commercial _ Habitats individuels collectifs avec les équipements d'accompagnement
Cité Bellevue	Habitats collectifs en barre / l'absence des aménagements des espaces publics Zone industrielle (usine de sucre)
Cité la marine	Zone résidentielle (habitats individuels) planifier /présence des équipements d'animation
Gouaich Charef	Extension urbaine de l'habitat collectif Terrain vide non aménagé
HamouBoutlilis/Didouche Mourad	Zone résidentielle /habitats coloniales

2.1.2.2. Voies et parcours

L'axe majeur

Identification : c'est un axe qui relie la salamandre et le centre-ville

Direction : trafic séparé et une largeur suffisante par rapport à sa circulation



Figure 19 : Dépôt et atelier _ cité administrative

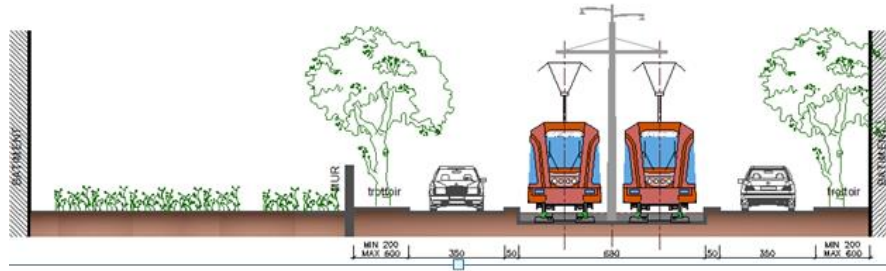


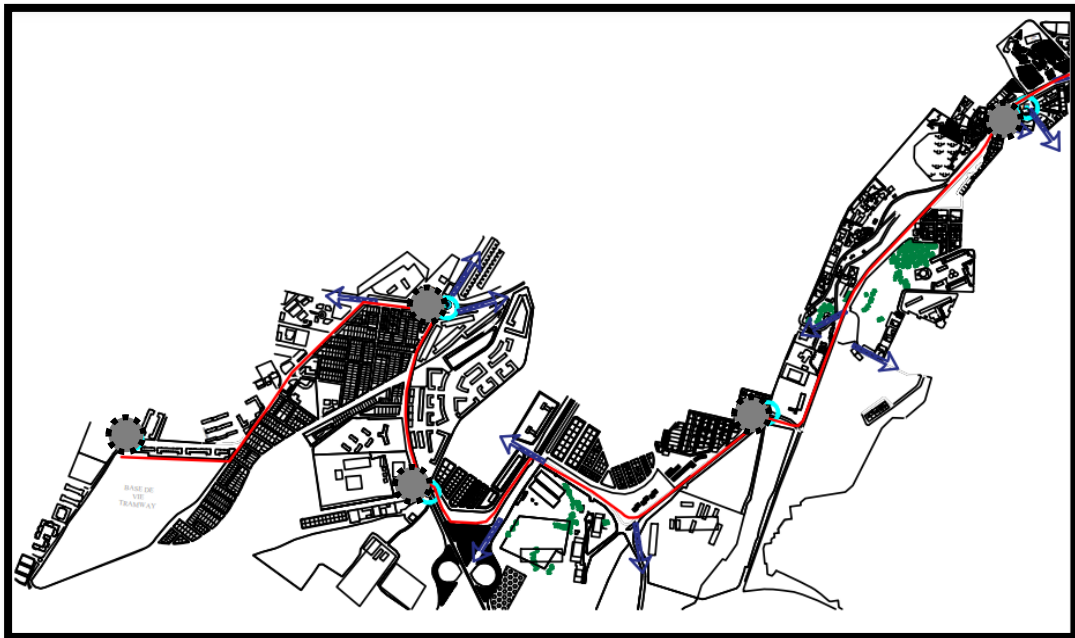
Figure 20 : coupe du tracé tramway

Edifices qu'ils abordent : des établissements administratifs et des habitations (collectifs et individuelles) avec des activités commerciales.

Les façades : pauvres en matière de texture et de la créativité

Alignement de certaines constructions qui donne des quartiers linéaires

Les nœuds



Carte 9: représente les nœuds existants dans la zone

Nœud N°1

Grand nœud de changement de direction dans salamandre

Nœud N°2

Grand nœud considéré comme un nœud de changement de direction vers le pores et le centre-ville

C'est une jonction entre rue d'Alger et rue W7A

Nœud N°3

Grand nœud une jonction de 2 quartiers importants Cité Bellevue et Cité la marine



Figure 21 : l'intersection de la cité Bellevue et la cité Marine

Nœud N°4

L'intersection de plusieurs routes dans le même quartier

Nœuds N°5

L'intersection de plusieurs routes + une station de taxis.

Les point de repères

Parmi les principaux repères du fragment, nous citons :



Figure 22 : l'entreprise portuaire de Mostaganem

Figure 23: la base du tramway salamandre



Figure 24 : usine du sucre Berrahal

2.1.4. L'analyse séquentielle



Carte 10 : plan des séquences visuelles obtenues suivant l'axe de tramway du fragment N°1 , auteurs du mémoire

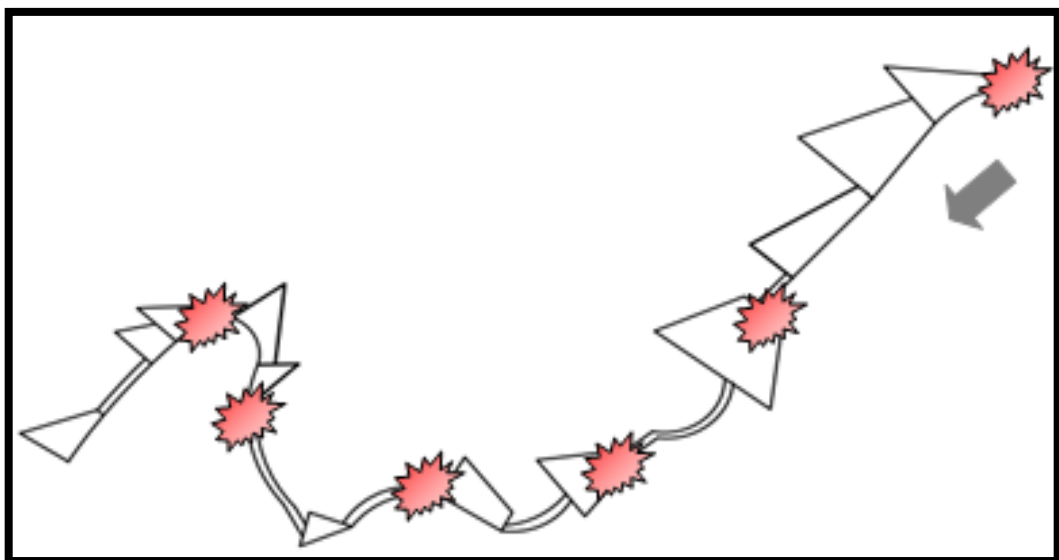


Figure 25: les séquences visuelles obtenues de la zone d'étude, auteurs du mémoire

Séquence 01 : Continuité visuelle différente sur chaque rive, un mur de clôture sur une façade donne un accès visuel semi fermé, Élargissement dans les champs visuels, profils de voie très larges.

Séquence 02 : Continuité visuelle disparu sur les façades et l'Ouverture de percée visuelle sur les deux côtés de la voie. Paysage urbain assez vif à cause des couleurs des équipements apparents.

Séquence 03 : Continuité visuelle des bâtiments sur les deux façades donne un accès visuel fermé ce qui donne un sentiment de malaise chez le piéton

Séquence 04 : Continuité visuelle des bâtiments sur les deux murs de clôtures donne un accès visuel fermé avec une orientation du chemin

Séquence 05/ 06 : Continuité visuelle disparu sur les façades et l'Ouverture de percée visuelle sur les deux côtés de la voie. Paysage urbain assez vif à cause des végétations et des couleurs des équipements apparents.

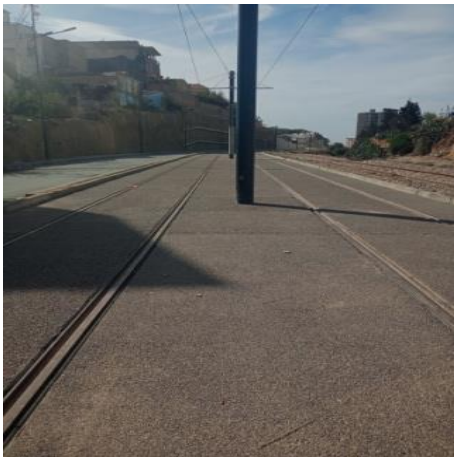


Figure 27 : shoot séquentielle



Figure 26 : shoot séquentielle



Figure 29 : shoot séquentielle



Figure 28 : shoot séquentielle

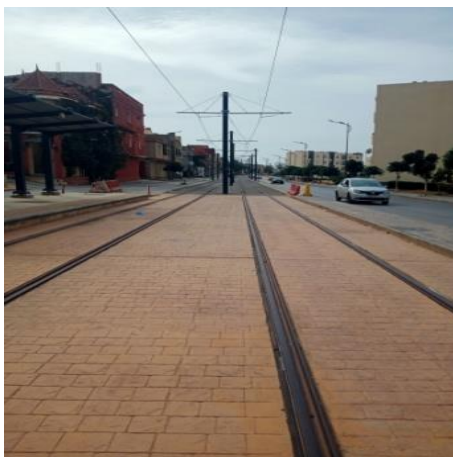


Figure 31 : shoot séquentielle

Figure 30 : shoot séquentielle

2.1.5. La valeur architecturale de l'aire d'étude

Sachant que la zone est très récente, à la base la plupart des bâtisses qui impriment le tissu urbain ont été construites dans les 20 dernières années du 20ème siècle donc la zone même en matière de style architecturale avait ce que on peut dire le style international pour certaines constructions quant aux restes des entités, elles étaient pauvres en matière d'architecture, pour ne pas dire inexistant



Figure 33 : : habitat collectif /style international

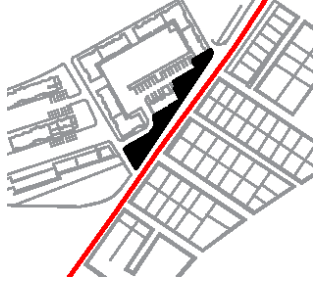


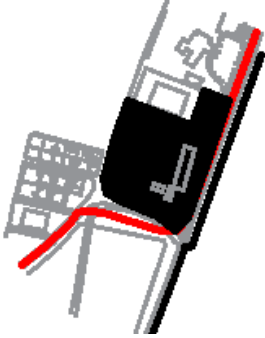


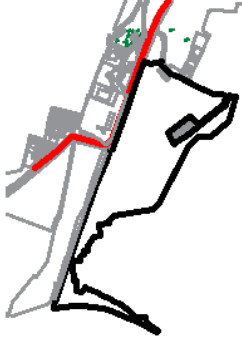



Figure 32 : habitat individuelle /style populaire

2.1.6. Identification des délaissés urbains

Cette phase consiste à identifier et analyser les délaissés dans chaque fragment et étudier le rapport entre parcelle bâtie et terrain nue surfaces et nombres

Tableau 4:les délaissés urbains du fragment N°1

	<p>Situation : le délaissé n°01 S02 est située à salamandre</p> <p>La forme de parcelle : irrégulière</p> <p>La superficie : 758.87m²</p> <p>Type de délaissé : non clôturé terrain nu</p>
	<p>Situation : le délaissé n°02 S6/7est située dans la cité Bellevue</p> <p>La forme de parcelle : irrégulière</p> <p>La superficie : 9682.91m²</p> <p>Type de délaissé : non clôturé terrain nu</p>
	<p>Situation : le délaissé n°03 S13est située dans la cité Bellevue et le quartier Gouaich Charef</p> <p>La forme de parcelle : irrégulière</p> <p>La superficie : 20661.60m²</p> <p>Type de délaissé : non clôturé terrain nu</p>
	<p>Situation : le délaissé n°04 S 15/16est située dans le quartierGouaich Charef</p> <p>La forme de parcelle : irrégulière</p> <p>La superficie : 15740.24m²</p> <p>Type de délaissé : non clôturé terrain nu</p>

	<p>Situation : le délaissé n°05 S15/16/17 est située dans le quartier Chemouma</p> <p>La forme de parcelle : irrégulière</p> <p>La superficie : 142792.22m²</p> <p>Type de délaissé : non clôturé terrain nu</p>
	<p>Situation : le délaissé n°06 S17/18 est située dans le quartier Bordji Amar.</p> <p>La forme de parcelle : irrégulière</p> <p>La superficie : 57289.54m²</p> <p>Type de délaissé : clôturé terrain nu</p>
	<p>Situation : le délaissé n°06 S 17/20 dans les deux quartiers Gouaiche Charef et Di douche Mourad.</p> <p>La forme de parcelle : irrégulière</p> <p>La superficie : 25012.84m²</p> <p>Type de délaissé : non clôturé terrain nu</p>
	<p>Situation : le délaissé n°08 S20 est située dans le quartier Bordji Amar</p> <p>La forme de parcelle : irrégulière</p> <p>La superficie : 7602.13m²</p> <p>Type de délaissé : non clôturé terrain nu.</p>

2.2. Fragment N°2

Le fragment n°02 se situe dans le périphérique de la ville de Mostaganem dans la partie sud-est.

Il permet l'entrée sud de Mostaganem et l'entrée à centre-ville, il s'étend sur une longueur de 2 km depuis la nouvelle gare routière jusqu'à la gare SNTF au centre-ville.

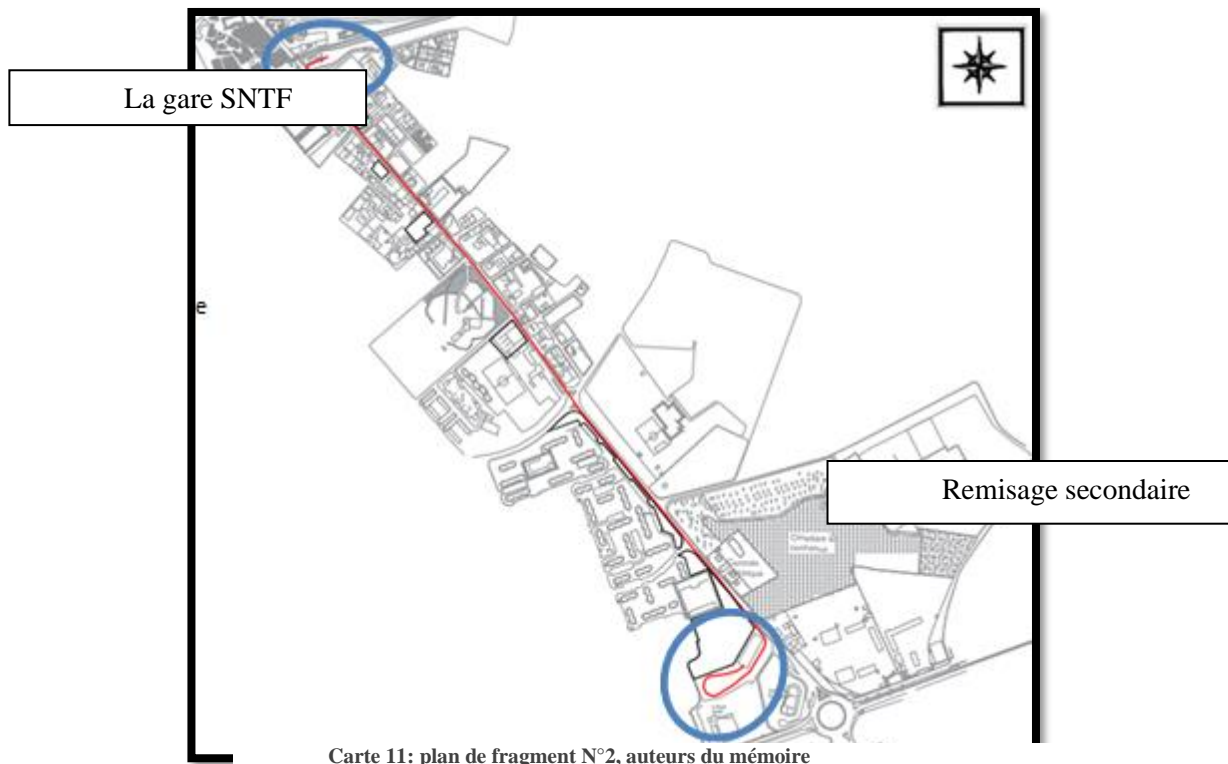


Figure 34 : La gare SNTF

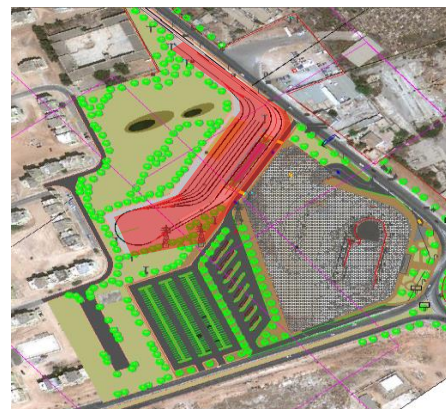
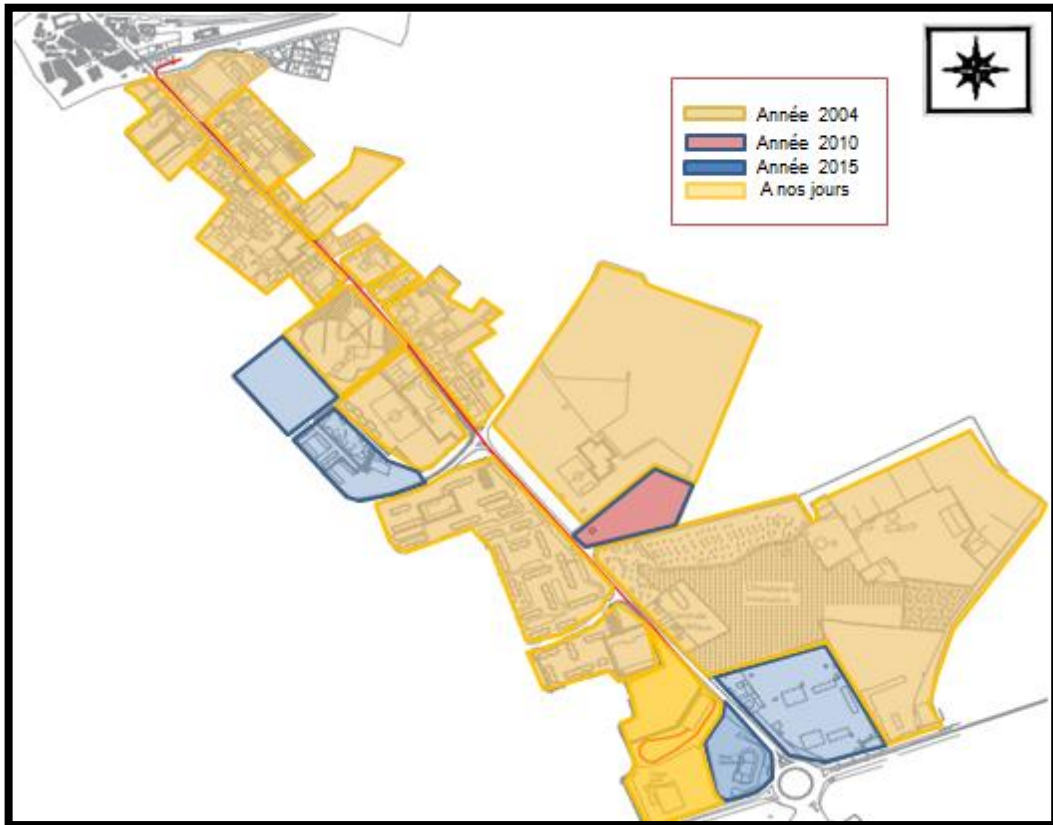


Figure 35: Remisage secondaire

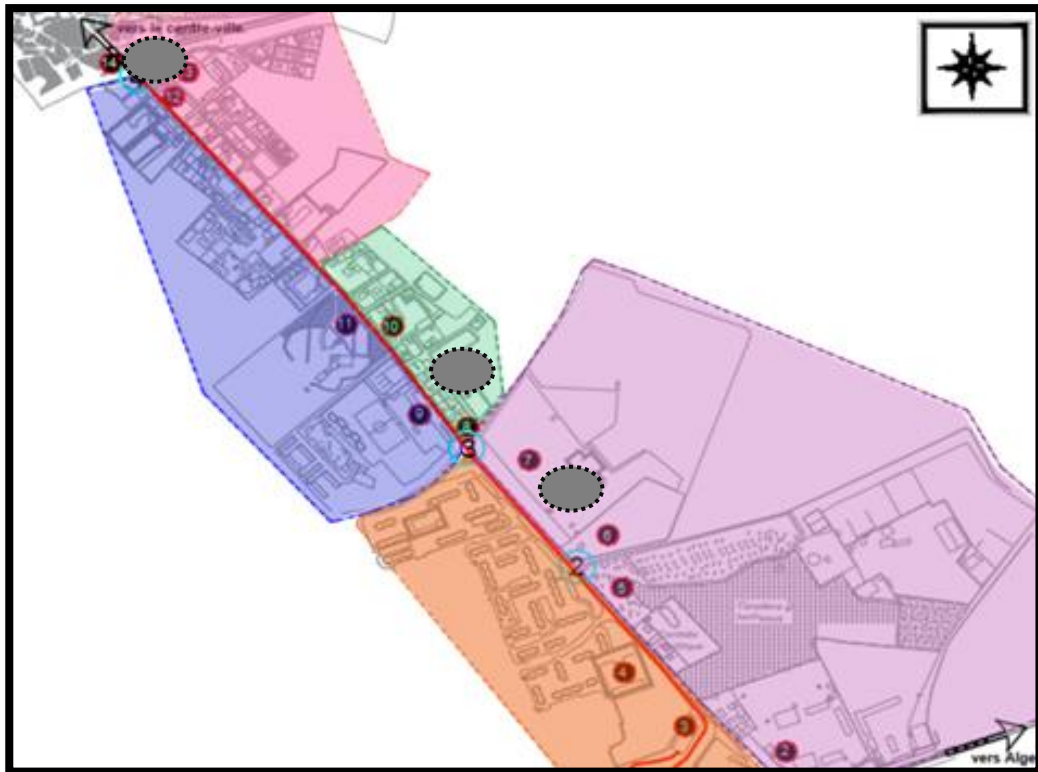
2.2.1. Evolution urbaine du fragment



- Le fragment dans le côté nord-ouest est déjà dense où la croissance urbaine continue jusqu'au sud-.
- Les zones d'extension urbaine récentes sont représentées par des projets tel que : station de transport

La gendarmerie, l'extension de la maison d'hôte et la station des taxis

2.2.2. Les éléments de la ville



Carte 13 : plan de Plan de délimitation du fragment N°2, auteurs du mémoire

Légende	
les secteurs:	
cité 5 juillet.	
Hamou Boutillis.	
Abane Remdane.	
Zahana Ahmed	
larbi Ben Mhidi.	
Les points de repères	
la banque CNEP. protection civile. maison d'hote caserne militaire. cimetière benhawa.	
Les limites	
Au nord: le centre ville	
L'est: Djebli Mohamed.	
L'ouest : la cité 19 mars.	
Sud: la vallée des jardins	
Les nœuds 	
les parcours	
Le tracé du tramway 	
 Vers Alger	
Vers Relizane	
Vers Oran	
Vers centre ville	

Identification : c'est un axe qui relie la nouvelle gare routière et la gare SNTF

Direction : trafic partagé _ trafic séparé

Édifices qu'ils abordent : établissements administratifs, étatiques et de sécurité

Façades : la présence du style coloniale

Voies et parcours

Sur la ligne gare SNTF /NOUVELLE GARE ROUTIERE il y a deux variantes entre gare SNTF et de la Wilaya

Variante 01 : trafic partagé (mixte)

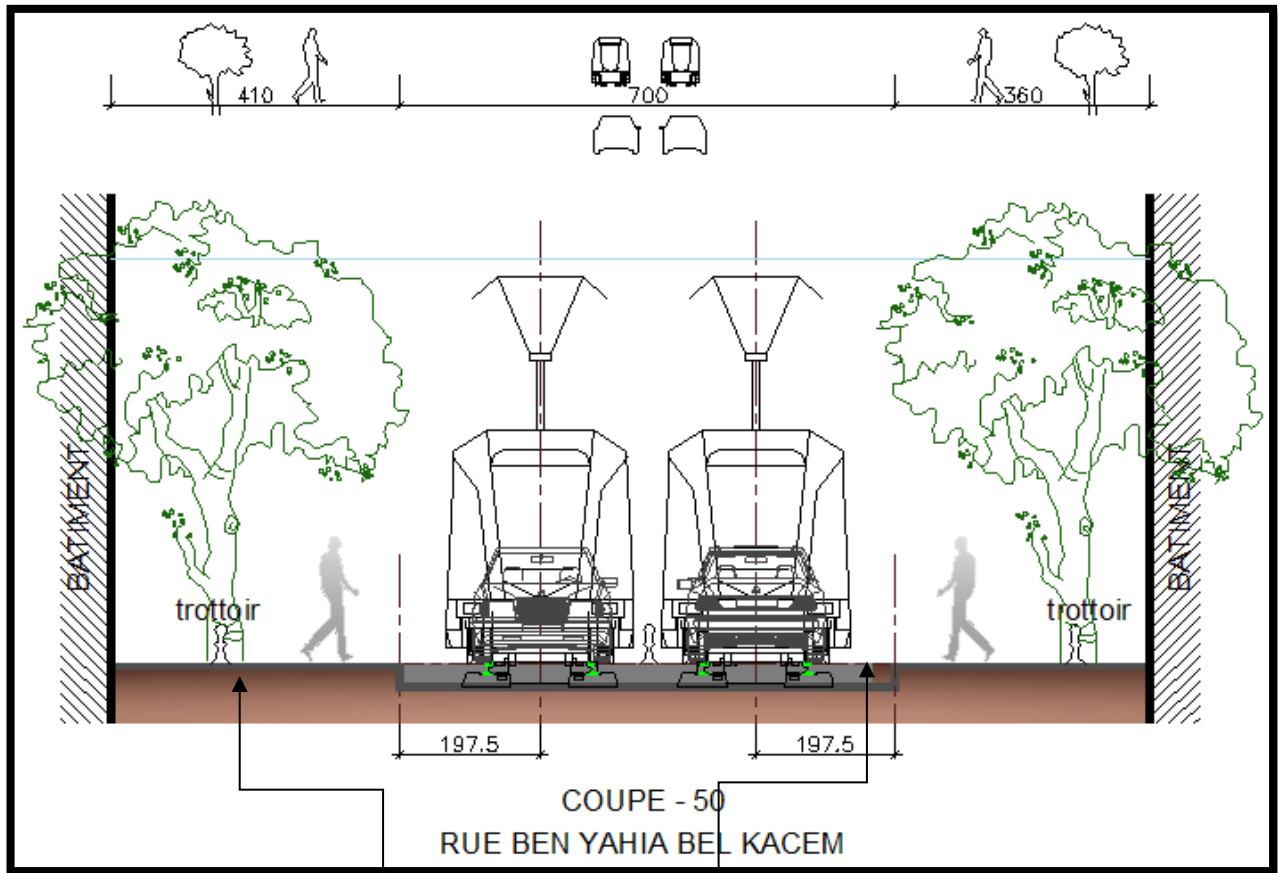
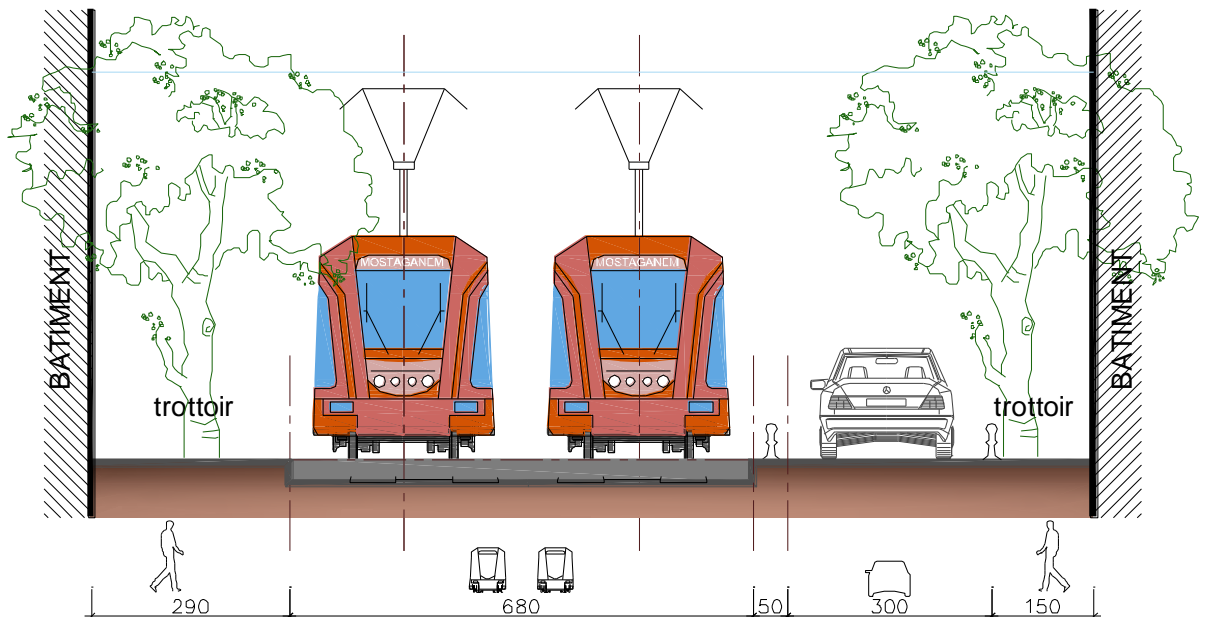


Figure 36 : coupe Rue Ben yahia bel kacem

Espace pour d'éventuel véhicule en panne



Figure 37 : trafic partagé (mixte)

Trafic séparé (1 sens automobile+ 2 voies tramway)

COUPE - 46
RUE BEN YAHIA BEL KACEM

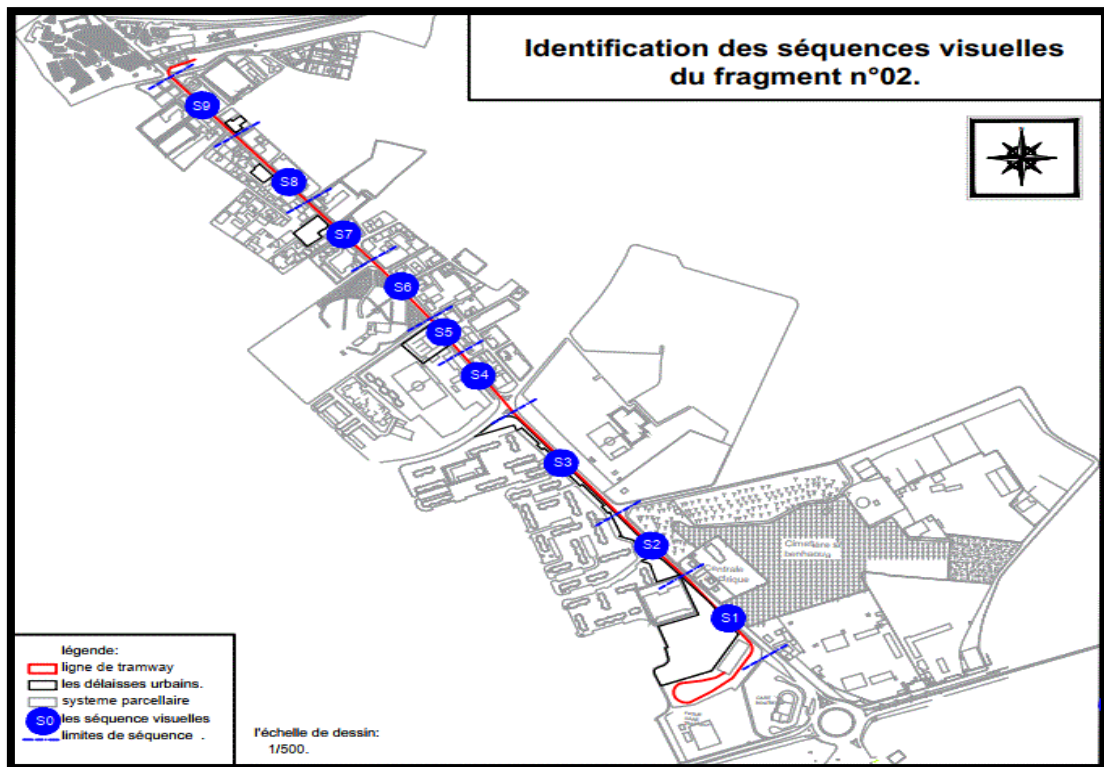
Figure 38: coupe Rue Ben yahia bel kacem trafic séparé

2.2.3. Les données sur les secteurs

Tableau 5 : Les données sur les secteurs

Secteurs	Caractéristiques
Cité 5 juillet.	Zone d'habitation collective et individuelle avec des stations de transport et le tramway.
AbaneRemdane.	Zone d'habitation dense et de l'équipement étatique et éducatif.
HamouBoutlilis.	Zone dense d'habitation avec des équipement étatiques et commercial et un manque des espaces public.
Larbi Ben Mhidi.	Zone d'habitation avec des équipement éducatif, industriel et commercial.
Zahana Ahmed	Zone d'habitation avec des équipement étatiques, éducatif, industriel, sportif et la présence de cimetièrre Ben Houa.

2.2.4.L'analyse séquentielle



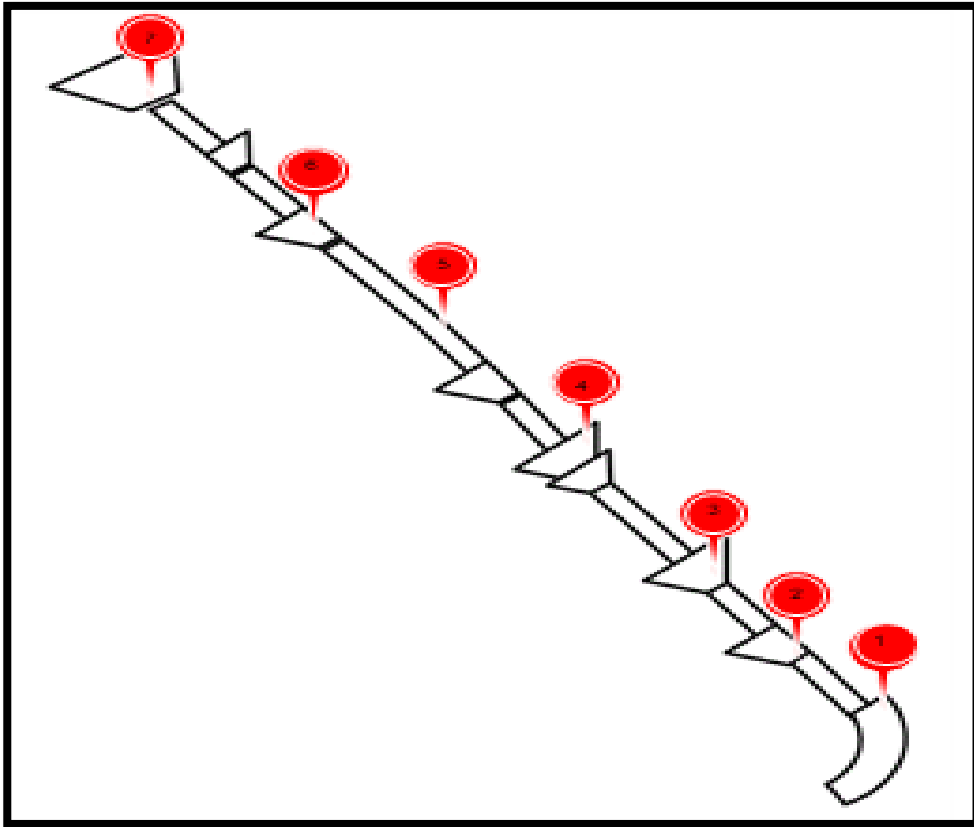


Figure 39 : schéma de le chemin séquentielle

Séquence 01 : Continuité visuelle des clôtures Les mur des clôtures sur les deux façades donne un accès visuel fermé ce qui donne un sentiment de malaise chez le piéton. Absence des végétations et des mobiliers urbains dessinent une mauvaise image urbaine.

Séquence 02 : Continuité visuelle différente sur chaque rive, continuité visuelle quasi-absolue. La continuité visuelle due aux murs de clôture et aux bâtis non aligner à la voie, La fermeture de percée disparu dans une coté.

Séquence 03 :Continuité visuelle disparu sur les façades et l'Ouverture de percée visuelle sur les deux côtés de la voie. Paysage urbain assez vif à cause des végétations et des couleurs des équipements apparents.

Séquence 04 :Élargissement dans les champs visuels, profils de voie très larges, Un changement de l'image urbaine où il y a un changement de type d'habitat (remplacement de l'habitat collectif par l'individuel) avec deux équipement importante (la banc, protection civile)

Séquence 05 :Continuité visuelle des bâtiments sur les deux façades donne un accès visuel fermé ce qui donne un sentiment de malaise chez le piéton. Absence des végétations ; et des mobiliers urbains dessinent une mauvaise image urbaine.

Séquence 06 :Continuité visuelle différente sur chaque rive,
La continuité visuelle due aux murs de clôture et aux bâtis aligner à la voie, La fermeture de percée et la notion d'orientation.

Séquence 07 :Continuité visuelle des bâtiments sur les deux façades donne un accès visuel fermé et un sentiment d'orientation, avec l'existenced'un délaissé et d'un jardin qui casse cette continuité.

Séquence 08 :Continuité visuelle des bâtiments sur les deux façades donne un accès visuel fermé et la notion d'orientation. Absence des végétations, et des mobiliers urbains dessinent une mauvaise image urbaine.

Séquence 09 :Continuité visuelle des bâtiments sur les deux façades avec l'existence d'un délaissé qui casse cette continuité cette continuité termine par Élargissement dans les champs visuels et le changement de l'image urbaine à l'il y a un changement de type d'habitat (remplacement de l'habitat par des équipements importantes).

2.2.5.La valeur architecturale de l'aire d'étude

Pour répondre à cette question il nous a fallu faire une enquête, sachant que la zone est très ancienne , à la base la plus part des bâtisses qui impriment le tissu urbain ont été construites pendant la colonisation française donc la zone même en matière de style architecturale avait ce que on peut dire le style coloniale pour certaines constructions quant aux reste des entités , elles étaient pauvre en matière d'architecture, pour ne pas dire inexistant et d'autres n'ont été construites dans les 20 dernières années du 20ème siècle donc ce que on peut dire qu'elle sont classer dans le style international.



Figure 40 : Habitats individuel

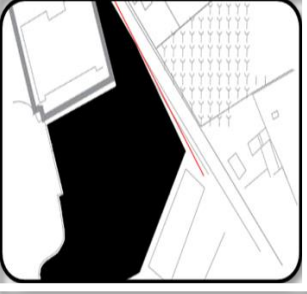
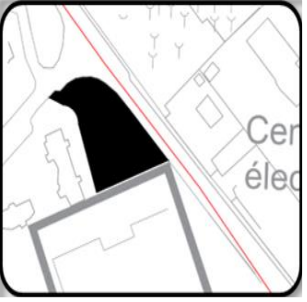
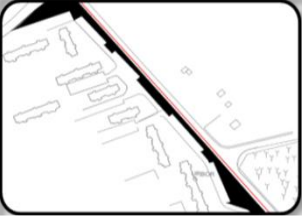
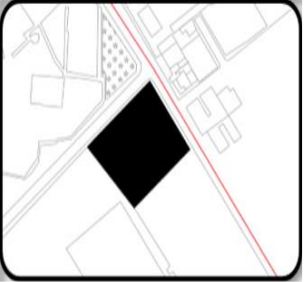
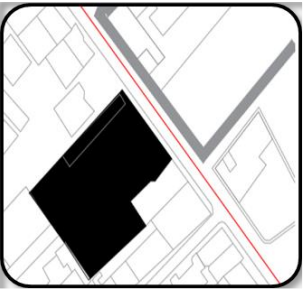


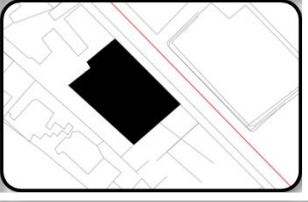
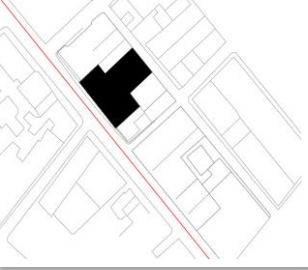
Figure 41: la gare routière de Mostaganem

Figure 42: habitats collectifs

2.2.6. Identification des délaissés urbains

Tableau 6: les délaissés urbaines du fragment N°2

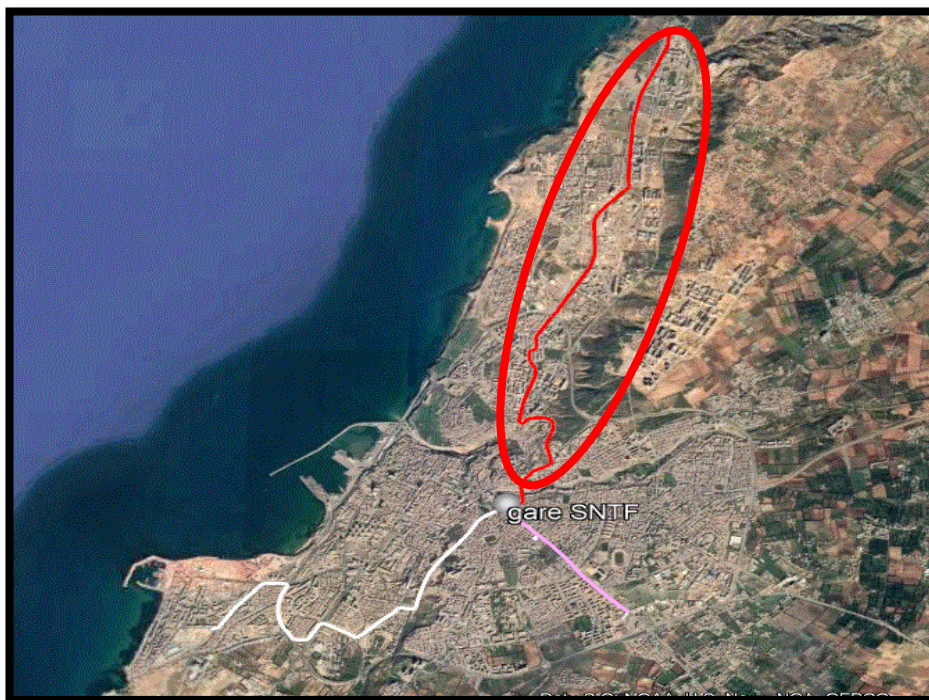
	<p>Situation : délaissé N1 s1/ Fr 02 : est située dans la partie sud-est de centre-ville dans la cité 5 juillet.</p> <p>La forme de la parcelle : est de la forme irrégulière</p> <p>Superficie : 18957.54m²</p> <p>Type de délaissé : non clôturé terrain nu.</p>
	<p>Situation : délaissé N2 s2/ Fr 02 : est située dans la partie sud-est de centre-ville dans la cité 5 juillet.</p> <p>La forme de la parcelle : est du forme irrégulière</p> <p>superficie : 2013.87 m²</p> <p>Type de délaissé : non clôturé terrain nu.</p>
	<p>Situation : Délaissé n3 s2/3 Fr 02 : située dans la partie sud-est de centre-ville dans la cité 5 juillet.</p> <p>La forme du parcelle : est du forme rectangulaire.</p> <p>Superficie : 5551.63 m².</p> <p>Type de délaissé : terrain nu clôturé.</p>
	<p>Situation : délaissé N4 s5. Fr 02 : est située dans le quartier HamouBoutlilis .</p> <p>La forme de la parcelle : est d'une forme régulière.</p> <p>Superficie : 4149.95m²</p> <p>Type de délaissé : friche industrielle.</p>
	<p>Situation : délaissé N5 s7. Fr 02 : est située dans le quartier HamouBoutlilis</p> <p>La forme de la parcelle : est d'une forme irrégulière</p> <p>Superficie: 2350.32m²</p> <p>type de délaissé : friche de transport</p>

	<p>Situation : Délaissé n6 /s8. Fr 02 : est située dans le quartier HamouBoutlilis</p> <p>La forme de la parcelle : est de la forme irrégulière.</p> <p>Superficie : 949.56 m²</p> <p>Type de délaissé : friche industrielle.</p>
	<p>Situation : délaissé N7 s9. Fr 02 : est située dans le quartier Larbi Ben Mhidi.</p> <p>La forme de la parcelle : est d'une forme régulière.</p> <p>Superficie : 771.95m²</p> <p>Type de délaissé : clôturé terrain nu</p>

2.3. Fragment N°3

Le fragment n°03 se situe dans le périphérique de la ville de Mostaganem dans la partie nord.

Il s'étend sur une longueur de 14.2 km depuis la nouvelle gare routière jusqu'à la cité universitaire de Kharouba .



C

Carte 15: Représente le troisième fragment, source.googleearth.

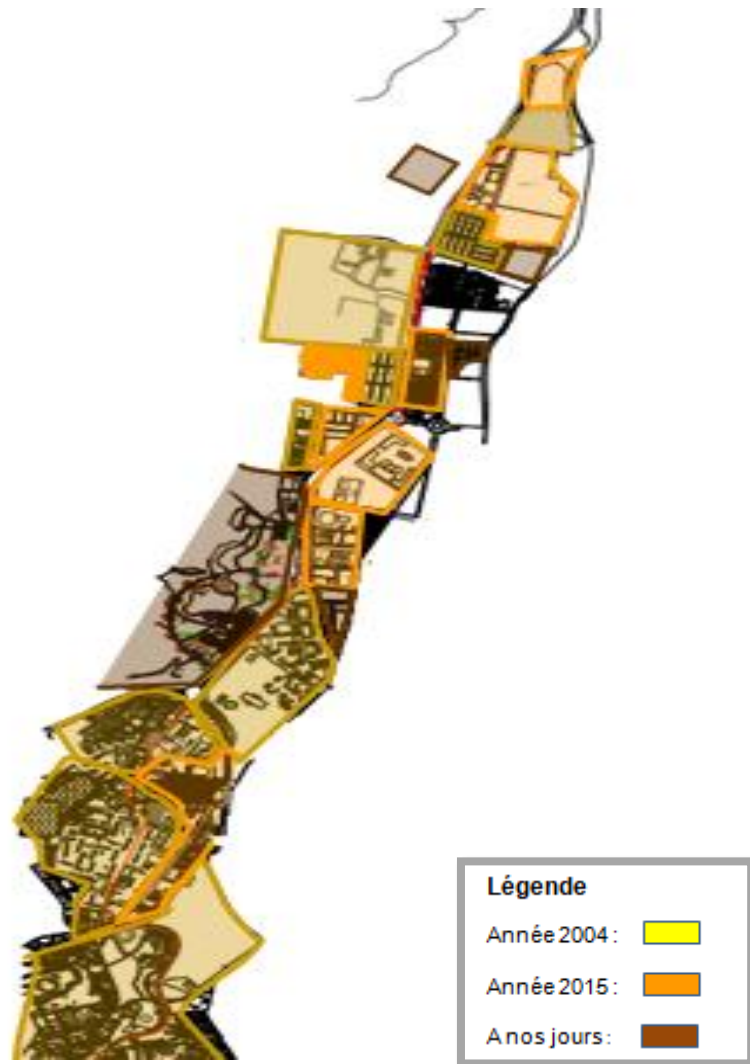
2.3.1. Evolution urbaine du fragment

Le fragment dans le côté sud est déjà dense où la croissance urbaine continue jusqu'au nord du fragment

Les zones d'extension urbaine récentes sont prolongées par des

Zones plus dispersées d'expansion forte du bâti dans un tissu urbain encore peu dense.

Des projets ont été tel que : le parc d'attraction des quartiers ; des équipements éducatifs ; commercial, et tramway



Carte 16: l'évolution urbaine du fragment N°3

2.3.2. Les éléments de la ville

Légende

les secteurs:


Kharouba	
Cité ALN.	
Cité LHANA.	
Cité TAGDIITT.	
Cité ZIGHOUD YUCEF	
Cité PANORAMA.	
Cité MATMORE.	

Les points de repère
 La faculté de la médecine
 Parc d'attraction mostaland
 Jardin l'Arsa

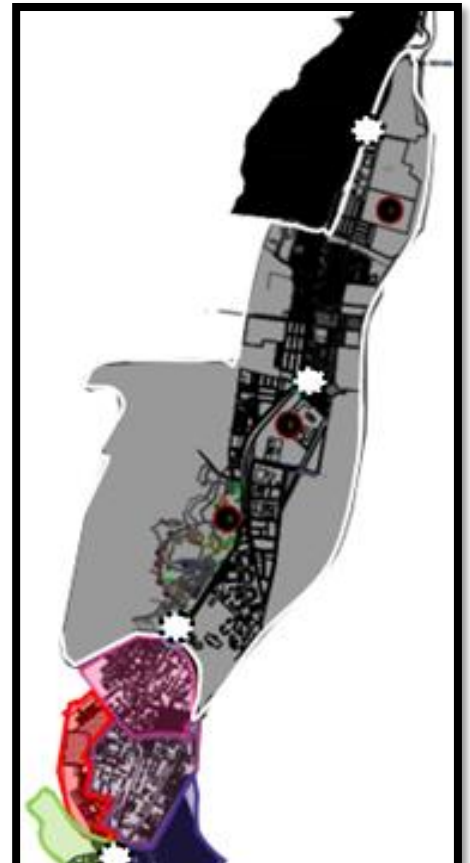
Les limites

Au nord: Ténès wilaya de chlef
 L'est: Sayada.
 L'ouest :la mer méditerranée.
 Sud: le centre ville

les voies et les parcours :

Tracé tramway 
 Vers Ténès
 Vers center ville

Les nœuds



Carte 17: représente les éléments de la ville

Les voies et les parcours

Identification : c'est l'axe qui relie la gare SNTF et HAROUBA

Direction : trafic séparé

Édifices qu'ils abordent : plusieurs équipements éducatif, administratif, commerciales, loisir et habitats

Façades : pauvre en matière de texture

Les voies et les parcours

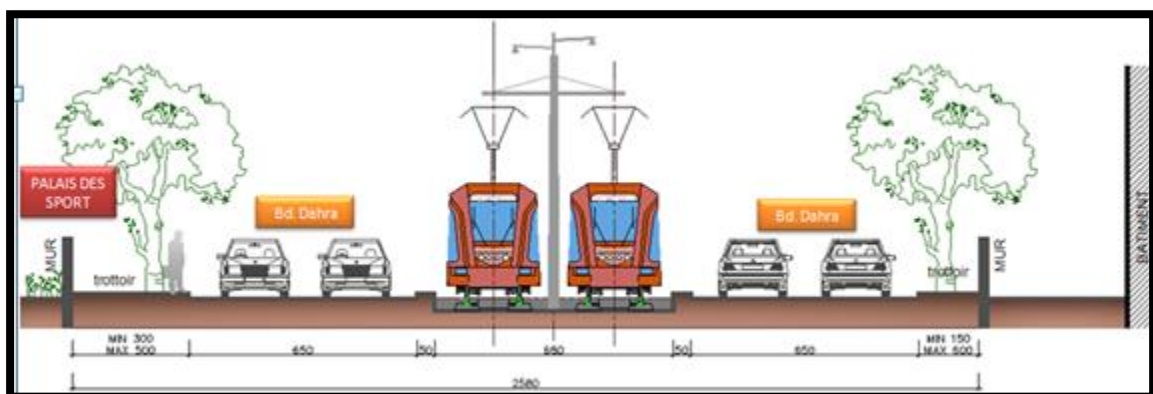


Figure 43: coupe du trafic séparé

Les nœuds

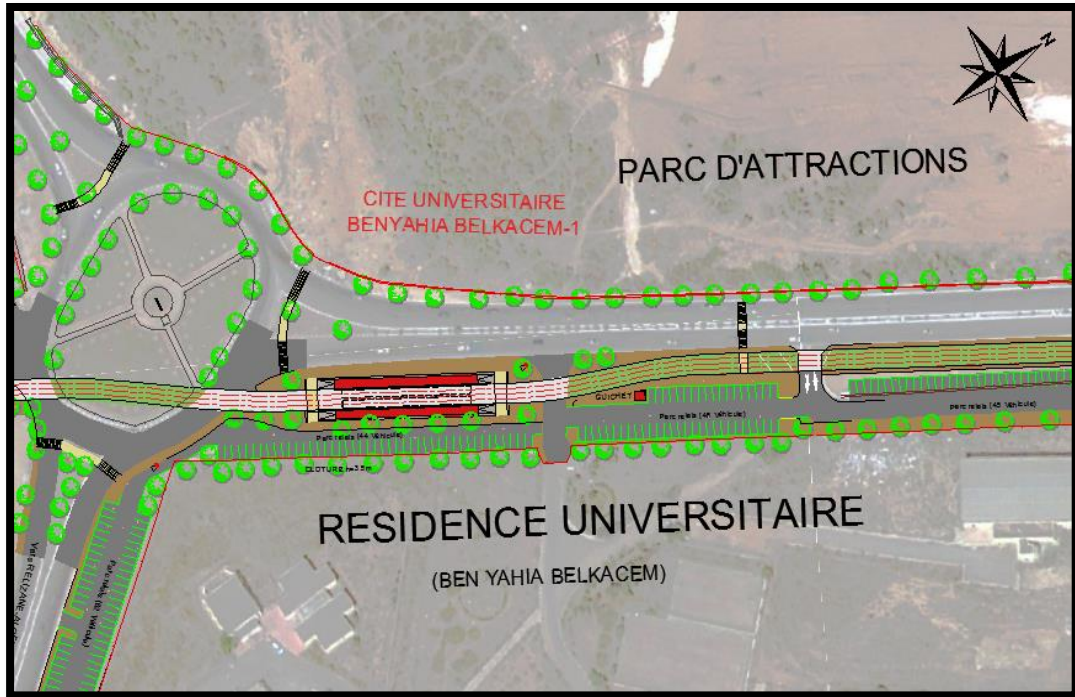


Figure 44 : rond point ben yahia belkacem

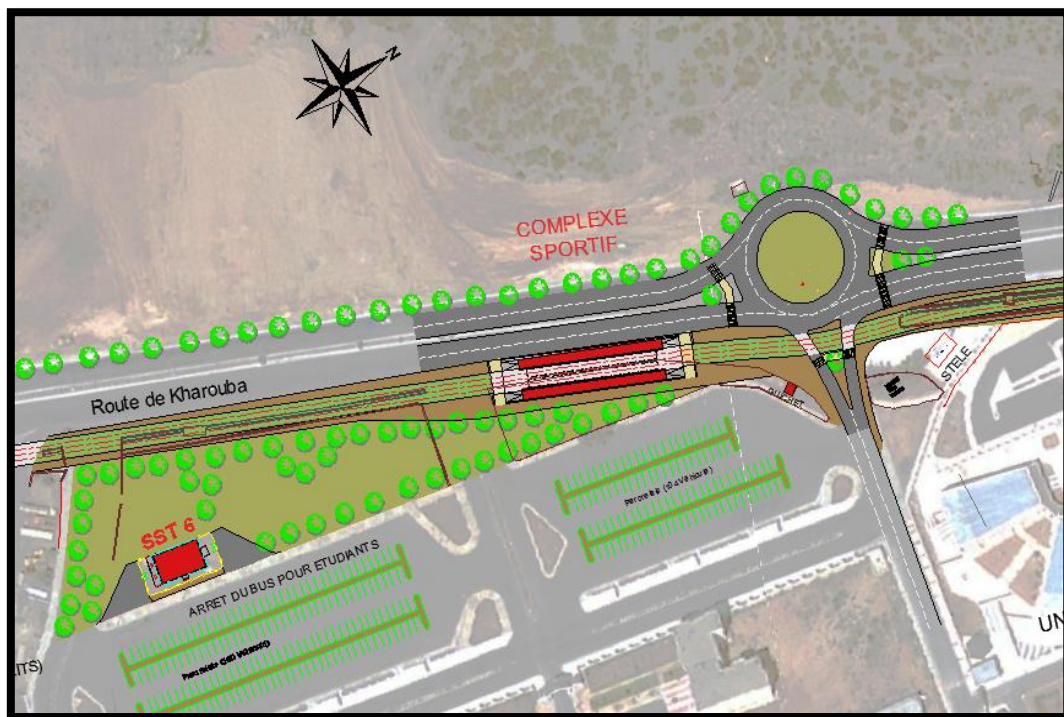


Figure 45 : l'intersection entre la route kharouba et ben yahia belkacem

Les points de repères



Figure 46 : jardin l'ARSA



Figure 47: parc d'attraction MOSTA LAND



Figure 48: faculté de la médecine



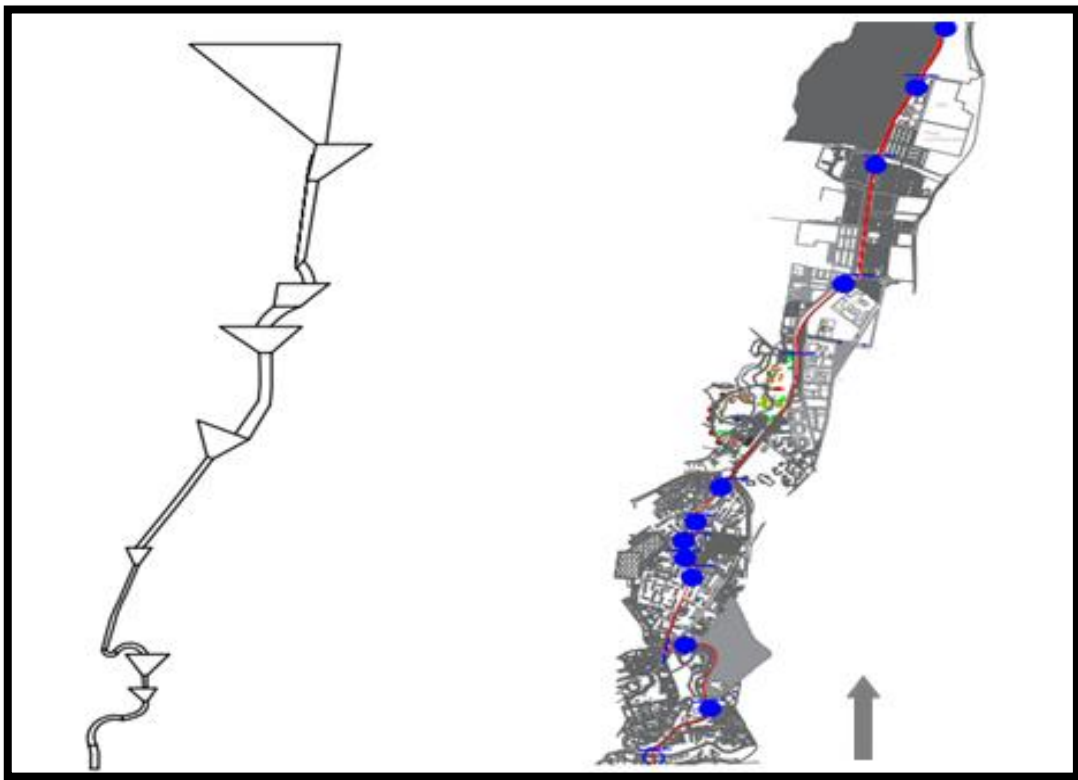
Figure 49: hôpital CHU de Mostaganem

2.3.3. Les données sur les secteurs

Tableau 7 : Les données sur les secteurs

Secteurs	Caractéristiques
Kharouba	Zone peu dense avec des équipements de loisir commercial et éducatif des terres agricole clôtures et une extension urbaine forte
Cité ALN.	Zone d'habitation collective et individuelle
Cité ZIGHOUD YUCEF.	Zone dense d'habitation et des équipements étatiques et commercial et un manque des espaces public
Cité LHANA.	Zone d'habitation
Cité PANORAMA.	Zone résidentiel / foret abandonnée clôture Espace public aménager (jardin).
Cité TAGDIITT.	Zone d'habitat traditionnel
Cité LARBI BEN MHIDI.	Zone dense non planifié

2.3.4. L'analyse séquentielle



F

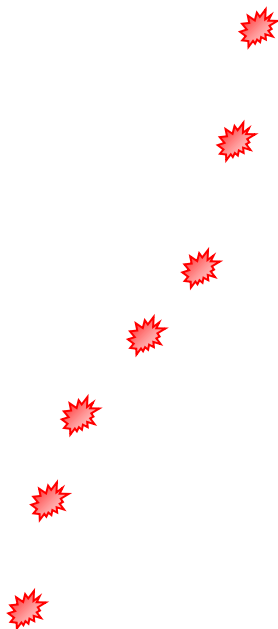


Figure 50 :Le sens du parcours et les traductions des séquences, Les auteurs du mémoire

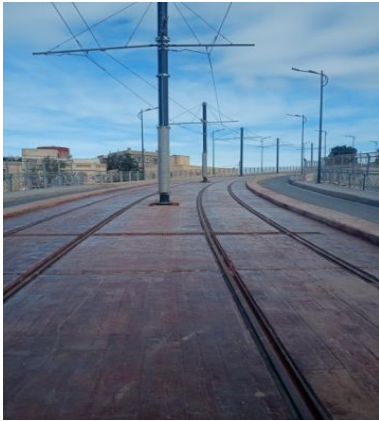


Figure 53 : shoot séquentielle

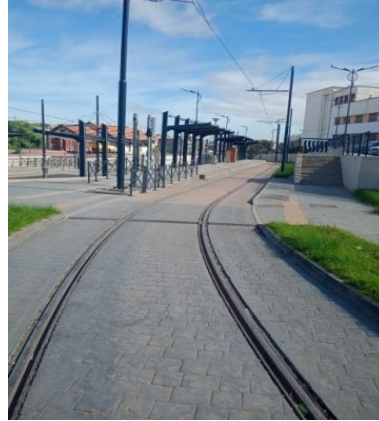


Figure 51: shoot séquentielle



Figure 52: shoot séquentielle



Figure 56: shoot séquentielle



Figure 55: shoot séquentielle

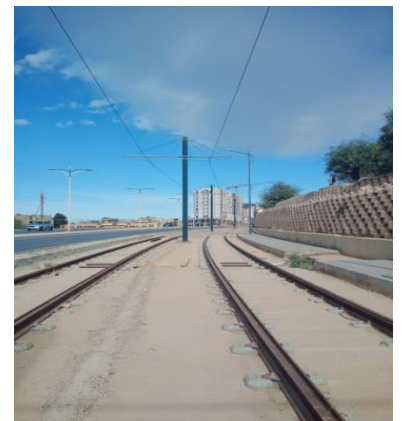


Figure 54: shoot séquentielle

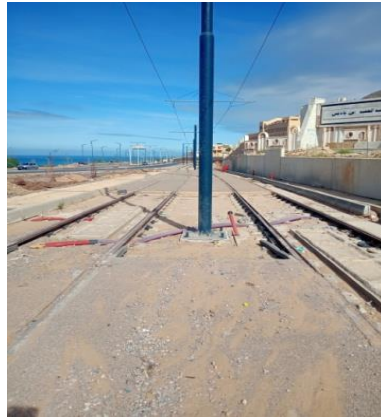


Figure 57: shoot séquentielle

Séquence 01 : Continuité visuelle disparu sur les façades et l'Ouverture de percée visuelle sur les deux côtés de la voie. Paysage urbain assez vif à cause des végétations et des couleurs des équipements apparents.

Séquence 02 : Continuité visuelle différente sur chaque rive, continuité visuelle quasi-absolue. La continuité visuelle due aux murs de clôture et aux bâtis non aligner à la voie, La fermeture de percée disparu dans une coté.


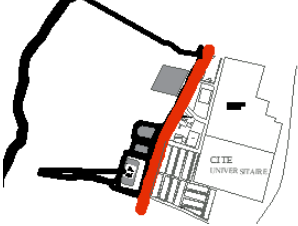
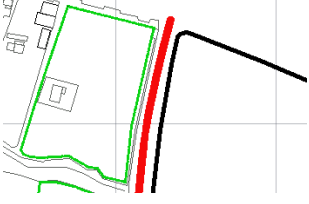

Séquence 03/04 : Continuité visuelle des bâtiments sur les deux façades donne un accès visuel




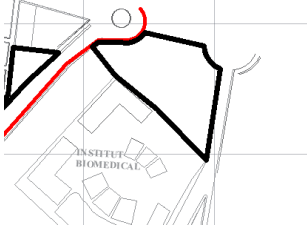
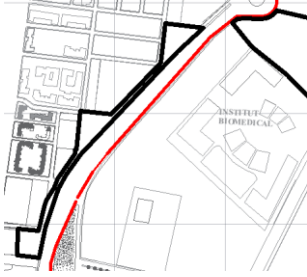
Séquence05 : Effet de blocage par des immeubles en hauteur

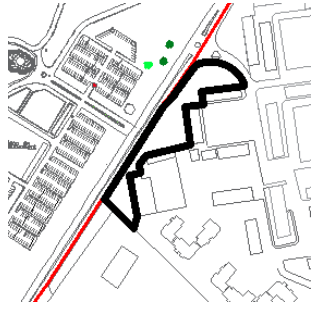
Séquence 06/07 : Continuité visuelle des bâtiments sur les deux façades avec l'existence d'un délaissé qui casse cette continuité cette continuité termine par Élargissement dans les champs visuels.

2.3.5. 2.2.6. Identification des délaissés urbains

Tableau 8 : les délaissés urbains du fragment N°3

	<p>Situation : délaissé N1 s1/2 : est située à kharrouba ; quartier 600 logements dans la rue n11</p> <p>La forme de la parcelle : est de la forme irrégulière</p> <p>Superficie : 383727.6443 m²</p> <p>Type de délaissé : terrain nue non clôture (terre agricole)</p>
	<p>Situation: délaissé N2 s2/3: est située a kharrouba; quartier 600 logements dans la rue n11</p> <p>La forme du parcelle : est du forme irrégulière</p> <p>superficie: 383727.6443 m²</p> <p>type de délaissé : terrain nue occuper par LEMA / COCIDER</p>
	<p>Situation : Délaissé n3 s3/4 : est située à kharrouba</p> <p>La forme de la parcelle : est de la forme rectangulaire</p> <p>Superficie : 38510.653 m²</p> <p>Type de délaissé terrain clôture.</p>
	<p>Situation : Délaissé n4 s3/4 : est située à kharrouba</p> <p>La forme de la parcelle : est de la forme trapézoïdale</p> <p>Superficie : 9839 m²</p> <p>Type de délaissé : terrain clôture</p>

	<p>Situation : Délaissé n5 s3/4 : est située akharrouba</p> <p>La forme de la parcelle : est de la forme trapézoïdale</p> <p>Superficie : 106180 m²</p> <p>Type de délaissé : délaissé non clôture (terrain nue)</p>
	<p>Situation : Délaissé n6 s3/4 : est située à kharrouba</p> <p>La forme de la parcelle : est de la forme rectangulaire</p> <p>Superficie : 28080 m²</p> <p>Type de délaissé : le délaissé est clôturé par un mur</p>
	<p>Situation : Délaissé n7 s3/4 : est située à kharrouba</p> <p>La forme de la parcelle : est de la forme rectangulaire</p> <p>Superficie : 9839m²</p> <p>Type de délaissé : terrain nu</p>
	<p>Situation : Délaissé n8 s4/5 : est située akharrouba</p> <p>La forme de la parcelle : est de la forme irrégulière</p> <p>Superficie : 9388m²</p> <p>Type de délaissé : ledélaissé est non clôturé</p>
	<p>Situation : Délaissé n9 s4/5 : est située à kharrouba</p> <p>La forme de la parcelle : est de la forme irrégulière</p> <p>Superficie : 24249m²</p> <p>Type de délaissé : terrain non aménager</p>

	<p>Situation : Délaissé n10 s4/5 : est située à kharrouba</p> <p>La forme de la parcelle : est de la forme irrégulière</p> <p>Superficie : 4728m²</p> <p>Type de délaissé : terrain non aménager</p>
---	---

Conclusion :

Un contact répétitif par rapport à l'aire d'étude à regorger beaucoup d'information post analytique qui nous ont pousser à passer par des différentes enquêtes et aller vers une quête d'information sous différentes formes récoltées, à travers des personnes, des administrations, notre propre observation et différents Object dialogue avec l'espace d'étude et ce qu'il contient, ce qu'on a pu conclure de ce chapitre est le suivant :

- La ségrégation provoquée par la mauvaise répartition de l'habitat (collectif et l'individuel), notamment avec l'absence des espaces publics qui relient les deux entités.
- L'absence d'une planification des espaces publics a l'intérieur des quartiers, qui restent mal entretenus et qui constituent un lieu de décharge, provoquant la dégradation de la qualité de vie.
- Présence d'une typologie diverse répartie en plusieurs secteurs, où chaque secteur ses caractéristiques qui le définit des autres, ces secteurs sont donc hétérogènes provoquant un déséquilibre fonctionnel et visuel.
- La présence des délaissés dans le front du tracé de tramway provoque une dégradation et une mauvaise qualité visuelle.

En passent à

Les forces :

- La nature de terrain (favorable à la construction).
- Fragment en pente (jeux de volume).
- Des grands équipements complètent le rôle de centre-ville.

Faiblesse

- Absence des espaces verts et aire de jeux.

- La présence des délaissés urbaines.
- La propagation de commerce qui n'a pas organisé.
- Mauvaise gestion des espaces.

Opportunités :

- Situation stratégique (laporte de Mostaganem) centre-ville
- Présence des terrains vide et délaissé urbain.
- Présence des équipements importants (complexe, sportif, service, gendarmerie).

Des menaces

- La présence de tramway et son impact sur les fonctions et le transport dans le fragment.
- La porte urbaine mal traité et mal présenté.

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

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

« Il n'y a d'image que reliée à une pratique sociale ».

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

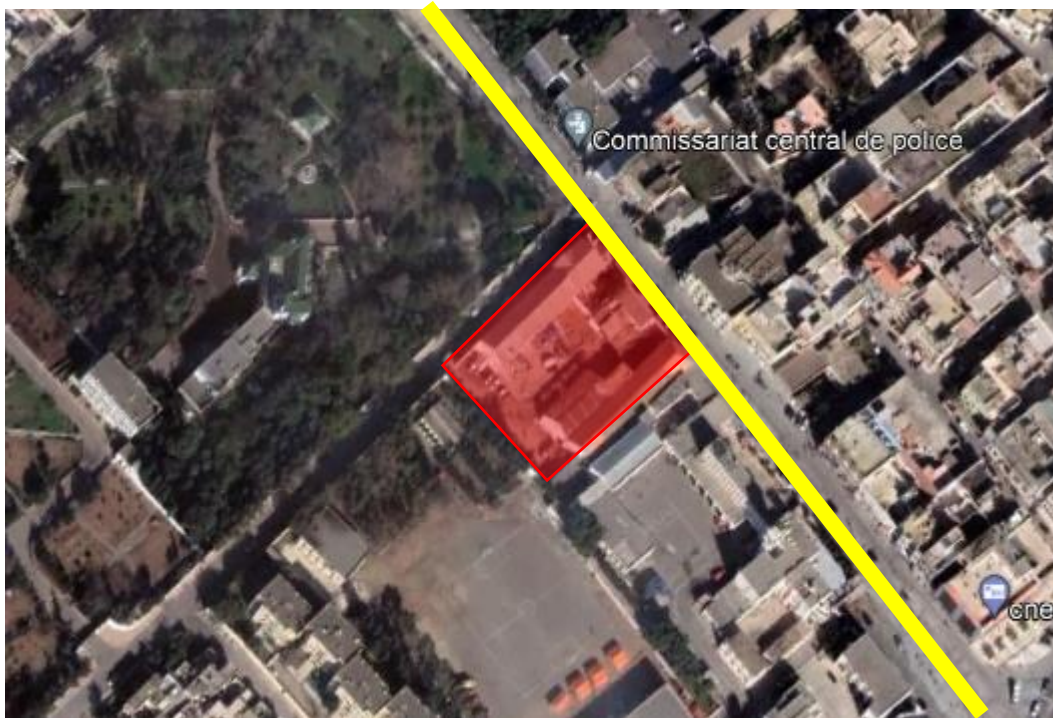
Afin d'inscrire notre projet urbain et de promouvoir une politique urbaine fondée sur le renouvellement urbain, notre choix s'est fait sur le fragment N02, vu ce qu'il représente une zone patrimoniale et d'une porte d'entrée sud-est de la ville de Mostaganem cette ville offre toutes les conditions pour valoriser le chemin de Tramway. Notre cas est de traité l'un des délaissés (friche industriel)

1. Etat des lieux

Le site est situé dans le quartier HamouBoutlilis à 1 km du centre-ville de Mostaganem. Il est accessible depuis la voie AV. Benyahielkacem ; M'NaouarGhannia ; et le tramway.

Le parcelle d'intervention se caractérise par :

- Sa situation sur l'axe du tramway
- La proximité de plusieurs éléments importants (tel que cne banque ; commissariat central de police ; la maison de hôte ; protection civil ..)



Carte 18 : vue aérienne /source : google earth

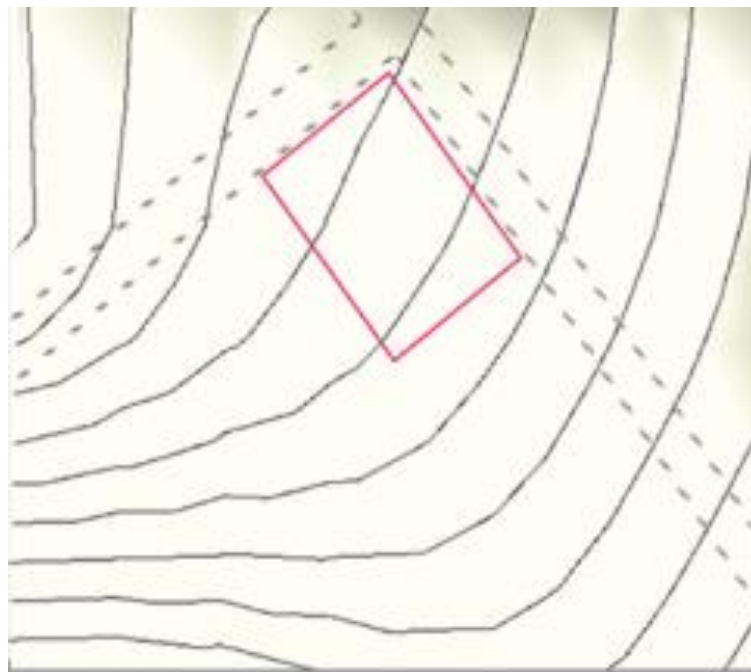


Carte 19: accessibilité et circulation



Carte 20: présente l'état de fonction de la zone d'étude

Le site est situé dans une zone à topographie relativement homogène caractérisé par une légère pente de 1,5%.



Carte 21: la topographie du site

Le terrain est doté d'une forme régulière avec une façade urbaine de 61m du côté nord-est et de 70m du côté nord-ouest, elle est d'une superficie de 4270 m².

2. Descriptive des hangars

Le terrain est occupé par deux hangars Parallèle de la période colonial en pierre taillé et une toiture en charpente.

Fonctions

Hangar 01 occupé par l'Agence de Développement Social composé de deux étages

Hangars 02 en construction (projet d'une supérette)

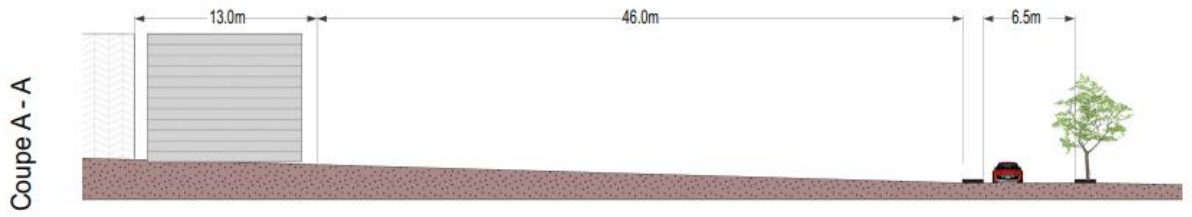


Figure 58: Coupe A-A représente la façade urbaine du site d'intervention

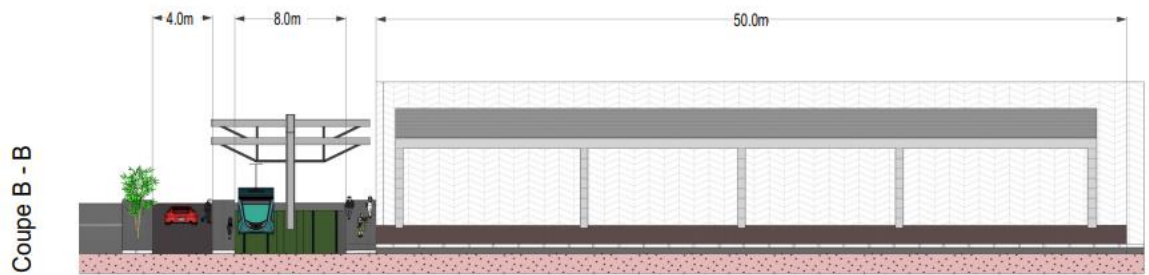


Figure 59: coupe B_B urbaine du site d'intervention

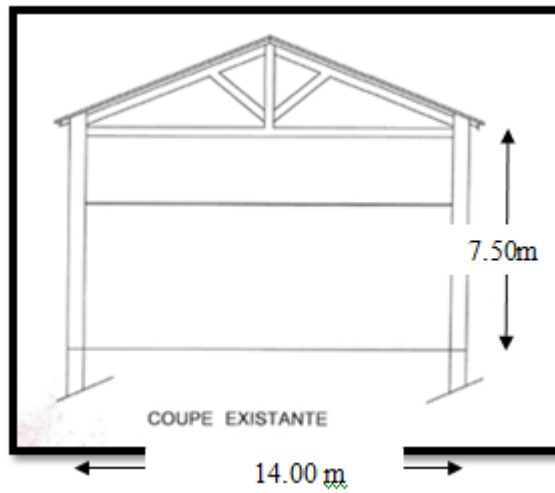
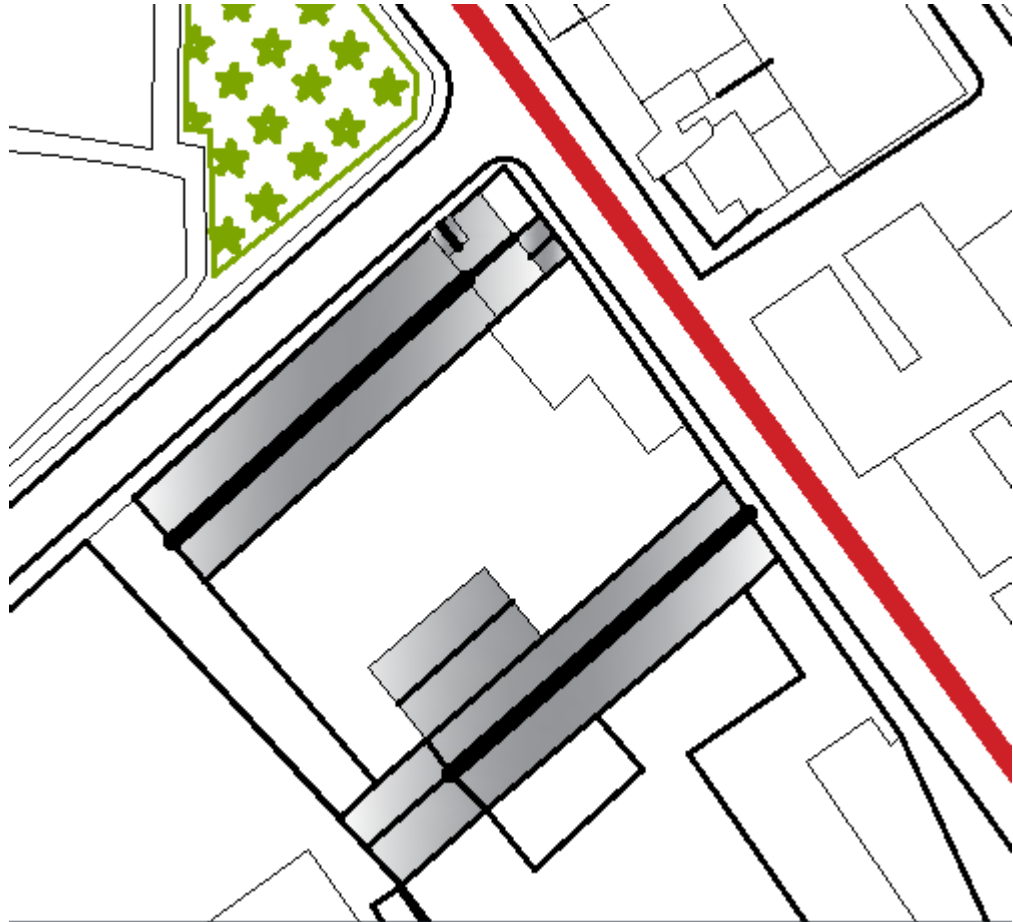


Figure 60: coupe de l'hangars



Carte 22: plans de masse de l'état actuel



Figure 61: les façade des hangars

3. Argumentaire thématique :

Dans cette partie on va présenter le fruit d'une longue année de travail et de recherche et c'est LE SCENARIO DE RFLEXION du présent qui aura pour but d'améliorer la qualité de vie et de développer l'image de la zone et même de la ville, embellissant le paysage et sa continuité urbaine en respectant les lois architecturales et urbaines et surtout faire revivre ses différents organes agonisants. Faisant une revalorisation de qualité qui préservera sa toponymie et lui rendre son identité perdue.

Pour justifier du renouvellement des friches industrielles en milieu urbain comme véritable opportunité pour la constitution de villes car la ville d'aujourd'hui n'est pas la ville d'hier, tout est évalué : les besoins ; les techniques ; la technologie... et aussi les enjeux et par conséquence ses réponses doivent être adaptés. En effet, ces lieux de tous les possibles permettent d'imaginer l'installation de nouvelles activités innovantes, d'une architecture (intégrant l'ancienne) moderne. Nous nous sommes engagés dans un projet d'incubateur d'entreprise, ce projet vise à évoluer le tissu urbain de cette zone afin de lui redonner une nouvelle attractivité et image paysagère.

Un incubateur est un organisme d'aide et d'accompagnement à la création d'entreprise. Sa mission principale est d'assister les porteurs d'un projet innovant et technologique. Certains incubateurs s'adressent à des projets naissants alors que d'autre sont destinés à des entreprises en recherche de croissance voire de développement le mode d'admission est propre à chaque organisme.

4. Etat des précédents :

4.1. Réhabilitation d'une ancienne usine en incubateur d'entreprise

Le cabinet h2o architectes a restructuré et restauré à Pont-Audemer en France une ancienne cartonnerie de village



Figure 62: représente l'exemple étudiant

Le projet est accessible du côté ouest

Limité par le canal du côté sud et par un grand espace vert du côté ouest

Avec un espace de stationnement à l'extérieur



Figure 63: plan de masse de l'exemple étudié

Il est Construit en briques et en piliers d'acier afin d'en faire une pépinière d'entreprises. Ponctué par une succession rythmique de fenêtres à arc surbaissé, le bâtiment situé sur les berges d'une rivière prend la forme d'un long édifice coiffé par un toit à deux pans soutenus par une structure interne. Constituée par des piliers en treillis d'acier à la fois fins et originaux, celle-ci est scandée par des fermes bien définies composées d'entretoises et de tirants rivetés, comme on en faisait à l'époque de sa construction.

L'idée est de reconvertir le site industriel d'une ancienne papeterie en bureaux/ateliers pour différentes entreprises. (Facadisme, transformation)

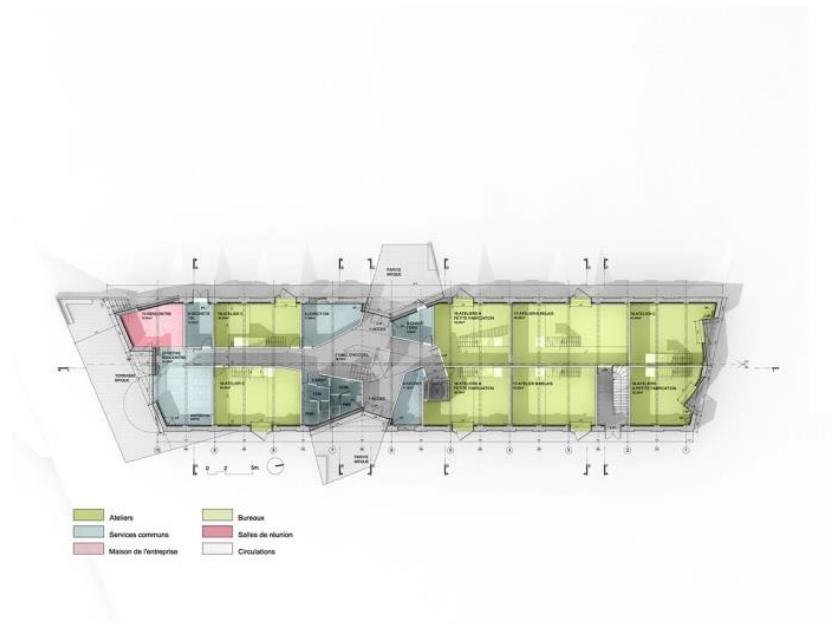


Figure 64: plan RDC, archdaily

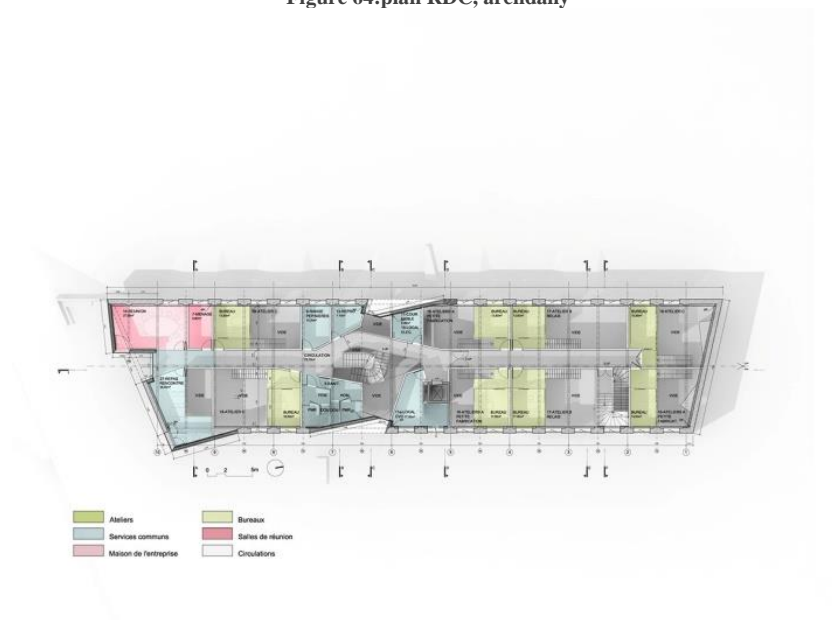


Figure 65 : plan R+1 ,archdaily

Le maître d'ouvrage souhaitait en effet récupérer le bâtiment pour le transformer en lieu à même d'accueillir les entreprises nécessitant un espace pour démarrer leur activité. Les architectes ont ainsi démoli l'intérieur jusqu'aux fondations afin de reconstruire les sous-couches et de jeter les bases des nouvelles structures. Cette intervention fait désormais reposer les nouveaux murs intérieurs sur les poutres continues de la base et non pas sur le plancher. Quant aux fermes et aux piliers repeints en blanc, ils contribuent à l'homogénéité de l'intérieur tout en le rendant plus lumineux.



Figure 66: des vues d'intérieurs de l'exemple éduier

Les façades sont également remarquables : les architectes ont en effet réinterprété les grandes et les petites ouvertures existantes en les déclinant dans un registre architectural original grâce à un judicieux choix de matières. Les nouvelles briques utilisées pour les ajouts n'ayant pas été effectués au ras de la façade sont de couleur noire, tandis que les autres éléments de maçonnerie, qui assurent une continuité avec les éléments existants, ont été réalisés à partir de briques récupérées dans le cadre de micro-démolitions. Grâce à la patine du temps qui les distingue, les nouveaux ajouts semblent ainsi avoir

été réalisés à la même époque que la construction d'origine. Tout cela est clairement visible si l'on observe les poutres en béton armé coulées pour réaliser les surplombs à l'angle de la façade côté rivière et dont les rangées se singularisent par une couleur qui diffère légèrement des briques avec lesquelles elles sont associées. Et, pourtant, on comprend bien qu'elles proviennent du même four. Un détail non négligeable qui ne saute qu'aux yeux des plus fins observateurs.



Figure 67: les façades de l'usine

Les étapes de la réhabilitation :

- Préserver la quasi-totalité du volume de l'usine.
- La création de quelques nouveaux espaces qui découpent visuellement la masse du bâtiment.
- Concentré sur l'espace commun central qui relie les différents ateliers, bureaux et salles de réunion.
- Un grand éclairage de toiture rappelle la fonction de « coursives » dans la ville du XIXe siècle ou d'espaces publics couverts.
- Une composante environnementale importante a été intégrée au projet dès le départ, marquant un heureux contraste avec le passé industriel lourd.

4.2. Incubateur d'entreprises à Archena

Ce projet est situé en Espagne par le bureau d'étude AMAA en 2017. Un bâtiment sculptural avec des réponses différentes dans chacune de ses élévations a été la conception finale. Evitant les discriminations, le bâtiment est un trait d'union entre les mondes urbain et rural. Il se rapproche du village par l'espace extra-atmosphérique qui a été conçu comme une extension du bâtiment. Il y a des zones ombragées et boisées pour rester, où les occupants peuvent s'étendre. Il invite les gens à y voyager. Au sommet, une tribune oriente les vues vers le monde rural.

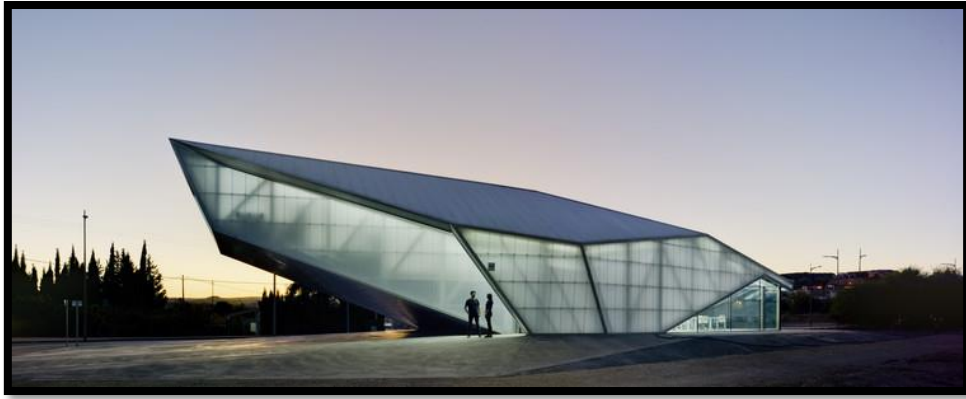


Figure 68: l'incubateur d'entreprise

Un incubateur d'entreprises est un lieu où les start-up partagent leurs connaissances, leurs expériences, leurs idées et leurs émotions. Le bâtiment matérialise ces idées à travers un espace de travail dynamique. C'est un bâtiment vivant et agile qui représente le mouvement d'une entreprise dans un environnement en évolution rapide. La solution est un espace intérieur ouvert enveloppé d'une double peau en polycarbonate translucide. Cela permet de sentir ce qui se passe à l'intérieur et de changer son apparence en fonction de l'heure de la journée

Tableau 9: personnages d'occupation des espaces

Espaces	P. d'occupation
Atelier	20 %
Espace Partagé	65 %
Bureau	15 %
Circulation	10 %



Figure 69: les plans de l'incubateur et shoot d'intérieur, archdaily.

4.3. Synthèses :

Nous synthétisons cette analyse en trois points principaux. Ces points nous ont permis de fixer les objectifs de notre projet

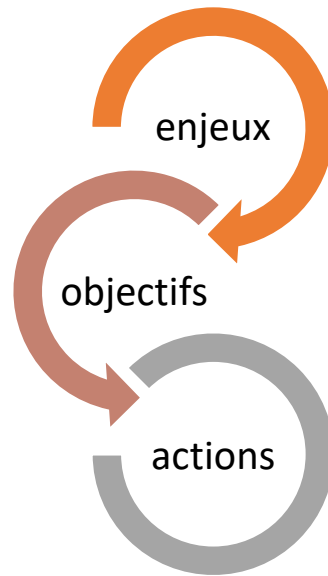
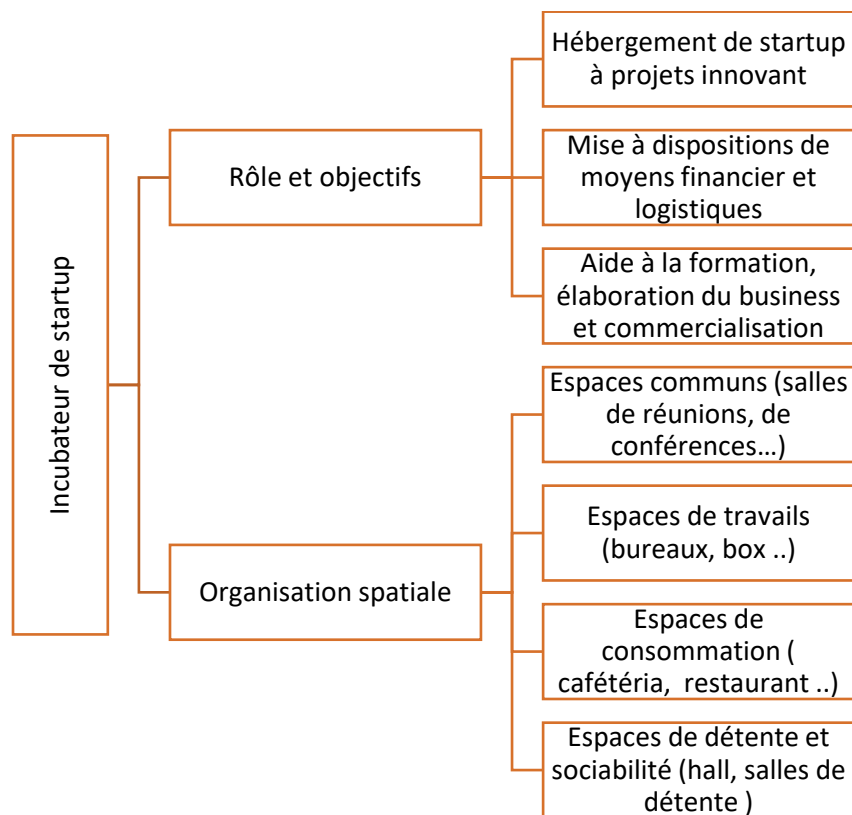


Figure : schéma des 3 points principaux de la synthèse.



Les enjeux :



Carte 23: plan de masse du site avant l'intervention

Légende

Limite de la zone d'étude ———

Tracé du tramway →

Flux mécanique →

Flux piétons →

Parmi ces enjeux nous citons :

- La situation paradoxale urbaine.
- Une excellente accessibilité aux terrain (tramway, accès mécanique, et piéton)

Nos objectifs :

Afin réparer les problèmes que nous avons constatés dans le site d'études, nous avons tracé quelques objectifs qui sont les suivants :

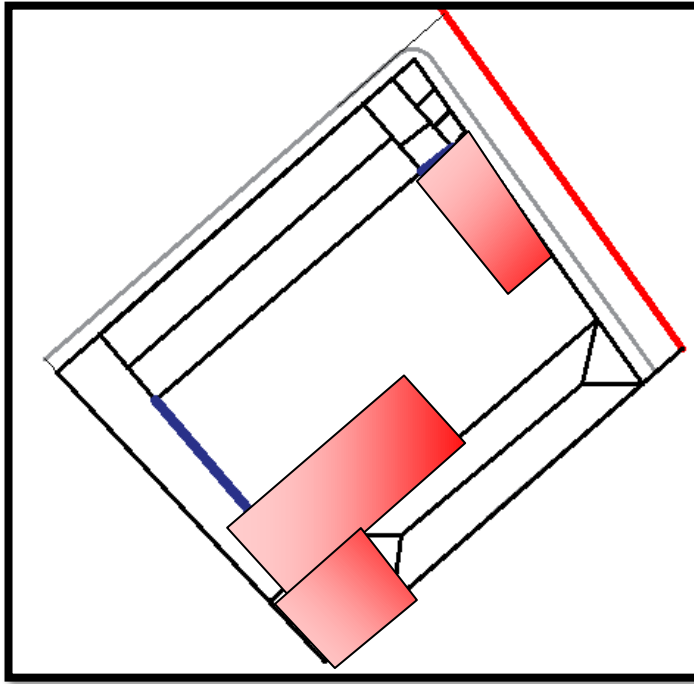
- Etablir la connexion urbaine entre le site et l'axe de tramway.
- Restructurer et réanimer l'espace entre les deux hangars.
- Améliorer la qualité paysagère du site en donnant un caractère spécifique (lieu identitaire).
- Améliorer l'état du patrimoine bâti et conditions d'habitat et le milieu de vie existant.

Dans la partie précédente on cite toutes les interventions qu'on va y procéder pour, **les actions** sont les suivantes :

5. Description du projet

Pour répondre à nos objectifs annoncés, notre projet engage un certain nombre de principe de renouvellement urbain

- Un renouvellement doux (limite de démolition pour garder la valeur des hangars).



Carte 24: plan de l'intervention (démolition)

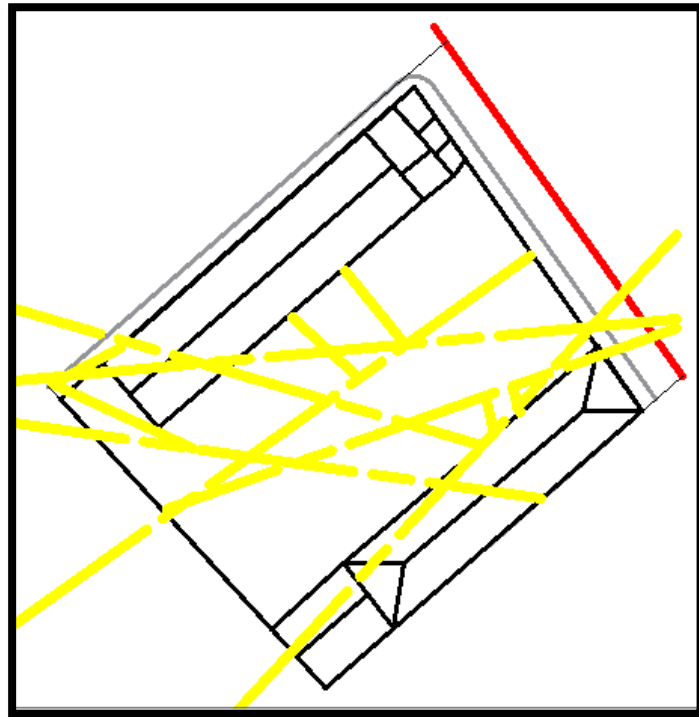
Le Facadisme

« *Le façadisme, c'est de s'occuper de l'enveloppe d'un bâtiment, mais pas de ce qui se passe dedans.* » Annick Germain²²

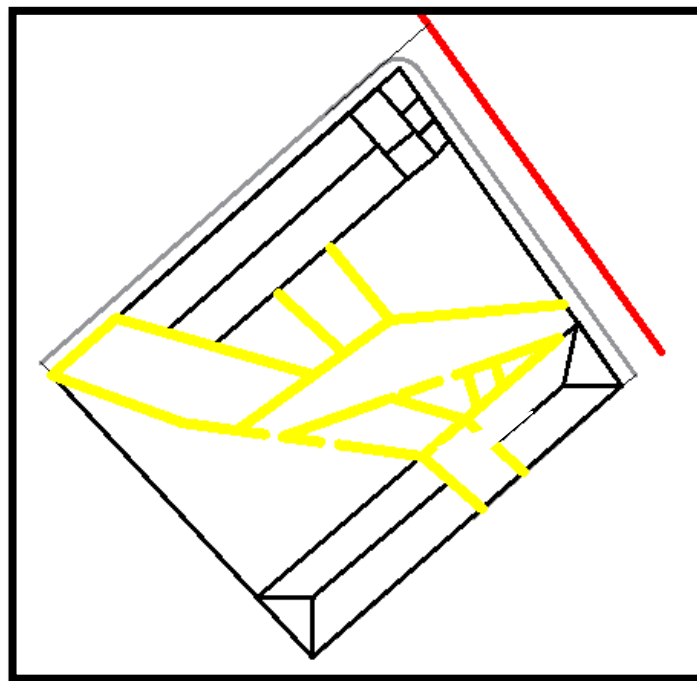
Le façadisme se définit comme étant une intervention sur le bâti historique, où seules les façades sont conservées au détriment de l'espace intérieur. C'est une préservation morphologique extérieure d'une architecture dont l'intérieur est totalement démoli, faisant place à une nouvelle construction, dans le but de répondre aux exigences contemporaines. Elle réduit alors l'intérêt du bâtiment à sa simple façade.

- Des axes obtenu du site sont utiliser pour crée une laissons entre les deux hangars et pour déterminer la forme du projet.

²²Annick Germain, sociologue et président d'Héritage Montréal



Carte 25 : plan des axes obtenus du terrain



Carte 26: plan de la forme finale du projet

- utilisation de l'angle d'inclinaison de la toiture des hangars dans les volumes obtenus

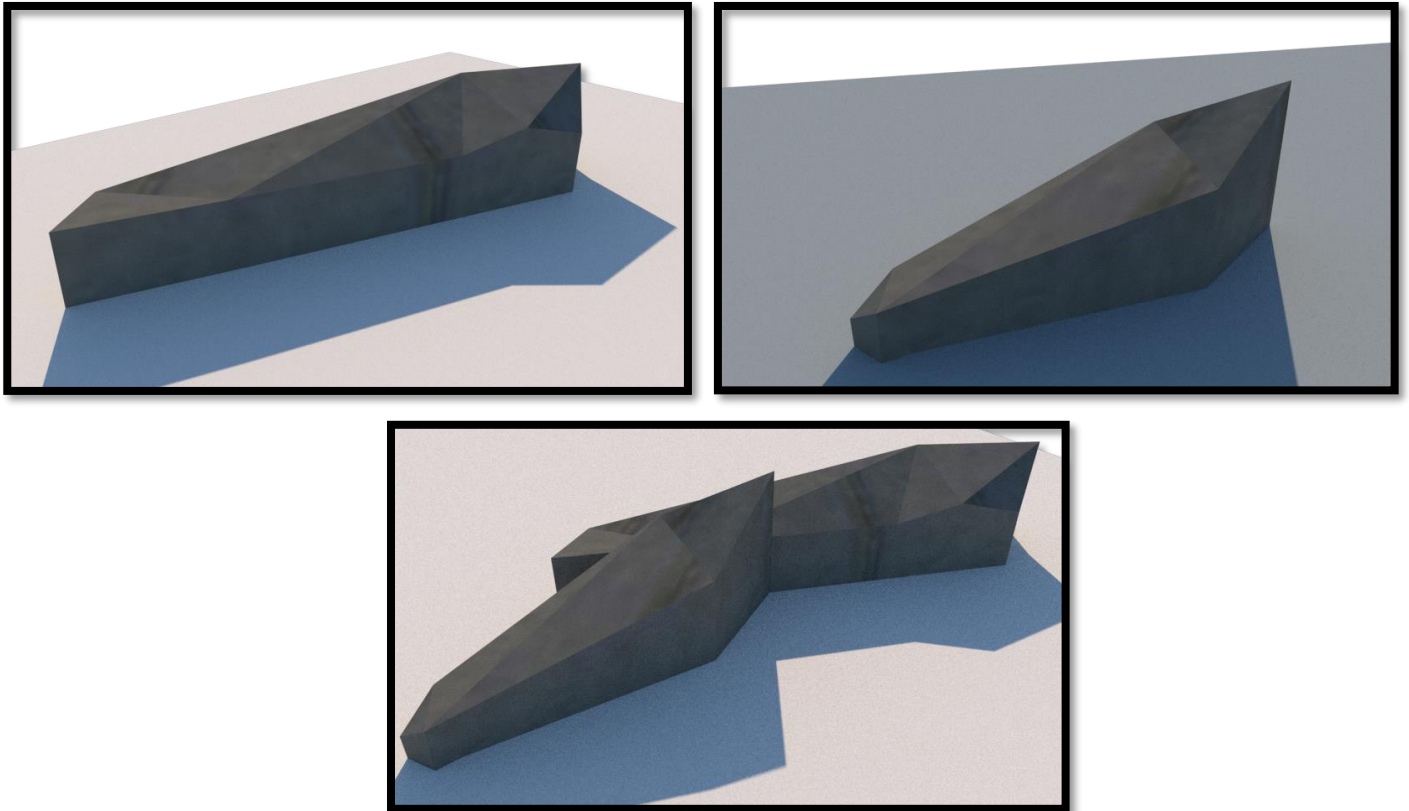


Figure 70: une perspective sur les volumes du projet / auteurs du mémoire

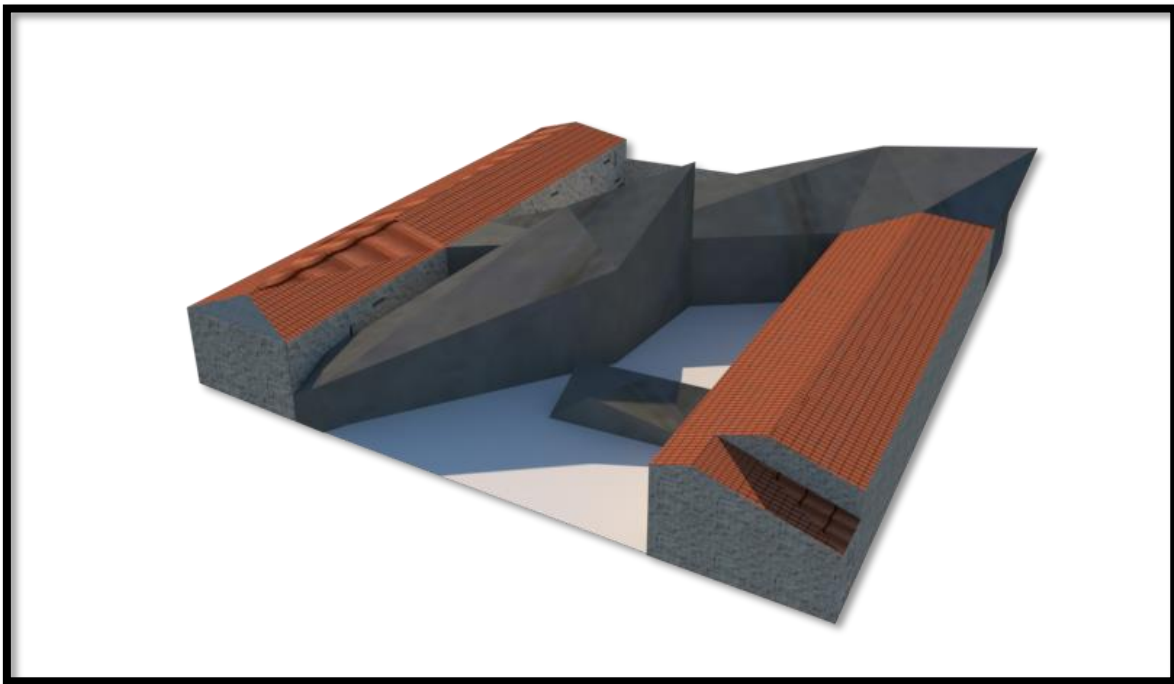


Figure 71: perceptif sur le corps du projet , incubateur d'entreprise / auteurs du mémoire

Les plans

Boîte dans la boîte :

Le principe de la boîte dans la boîte est très simple. Il consiste à créer une pièce à l'intérieur d'une autre qui existe déjà. La nouvelle pièce est indépendante de cette existante. La création de la nouvelle structure indépendante permet de réduire les nuisances sonores. Les bruits ne sont donc pas propagés de l'intérieur vers l'extérieur et vice-versa. Il est à préciser que la structure nouvellement créée repose sur un plancher flottant. Des matériaux isolants comme le plafond et les cloisons sont accueillis par une armature métallique. La technique de la boîte dans la boîte fait perdre quelques centimètres de toute part à la structure existante.

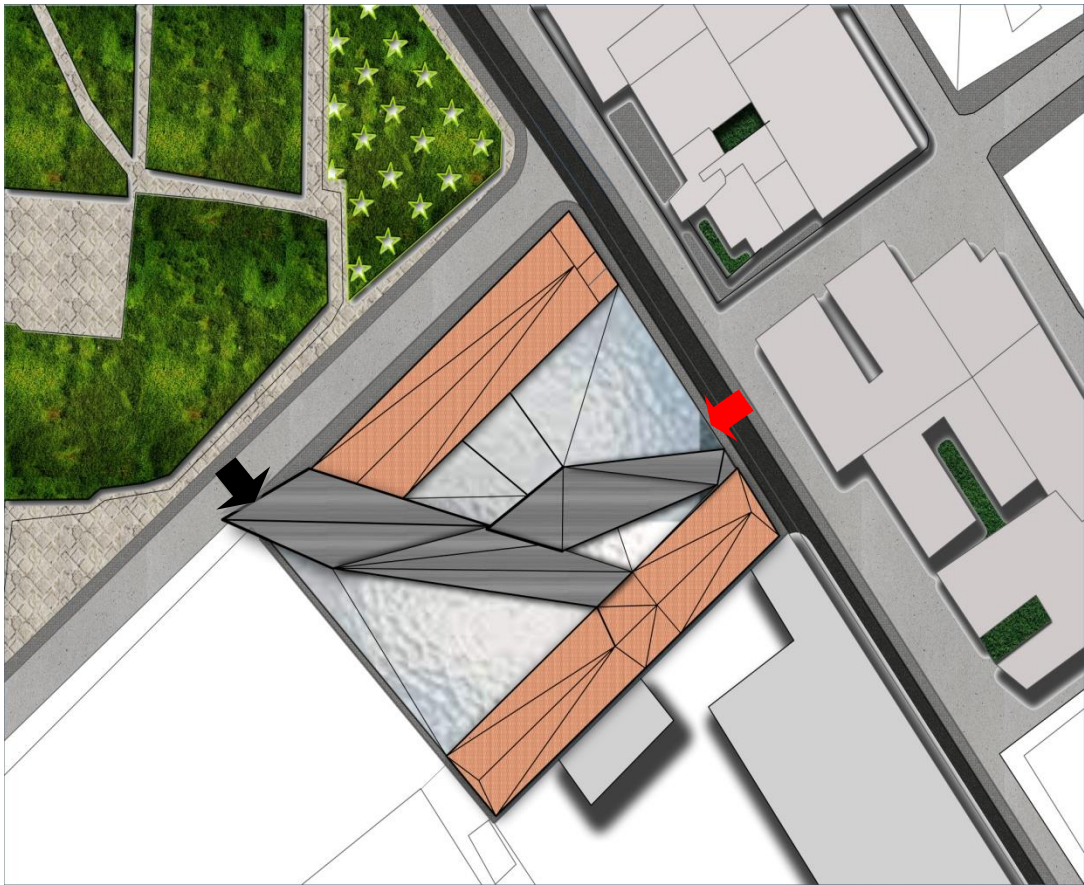
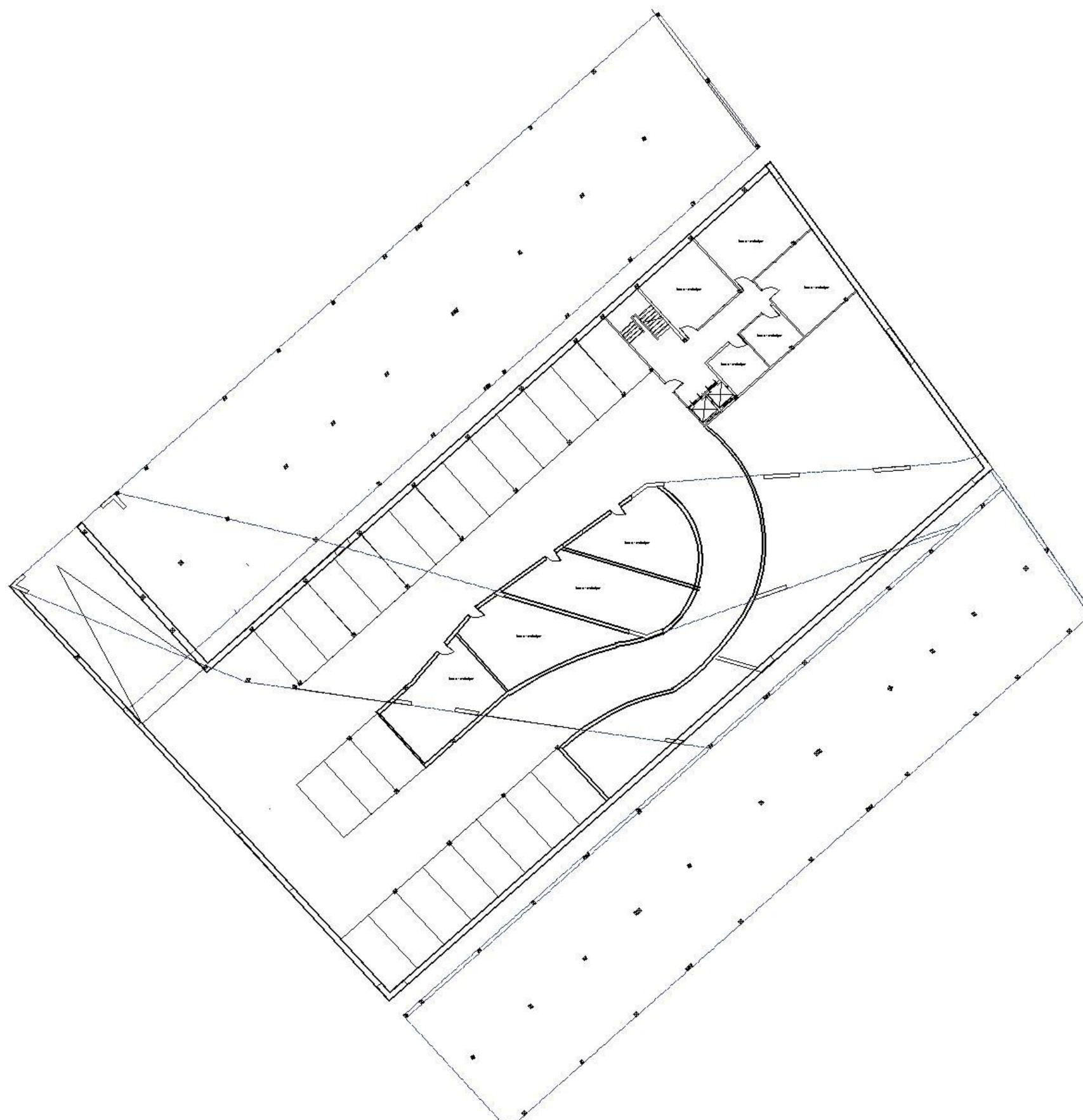
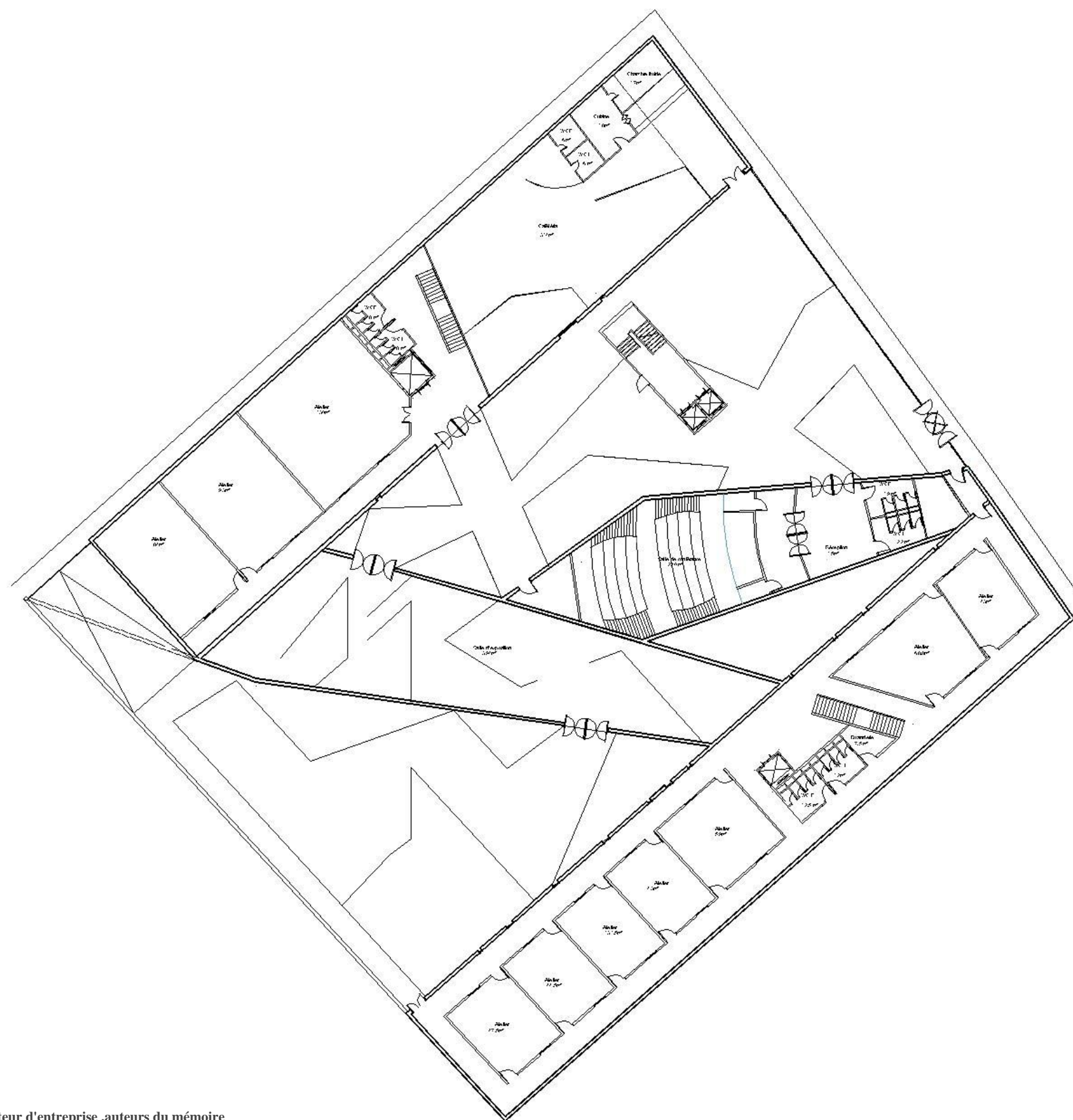


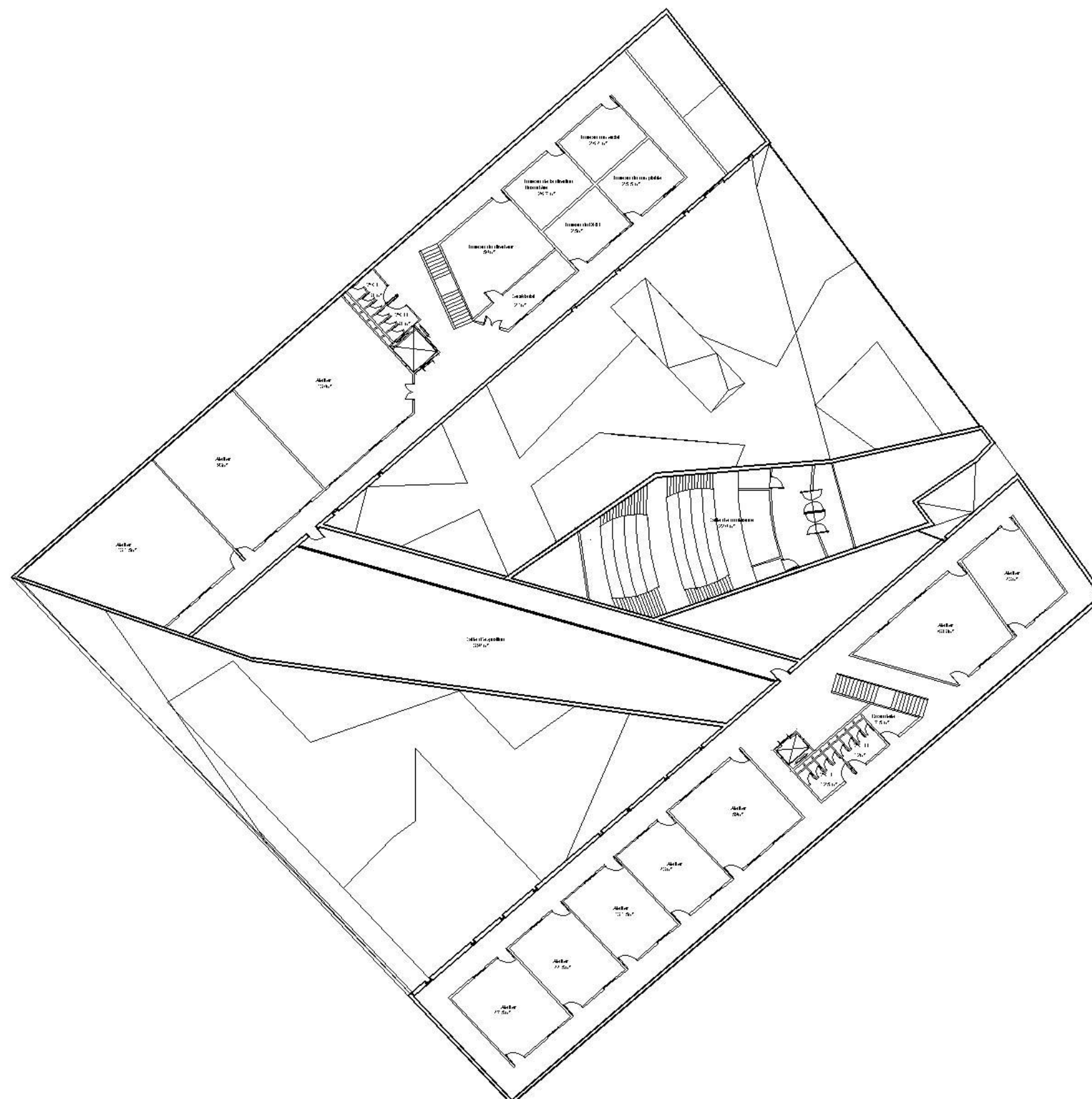
Figure 72: plan de masse finale /auteurs du mémoire



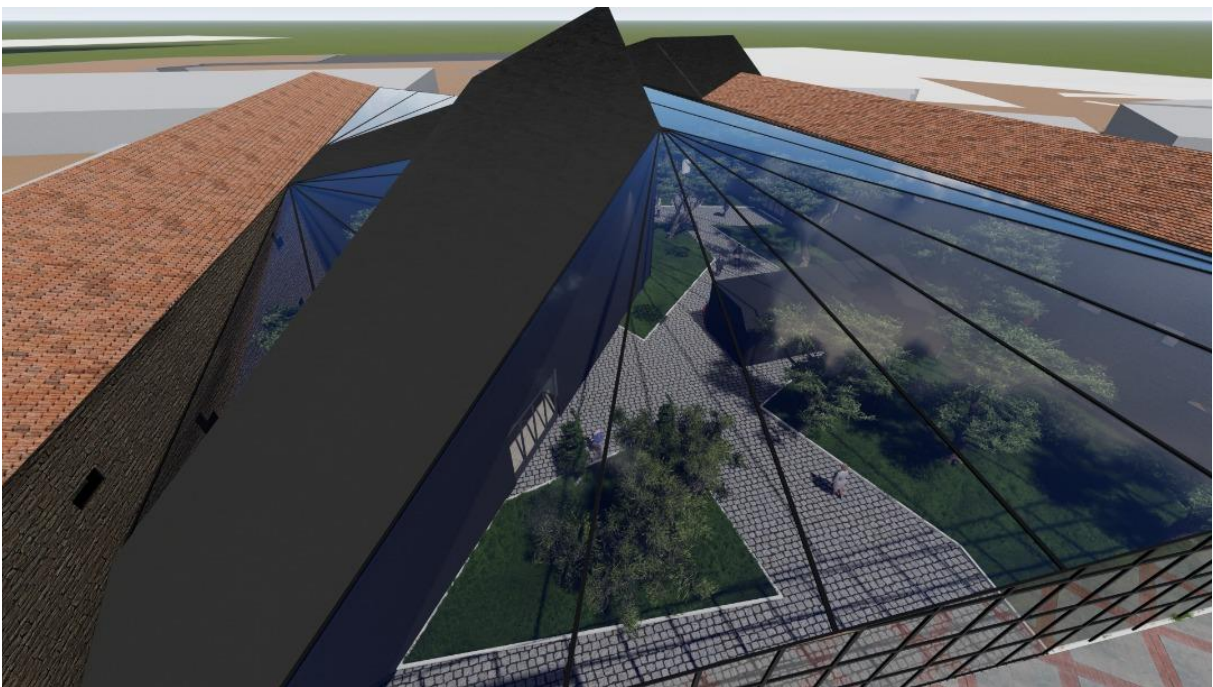
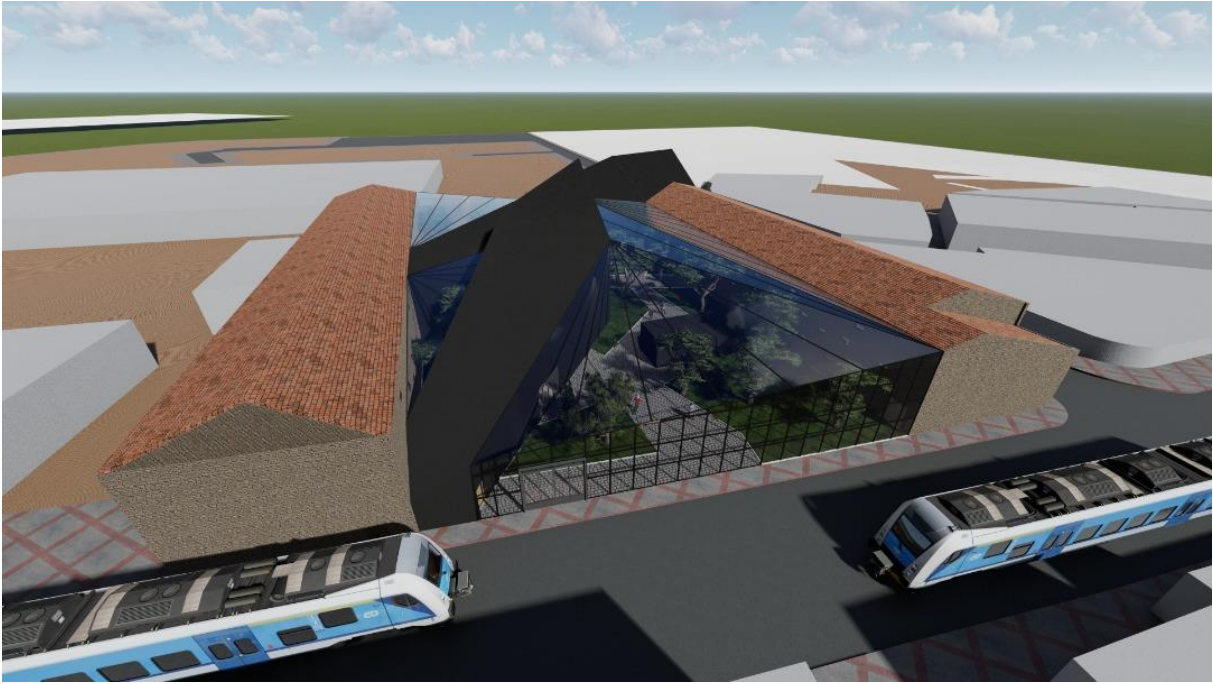
Carte 27: Plan de sous sol de l'incubateur d'entreprise, auteurs du mémoire



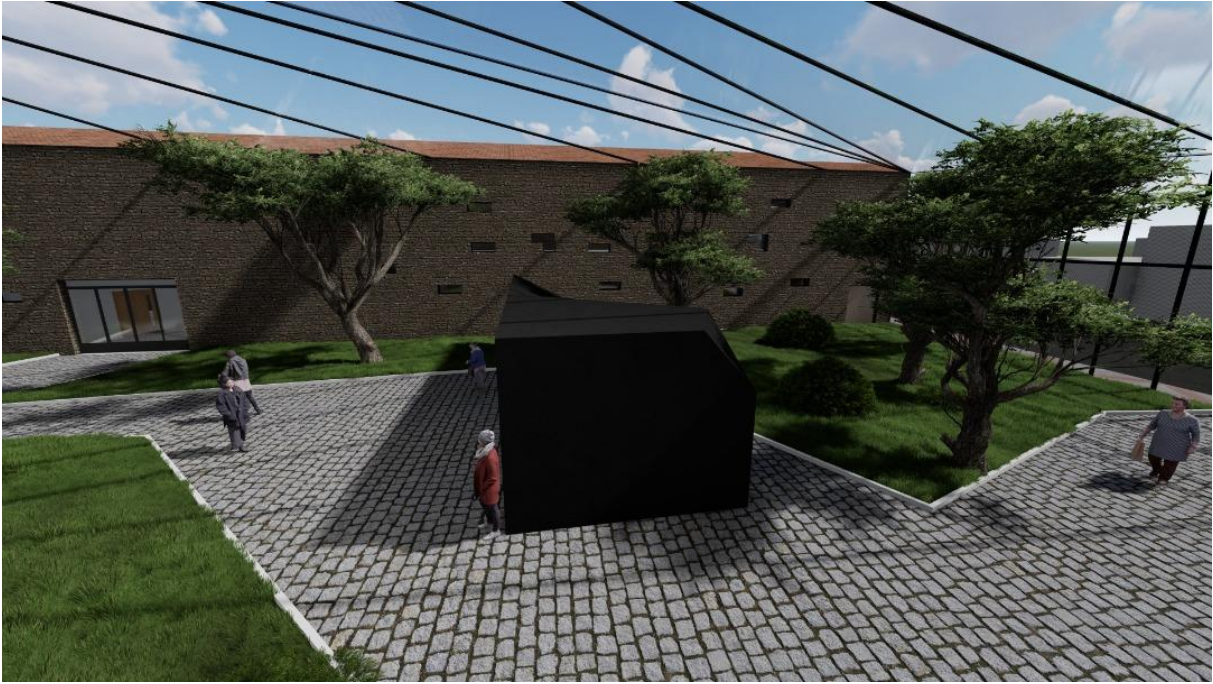
Carte 28: plan de RDC de l'incubateur d'entreprise ,auteurs du mémoire



Carte 29: plan r+1 de l'incubateur sd'entreprise, auteurs du mémoire

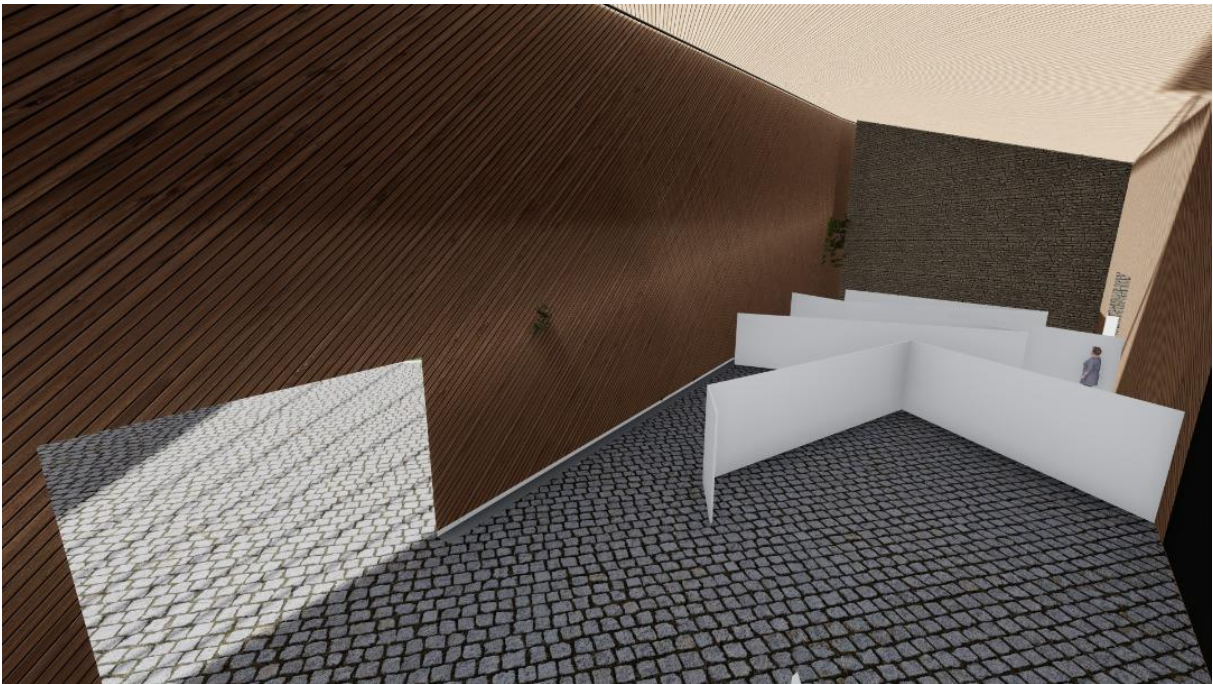












Conclusion générale :

Ce travail réflexion sur le renouvellement des friches industriel en général a été réalisé durant toute l'année sous la vigilance de notre encadrant monsieur M.A. DJERADI qui a mis en relief tous les aspects de la problématique en s'appuyant sur des références et des sources variés.

Le projet en question vise à s'inscrire la ville dans le cadre renouvellement urbain qui s'intéresse à construire dans le construis, en récupérant les friches pour reprendre au besoin de la ville.

Le chemin de notre recherche était plein de contraintes et de difficultés, ceci est une évidence sachant que la recherche scientifique nécessite sans doute beaucoup de patience, de temps et de diligence, surtout quand il s'agit de thèmes nouveaux ou du moins peu traités. Notre thème s'inscrit dans la classe des thèmes nouveaux, il s'intéresse à une problématique très intéressante qui se figure dans la reconversion des espaces édilitaires

Notre recherche était plein de contrainte et de difficultés, ceci est une évidence sachant que la recherche scientifique nécessite sans doute beaucoup de patience, de temps et de diligence, surtout quand il s'agit de thèmes nouveaux ou du moins peu traités. Notre thème s'inscrit dans la classe des thèmes nouveaux, il s'intéresse à une problématique très intéressante du renouvellement des délaissés urbain. Nous estimons qu'à travers cette modeste étude, nous avons essayé de comprendre le fonctionnement du tramway de Mostaganem pour intervenir à travers un projet qui s'intègrent au mieux dans son environnement en gardant la notion patrimoine, et qui permettront de donner une qualité architecturale.

Bien que la conception d'un projet architectural ne puisse jamais être conclue nous avons enté à travers notre intervention de répondre cette problématique. On ne peut jamais dire qu'un travail est achevé car plus on avance dans le temps et plus on se rendra compte qu'il y a toujours des modifications à apporter et des nouvelles intentions à avoir.

Nous avons essayé de signaler un problème perçu dans la ville de Mostaganem, et que vit évidemment d'autres villes algériennes, pour ouvrir la voie aux futurs chercheurs, et leur aider à travers une collecte de données, pour s'entre aider tous dans l'amélioration de notre Algérie.

Bibliographie

- AICHE., M. M. (s.d.). *Cour de théorie de l'urbanisme 2ème année master*.
- ALAIN BORIE, F. D. (s.d.). «*méthode d'analyse morphologique des tissus urbains traditionnels*», étude et document sur le patrimoine culturel. UNESCO.
- Beaucire, F. (2010). *Ville, mobilité, transport : les équations de l'accessibilité, chapitre 12 pages 235 à 254*. France.
- C.A.U.E, L. (s.d.). *conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement*. France.
- DALEX, K. (2020, 01 20). Incubateurs, start-up et partenariats . UNIVERSITÉ DE STRASBOURG.
- Depaule., P. P.-C. (s.d.). «*analyse urbaine*».
- Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. (s.d.).
- Djeradi, M. ((2021)). *.polycopié Initiation à la recherche*,. Mostaganem.
- Francis Falardeau-Laperle, P. (2010). *Mémoire pour l'obtention du grade de master en architecture 2cole, p1*. Université Laval.
- FRANCOIS LAISNEY (Dir), A. G.-A. (2006). *TRAMWAY, ESPACES PUBLICS ET MOBILITES* .
- garzon, s. (2003). «*l'appropriation* » in dictionnaire critique de l'habitat et du logement.
- Germain, A. (s.d.). *sociologue et président d'Héritage Montréal*.
- Kevin Lynch, I. d. (1976). *Image de la cité*. éditions Bordas.
- Lachapelle, M. B. (2009). *Mémoire sur l'approche patrimoniale montréalaise* . Montréal : Présenté à l'Office de consultation publique de Montréal dans le cadre de sa consultation sur le projet de règlement autorisant la démolition, la construction .
- Linossier, R. (2004). *conserver, transformer, valoriser : Le renouvellement urbain face à la patrimonialisation*. France, , p 23 26,.
- MADANI, S. (2017). *LE TRAMWAY DE SETIF : PROJET URBAIN OU SIMPLE PROJET DE TRANSPORT ?* . Sétif: Université Ferhat Abbas – Sétif1.
- MARCIL, F. (2013). *INCUBER L'ENTREPRENEUR POUR DÉVELOPPER L'ÉCONOMIE LOCALE: L'EXPÉRIENCE LaCERE À ACTON VALE*. UNIVERSITÉ DU QUÉBEC.
- MEHDI, K. (2010). *L'impact du tramway de Constantine sur l'image de la ville à travers l'aménagement des espaces urbains extérieurs sur son parcours*. CONSTANTINE: UNIVERSITE MENTOURI CONSTANTINE.
- Millet, M. (2009). *.Article Les délaissés temporaires, Paris. . , Paris. .*
- Millet, M. (2009). *Article Les délaissés temporaires*. paris.
- (2002). *Programme des nations unies pour l'environnement, L'avenir de l'environnement mondial GO3*. paris: De Boeck Université.
- Reugner, H. (2015). *.Mémoire Les délaissé urbain un potentiel foncier pour la ville de demain*. Marseille.
- Scheidegger, A. (1974,). *The physics of flow through porous media*. University of Toronto press .
- Sofiane, D. F. (s.d.). *L'usage des espaces urbains, théories et notion de base*,.

Unesco. (s.d.). *Méthode d'analyse morphologique des tissus urbains traditionnels*, p10.

Universel, L. G. (s.d.).

Zucchelli, A. (1983). *Introduction à l'urbanisme opérationnel*. Algérie.

Site web:

<https://www.aps.dz/regions/136336-mostaganem-lancement-des-essais-techniques-du-tramway>

<https://www.archdaily.com/897686/business-incubator-in-archena-amaa>

<https://www.cairn.info/la-france-une-geographie-urbaine--9782200255794-page-235.htm>

<https://www.cairn.info/revue-transports-urbains-2014-2-page-18.htm>

<https://www.certifer.fr/fr/catalog-28/tramway/algerie--tramway-de-mostaganem>

<https://123dok.net/article/porosit%C3%A9-urbaine-concepts-cl%C3%A9s-villes-int%C3%A9rieures-porosit%C3%A9-urbaine.zx5296nq>

<https://www.floornature.eu/solutions-architecturales/la-cartonnerie-une-restructuration-en-briques-signee-h2o-arc-15995/>

<https://www.journaldunet.fr/business/dictionnaire-economique-et-financier/1199309-incubateur-definition-traduction/>

<https://journals.openedition.org/rge/3572>

<https://journals.openedition.org/developpementdurable/9146>

<https://www.lemagdelentreprise.com/dossier-398-incubateur.html>