



Ministère de l'enseignement supérieur de république algérienne démocratique et populaire

Université Abdelhamid ibn badins -

Mostaganem Faculté des sciences et sciences de

l'ingénieur



Département d'architecture

Mémoire Fin D'Etude

En Vue De L'obtention Du Diplôme Master II en architecture

Option: Architecture, Urbanisme et Métiers de la Ville

REQUALIFICATION URBAINE COMME ENJEU DE L'INSERTION DU TRAMWAY DANS LA VILLE DE MOSTAGANEM

ETUDE DE CAS: AXE YAHIA BELKACEM

Élaboré par :

Mme.SENOUCI Sihem

Mme. KADRI Yamina

Dirigé par :

*Mr. AHMED
KHOUDJA*

Mohamed

Promotion Juin 2023

«Si j'ai pu voir plus loin que les autres, c'est par ce que je me suis appuyé sur des épaules de géants»

Isaac Newton

Remerciements

Un moment émouvant pour l'étudiant en master2 est le jour où il entreprend d'écrire ses remerciements.

Par ailleurs, cela permet de remercier toutes les personnes qui ont supporté nos humeurs dépressives au cours des années de thèse. Nous tenons à saluer ici les personnes qui, de près ou de loin, ont contribué à la concrétisation de cet travail de mémoire fin d'étude

On remercie par avance ceux dont le nom n'apparaît pas dans ces remerciements et qui nous ont aidés d'une manière ou d'une autre. Ils se reconnaîtront.

Nous remercions très sincèrement les membres du jury d'avoir accepté d'évaluer ce travail.

Nous sommes très honorées d'être lues par ces personnalités dont je mesure la valeur scientifique.

Nous adressons nos sincères remerciements à notre encadreur, monsieur Ahmed Khoudja Mohamed, qui a mis à notre disposition son entière disponibilité, son expérience, ses compétences, son apport scientifique et sur toute sa patience.

Résumé

L'implantation d'un nouveau système de transport urbain est devenue aujourd'hui un enjeu important pour les collectivités locales, en effet, la prise en compte des actions des projets urbains restent incontournables pour améliorer les villes tout en respectant les contraintes environnementales. L'achèvement d'une ligne de tramway est généralement l'occasion d'une restructuration et d'une requalification urbaine, effectivement, ce tramway doit être considéré comme un projet urbain, et non seulement comme un moyen de déplacement, donc s'il est un enjeu majeur d'un nouveau tramway est de concevoir un vecteur de mobilité urbaine avec les stratégies publiques pour répondre aux problématiques des tissus urbains et enjeux spécifiques des aménagements territoriaux, nous pouvons à travers ce travail de recherche de analyser de quelle manière l'émergence du nouveau tramway contribue à des opérations urbaines dans une stratégie politique globale, et quels critères sont pris en considération comme démarches d'un projet urbain pour cette insertion. Ensuite, nous allons à travers de ce travail d'évaluer la première ligne du tramway de Mostaganem à fin de vérifier à quelle mesure le projet répond vraiment aux exigences d'un milieu urbain dit développé, et quoi on propose comme recommandations pour s'adapter ce milieu urbain à un transport commun en site propre (TCSP) tel qu'un moyen de mobilité urbaine récemment implanté en Algérie.

Mots-clés: *Mobilité urbaine; Tramway de Mostaganem; Projet urbain; Transport en site propre (TCSP).*

Abstract

The implantation of a new urban transport system has become an important issue for local authorities today since taking into account actions in favor of sustainable development remains essential to improve the urban structure of cities while respecting environmental constraints. The construction of a tramway line is generally an opportunity for restructuring and urban renewal, indeed, this tramway should be considered as an urban project, and not only as a means of transport, so if the stake major new tramway is to design a vector for sustainable mobility with public strategies to address the issues of sustainable development and specific issues of territorial development, we can through this research work to ask how the emergence of the new tramway contributes sustainable mobility in an overall political strategy, and what criteria are taken into account as a tool of sustainability for this insertion. Next, we are going through this work to evaluate the first line of the Mostaganem tramway in order to verify to what extent the project really meets the requirements of sustainable development, and what recommendations are proposed to adapt the urban environment to a common transport in its own lane (TCSP) such as a means of urban mobility recently established in Algeria.

Key words: *urban mobility; Tramway of Mostaganem; Urban design; own site transport (OST).*

ملخص

اصبح إنشاء نظام نقل حضري جديد الآن قضية مهمة للسلطات المحلية، في الواقع ، لا يزال أخذ الإجراءات لصالح التنمية المستدامة في الاعتبار أمرًا ضروريًا لتحسين النسيج الحضري للمدن مع احترام القيود البيئية. يعد إنشاء خط ترامواي بشكل عام فرصة لإعادة الهيكلة الحضرية وإعادة التأهيل ، في الواقع ، يجب اعتبار خط الترام هذا مشروعًا حضريًا ، وليس فقط كوسيلة نقل ، لذلك إذا كان الهدف الرئيسي للترام الجديد هو التصميم ناقل للتنقل المستدام مع الاستراتيجيات العامة للاستجابة لمشاكل التنمية المستدامة والتحديات المحددة للتنمية الإقليمية ، يمكننا ، من خلال هذا العمل البحثي ، أن نسأل عن الطريقة التي يساهم بها ظهور الترامواي الجديد في عمليات النزوح المستدامة في استراتيجية سياسية شاملة ، وما هي المعايير التي يتم أخذها في الاعتبار كأداة للاستدامة لهذا الإدراج. بعد ذلك، نقوم بهذا العمل لتقييم الخط الأول لخط ترامواي مستغانم من أجل التحقق إلى أي مدى يلبي المشروع بالفعل متطلبات التنمية المستدامة، وما نقتصره كتوصيات لتكييف البيئة الحضرية مع النقل العام في حد ذاته. موقع (TCSP) مثل وسيلة التنقل الحضري التي تم إنشاؤها مؤخرًا في الجزائر.

الكلمات المفتاحية: التنقل الحضري؛ ترامواي مستغانم؛ مشروع حضري؛ نقل جماعي بموقع الخاص

Sommaire

Titres	Page
Dédicace	/
Remerciement	/
Résumé	/
Sommaires	
Liste des tableaux	
Liste des figures	
Liste des schémas	
Introduction	
Problématique	
Chapitre 1 : Approche théorique	
1Projet urbain	08
1.1 Définition du projet urbain	09
1.2 stratégie et projet urbain	09
1.3 Les objectifs du projet urbain	09
1.4 Les principes du projet urbain	10
1.5 Les valeurs du projet urbain	10
1.6 Les échelles du projet urbain	11
1.7 Les type d'interventions du projet urbain	12
1.7.1 Renouveau urbain	13
1.7.2 Rénovation urbaine	13
1.7.3 Restructuration urbaine	13
1.7.4 Réhabilitation urbaine	14
1.7.5 Réaménagement urbain	14
1.8 Concept de la Mobilité	15
1.8.1 Définition de la mobilité	15
1.9 La mobilité personnelle face au choix du mode du transport	16

1.10 La mobilité spatiale	17
1.11 Mobilité urbaine	18
1.11.1 Définition	18
1.11.2 Transport en commun	18
1.11.3 Transport en commun en site propre	19
1.12 Tramway.	19
1.12.1 Les avantages du tramway dans un milieu urbain	19
1.13 la relation entre le projet urbain et la mobilité urbaine	20
1.13.1. Le tramway et la politique de requalification urbanistique	20

Chapitre 2 : Analyse thématique	
Introduction	22
2.1. Exemple 01	22
2.1.1. Requalification du boulevard pie-IX	22
2.1.2 Motivation de choix	22
2.1.3 Situation et présentation	23
2.1.4 Les problématiques	23
2.1.5 Les objectifs	24
2.1.6 Les grandes orientations d'aménagement du boulevard Pie IX	27
Conclusion	27
2.2. Exemple 02	27
2.2.1 Restructuration d'un nouvel espace commercial en plein cœur de la commune, dans un quartier en renouvellement urbain à Hérouville-Saint-Clair (14) en France.	27
2.2.2 le projet	28
2.2.3 les objectifs	28
Chapitre 3 : Analyse de site (typo-morphologie)	
3.1 présentations de la ville de Mostaganem	31
3.1.1 situation géographique	31
3.2 choix du site	31
3.3 accessibilités	33
3.4 les limites de la zone d'études	34
3.5 bâti et non bâti	35
3.6 système viaire	36
3.7 système parcellaire	37
3.7.1 la typologie	38
3.7.2 le rapport entre la parcelle et voirie/bâti	39
3.8 plan d'occupation	40
3.9 état des hauteurs	41
3.10 circulation	42

3.11 les façades	43
3.12 synthèse générale	45
3.13 solution proposée et scénario d'aménagement	46
Chapitre 4 : phase projet	
4.1 démarches d'intervention	48
4.1.1 scénario d'aménagement	48
4.1.2 plan d'action	49
4.1.3 bâti et non bâti (plan de récupération)	50
4.1.4 système viaire	51
4.1.5 système parcellaire	53
4.2 plan d'aménagement final	55
4.3 mobilier urbain	56
Bibliographie	61

Liste des figures

N° de figure	Titre de figure	Page
01	Représentation schématique des systèmes de mobilité	16
02	Tramway	19
03	Situation de la ville Montréal-Nord.	22
04	Composantes identitaires et structurantes.	23
05	Les objectifs de requalification du boulevard Pie IX.	24
06	Plan des stations du SRB sur Pie IX.	25
07	Les quatre stations de SRB.	25
08	Composition de boulevard.	25
09	Vue de boulevard.	26
10	Boulevard Pie XI avant le réaménagement.	26
11	Boulevard Pie XI après le réaménagement	27
12	Centre commercial à Hérouville-Saint-Clair	27
13	Carte d'accessibilité au boulevard.	33
14	Scénario d'aménagement proposé au boulevard.	49
15	Plan d'action	50
16	Bâti et non bâti	51
17	Schéma de structure	52
18	La nouvelle trame viaire	53
19	La nouvelle trame parcellaire	54
20	Plan d'aménagement final	56

Liste des schémas

N° de figure	Titre de figure	Page
01	Schéma 1 : structure de méthodologie de recherche.	05
02	Schéma 2 : structure de mémoire.	06
03	Shéma3 : Schéma les échelles du projet urbain	12
04	Shéma4 les types d`intervention d`un projet urbain	12

Introduction générale :

« Les sociétés modernes sont des sociétés en mouvement, qu'il s'agisse du mouvement des personnes, ou de celle des biens, des informations, des connaissances et de valeurs. Cette mobilité généralisée a été peu analysée en tant que telle jusqu'à présent ».¹

Le développement accéléré de l'industrie et autres facteurs que ce soit économique, environnementale et sociale, résultent une poussée démographique, donc une importante sensibilité des citoyens vis-à-vis du libre accès à la ville où ils ont eu pour conséquence l'urbanisation rapide, souvent l'extension des villes à assumer des fonctions inédites, rendues d'autant plus complexe -sinon impossibles.

A l'air du 21-ème siècle et au premier rang des problèmes engendrés par cette explosion urbaine se trouve la question de mobilité. On se provoque l'augmentation de la saturation des voies dans les espaces urbains, a mis en évidence la relation discriminante entre la mobilité individuelle et la qualité de vie. Avec un peu de recul, les citoyens identifient de plus en plus, la voiture à la pollution, aux embouteillages et à un ensemble d'externalités négatives comme la perte de temps ou le stress. La voiture participe à la congestion de la voirie qui limite les possibilités de développement des transports urbains. Par ailleurs le transport public jouit d'une image de plus en plus favorable, associée à plusieurs valeurs positives comme le respect de l'environnement, l'amélioration de l'accessibilité, mais aussi à des avantages en termes d'efficacité et d'économie.

Un des moyens les plus efficaces et de plus en plus utilisé c'est le transport collectif au site propre TCSP à l'exemple du tramway, ou ce dernier est un moyen accompagne l'ensemble des processus liés au développement durable. Il bénéficie des implications du renforcement de la conscience environnementale, de la demande d'une croissance soutenable de la part de citoyens et de toutes les attentions de la part des acteurs publics et privés, tramway apparaît comme un catalyseur des processus de modernisation des villes, en garantissant l'accès aux centres urbains, qui sont réinvestis par les activités commerciales et touristiques, et qui se dotent de nouvelles fonctionnalités, Mais en même temps, il met en valeur les quartiers périphériques et organise de nouvelles accessibilités et centralités qui changent complètement le rôle des différents secteurs urbains. Sur le plan urbanistique, l'arrivée du tramway entraîne la requalification des espaces concernés, et augmente la valeur du sol et des immeubles, en attirant des activités économiques produisant de la richesse et en lançant ou relançant des dynamiques socio-économiques, comme le tourisme, le commerce et fonctions administratives.

L'Algérie a lancé depuis le début de l'année 2000 des projets TCSP ou on peut le nomme le transport guidé, tel que le métro d'Alger, les téléphériques, et les tramways à Alger, Oran, Constantine, Bechar, Sétif, Ouargla et Mostaganem. Par sa spécificité de ce mode de transport induit généralement des métamorphoses urbaines. Dans un objectif d'adaptation et harmonisation de l'espace urbain. A sa nouvelle configuration c'est ce que nous allons étudier dans notre projet.

¹Sylvain allemand, François Acher, jacquelevy

Problématique :

L'environnement urbain et les modes de transport sont de plus en plus liés à l'activité physique et les résultats de la population. Et cette relation participe d'une manière importante dans la création de l'image d'une ville.

L'introduction d'un important projet d'infrastructures, tel qu'un système de transport guidé, dont le cas du tramway, dans un contexte urbain, créera naturellement des changements significatifs. Le nouveau système doit apporter une contribution positive à la ville. L'essentiel des critères que doit satisfaire le système est, une bonne conception, l'adaptation au contexte urbain, l'intégration et la cohérence maximale.

Une bonne conception nécessite un processus holistique qui s'entretient avec la nature de la ville, qui offre également au paysage urbain hérité, l'accessibilité pour tous, la gestion de la circulation, l'efficacité opérationnelle, le confort acoustique et la prospérité économique. Un système conçu de manière holistique, où tous les aspects du tramway qui sont bien résolus et bien intégrés avec le contexte constitueront une ressource élégante et accessible et serviront comme catalyseur pour le développement futur.

Il est vital que les personnes impliquées dans la conception et la mise en œuvre du système de Tramway proposé comprennent le contexte de la ville. Afin d'être efficace, le tramway doit être parfaitement intégré dans le tissu urbain.

Il est aussi important d'établir un principe d'ordre pour considérer l'importance relative des rues et des espaces à travers le système de tramway. Un nouveau système de tramway représente une opportunité pour une plus grande intégration au sein de la ville, en reliant les communautés anciennes et nouvelles, en reliant les zones de concentration et de pauvreté. Il peut aider à fournir l'accès pour tous à travers la ville, y compris pour les visiteurs et les touristes. Il a le potentiel à la fois pour créer un nouveau type d'espace urbain pour Mostaganem, un type pas dominé par les voitures, et aussi pour moderniser la ville.

La dernière décennie Mostaganem a connu des grands efforts au niveau des aménagements urbains dans le contexte de projet urbain, afin de la création d'une ville innovante. Cet effort était clair à l'insertion du pôle universitaire (la cote de Kharouba) et la zone urbaine et touristique sur la côte de salamandre. Où ça a créé une mobilité importante, tous dépendent les fonctions résultantes de cet étalement de la ville.

Donc le projet de tramway de Mostaganem fait partie intégrante des principales opérations publiques d'habitat et d'équipements en cours. Il constituera la colonne vertébrale sur l'axe majeur qui traverse la ville d'Est en Ouest. En plus de son premier rôle de répondre à la demande de déplacements internes de la ville de Mostaganem, il est aussi un outil d'aménagement et de développement des quartiers qu'il traverse.

En outre, il permet d'améliorer la mobilité des habitants en transports en commun, et d'augmenter la capacité de transport tout en améliorant les conditions de confort et de sécurité et en préservant l'environnement. Donc la question qui se pose :

S'agit-il d'un projet urbain ou d'un simple projet de transport ?

La question de la requalification de l'espace public et de l'embellissement de la ville est fondamentale dans ce type de projet. En d'autres termes.

Comment adapter l'urbain à ce mode de transport ?

Hypothèse :

Peut-être l'ensemble des interventions de la requalification urbaine qu'on va appliquer ainsi que l'implantation d'un équipement (un centre d'affaire) qui va être un point de repère et une construction symbolique qui améliore l'image du boulevard et qui regroupe tous les activités exercé dans la zone ainsi que la liaison des deux secteurs commerciale et administratif au niveau de la zone vont être les moyens les plus efficace et convenable pour la revalorisation et requalification du boulevard BENYAHYA BELKACEM .

Objectifs :

- ✓ *L'objectif globale c'est améliorer l'image de la ville à travers la façade urbaine.la requalification urbaine et paysagère du contexte d'études, et le redonner une nouvelle vie avec l'arrivé de tramway et surtout une nouvelle lecture paysagère.*
- ✓ *Renforcer le lien entre façade et espace urbain avec la présence de tramway.*
- ✓ *Conforter la dynamique de développement, commercial et spatial de ce territoire, en assurant notamment un rééquilibrage le plus homogène possible entre les différents composants.*
- ✓ *La finalité est d'encadrer le devenir à long terme de l'organisation au sein d'axe et de mettre en place des propositions de la qualité de vie par l'arrivée du tramway.*
- ✓ *Il s'agit en effet d'accompagner les différentes structures du territoire, pour qu'elles s'intègrent aux lieux dans la nouvelle centralité voulue, dans une nouvelle dynamique profitable aux populations.*
- ✓ *L'intégration du nouveau type de voirie urbaine, où le piéton a une place plus importante et largement améliorée.*
- ✓ *La possibilité de restructurer des quartiers, au sens de morceaux de ville ayant une certaine unité. Cela se fait en plaçant, au plus près de la station de tramway, les équipements publics et les activités économiques génératrices de forts trafics (lieux d'enseignement, grandes entreprises, organismes publics, centres commerciaux, espace vert...) pour augmenter la circulation piétonne.*

Méthodologie de la recherche :

D'après la recherche théorique et conceptuelle qu'on a fait pour avoir une méthodologie qui base sur l'analyse urbaine et l'étude de la zone concernée on a déterminé les sources de dégradation du boulevard, ses points faibles et ses points forts pour trouver des solutions radicales pour requalifier et améliorer le boulevard BENYAHIA BELKACEM et le rendre le point fort du centre-ville de Mostaganem . On a fait plusieurs sorties au site pour mieux connaître les différents aspects physiques et fonctionnels de la zone. Ainsi que les types des bâtis et les équipements existants, la nature de terrain et aussi les points forts et les points faibles du boulevard. Ensuite on a pris des photos de site pour renforcer notre analyse diagnostique, et même on a visité le service technique de l'A.P.C de Mostaganem pour collecter les informations concernées le site (historiques, géographiques, morphologie de terrain, techniques, économiques, et constructifs), on a même fait des consultations des mémoires et documents qui traite le même sujet.

Structure de la méthodologie de recherche :

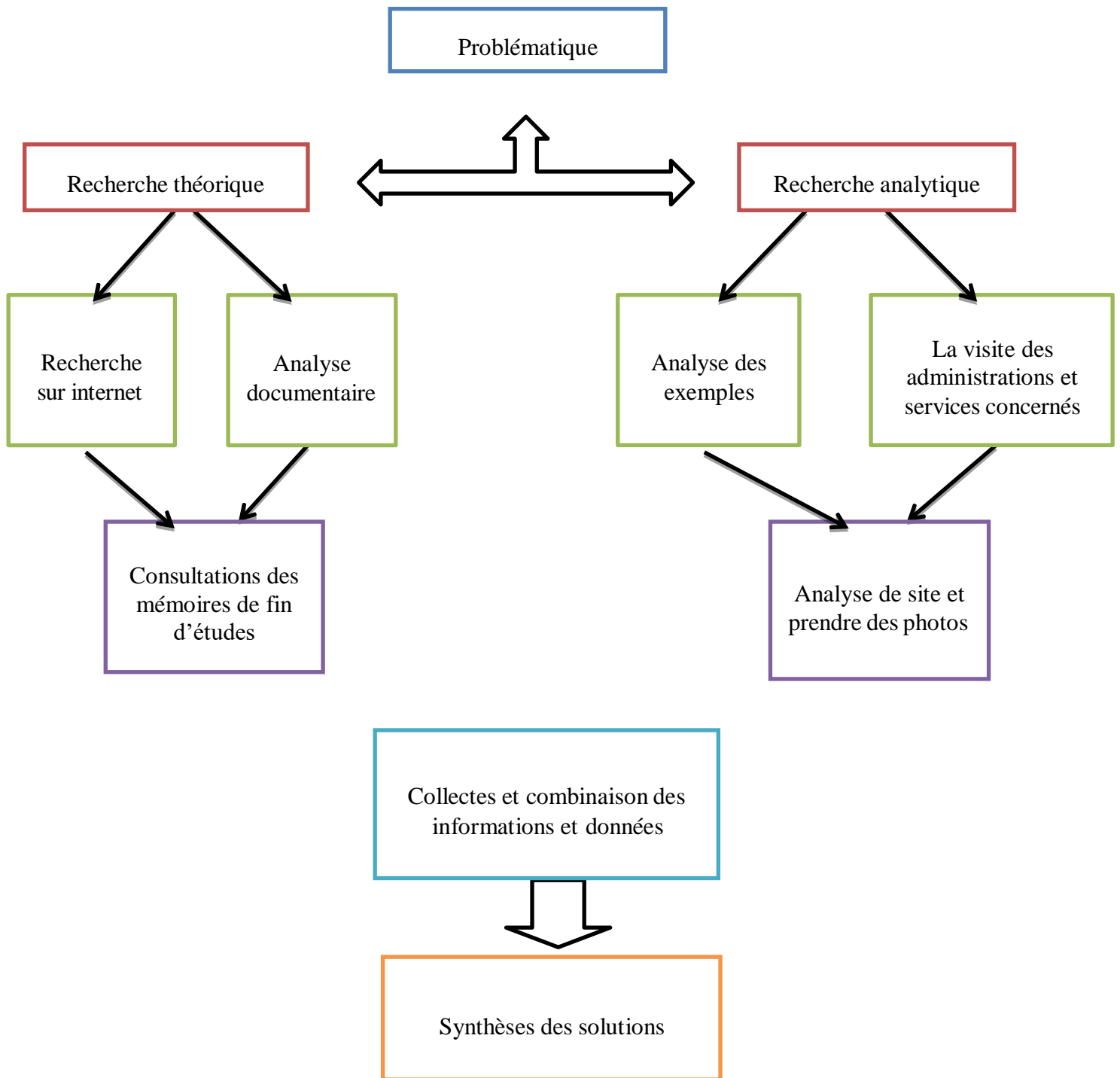


Schéma 1: structure de méthodologie de recherche.

Structure de la mémoire :

Notre mémoire est structurée en deux parties : partie théorique et partie analytique.

La première partie consiste à une étude analytique conceptuelle des différents concepts mentionnés dans la problématique et l'hypothèse. La deuxième partie consiste d'une étude analytique en précisant notre cas d'étude. En générale, cette étude est composée en quatre chapitres. La structure de notre mémoire peut se résumer dans le schéma suivant :

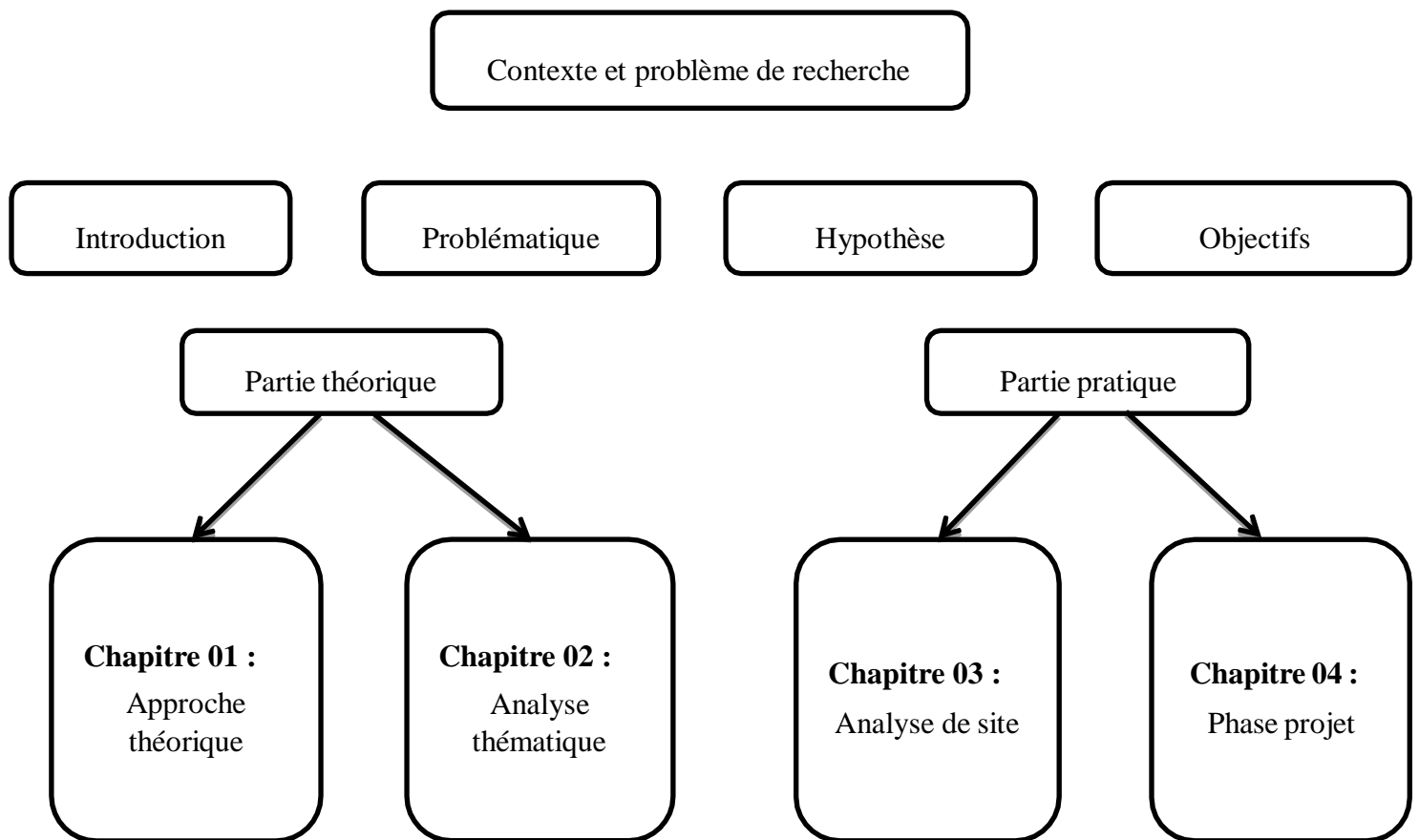


Schéma 2: structure de mémoire.

CHAPITRE 01 :
APPROCHE
THEORIQUE

CHAPITRE 01 : APPROCHE THEORIQUE

1. Projet urbain

Introduction :

La notion du projet urbain est celle qui est la plus rebattue aujourd'hui et elle est devenue totalement polysémique. Le terme né dans les années 1980 dans les milieux de l'architecture.

La question vaut d'être examinée au plan théorique, dans la mesure où la notion de projet est fortement mise en avant, associée à un qualificatif qui lui était auparavant étranger autant que celui d'architectural lui était familier. Il est alors intéressant de regarder comment cette autre démarche a été appliquée.²

Les questions urbaines se complexifient de plus en plus, car elles insèrent aujourd'hui tous les acteurs, convoquent toutes les ressources et deviennent davantage regardante sur l'avenir.

L'urbaniste fonctionnaliste et avant lui, les utopies sociales ont figé les pratiques dans la « fabrique » de la ville à des modèles schématiques, répétitifs et « universalisant ». L'aménagement « accaparé » par les pouvoirs (politiques, financiers) est devenu un moyen d'asseoir des idéologies, des visions politiques et des modes de gouvernances, dans lesquels la majorité des acteurs de la ville est exclue.

Aujourd'hui, s'interroger sur la nature de la crise «urbaine » est légitimé par les « déconfitures » qui résultent des politiques urbaines dans lesquelles la part des usagers est très minces. La métropolisation en tant que phénomène « imparable », les questions environnementales et la panacée DD et les nouvelles technologies de l'information et de communication et les ressources qu'elles occasionnent, ne peuvent être ignorées des opérations d'aménagement ... tant leur importance se fait insistante.

Le projet urbain, aussi tardive comme notion ou comme réflexion est venue pour mettre à distance égale les technocrates, les politiques et les techniciens... l'objet « ville » est une vision d'avenir, l'ensemble des acteurs sont appelés à participer à sa construction, parce qu'ils vont la vivre et surtout ils vont la léguer en héritage aux générations... et cette responsabilité est partagée.³

² Cours de la matière d'appuie 02, Master 02, Projet et contexte urbain, Dr. Hana SALAH-SALAH, 2020-2021.

³ https://www.academia.edu/4091259/Cours_Projet_urbain_Pour_les_%C3%A9tudiants_en_Master_1_acad%C3%A9mique_Urbanisme. (PDF) Cours Projet urbain. Pour les étudiants en Master 1.

1.1 Définition :

Le projet urbain c'est une intervention urbaine sur la ville, plus précisément c'est un ensemble d'action qui arrive à concilier les approches urbanistiques et architecturales. Autrement dit c'est une nouvelle manière de penser la ville, une repensé pour améliorer l'image de la ville et de trouver de nouvelles modes d'actions et pratiques urbaines pour intervenir sur son tissu en essayant d'amélioré la qualité de l'espace urbain pour pouvoir intégré les notions de développement durable.

Il consiste d'un ensemble de changements ou d'opérations d'aménagement urbain, de réhabilitation, renouvellement urbain, de réorganisation de l'espace.

Le projet urbain a pour objectif de produire des nouveaux espaces urbains pour répondre aux besoins actuels d'une société moderne développée.

1.2. Stratégie et projet urbain:

*Concernant le projet urbain, la démarche de l'initiative publique consiste à **définir un cadre et une stratégie d'acteurs** dans le but d'introduire ou d'induire des dynamiques internes en s'appuyant sur les jeux d'acteurs et en articulant les différents apports et les actions.*

•En ce sens, la notion de projet urbain contient sinon, elle est elle-même stratégie. En effet, cette dernière se retrouve dans le jeu des acteurs dont les connaissances intrinsèques et les connaissances vont influencer les orientations, les actions et les objectifs.

*•Même s'il est mû par des initiatives et des intentions ou même des ambitions, **le projet urbain s'attèle** à leur concrétisation, c'est-à-dire à **définir les actions, à collecter les moyens et les conditions de réussite.**⁴*

1.3. Les objectifs du projet urbain :

L'intérêt général du projet réside aussi bien dans le contenu du programme que dans les modalités de sa réalisation. Elle se reflète dans le testament de la Ville :

- D'offrir une meilleure qualité de vie aux habitants actuels et futurs et à transformer durablement le quartier.*
- De désenclaver le quartier en créant une cohérence urbaine et en améliorant les liaisons entre la ville et les communes voisines.*

⁴ Cour de matière d'appuis 02, master 02, projet et contexte urbain Dr Hana SALAH- SALAH 2020.

- *De favoriser le développement économique, facteur d'attractivité.*
- *De favoriser la mixité urbaine, sociale et fonctionnelle sur le secteur.*
- *D'améliorer la qualité environnementale du quartier.*
- *D'œuvrer pour améliorer la santé des habitants.*
- *Réduire la place de l'automobile et développer l'offre des transports collectifs en coordination avec le projet du tramway.*
- *Réorganiser l'interface pour rétablir des continuités urbaines.*
- *Développer l'enjeu économique dont le but d'attirer les visiteurs.*
- *Conforter la dimension métropolitaine du site.*

1.4. Les principes du projet urbain :

- *Améliorer les conditions de vie pour tous.*
- *Rendre accessible le cœur et les entrées de ville.*
- *Diversifier l'habitat et introduire de la mixité sociale.*
- *Améliorer le patrimoine social existant.*
- *Redynamiser le commerce local.*
- *Créer les conditions d'amélioration de la tranquillité publique.*
- *Focaliser les pratiques urbaines.*
- *Redonner sens à la notion d'espace public.*
- *Diffuser la nature et les espaces verts*

1.5. Les valeurs du projet urbain :

Le projet urbain a une portée globale il s'inscrit dans une finalité large : économique, socio- culturelle et politique.⁵

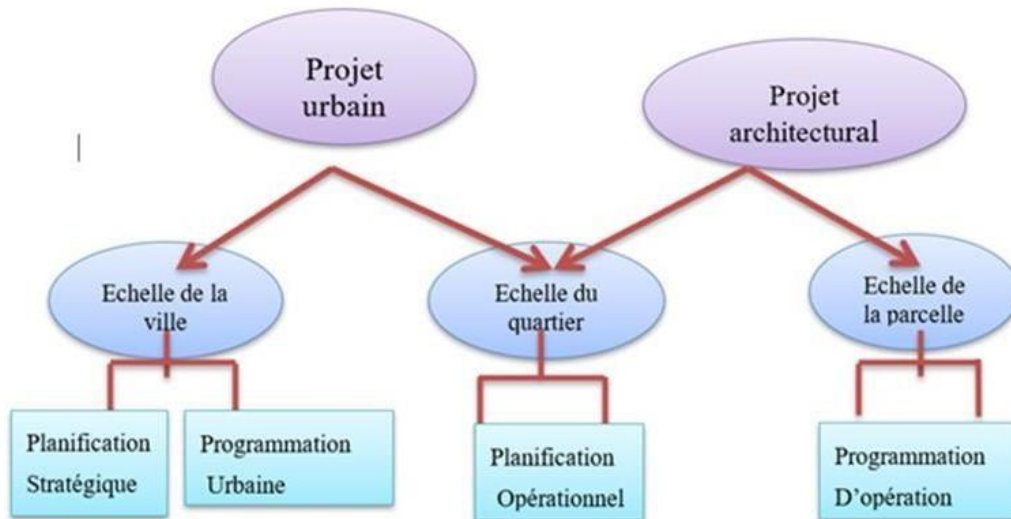
⁵<https://fr.slideshare.net/Saamysaami/projet-urbain-04>

- **La valeur architecturale et urbanistique** : le projet urbain est un outil d'organisation de la forme urbaine par l'imposition de règles spéciales de planification bien définies. et il tourne autour d'une problématique de l'articulation de formes et de nombres. Il s'agit d'une approche qui dépasse les opérations classiques entre aménagement urbain comprise comme gestion urbaine et l'architecture considérée comme une production artistique.
- **Les valeurs sociaux-culturelle** : Tout projet urbain doit au préalable avoir des assises aux bases exprimées par l'identité du lieu et ces potentialités historique, culturelle et sociale avant toute intervention urbaine afin de garantir la notion de la continuité.
- **Les valeurs politiques** : Elles s'accompagnent des mutations du cadre juridique et institutionnelle. Les méthodes d'élaboration d'un projet urbain s'adaptent aux conditions économiques et sociales d'un pays donc le projet est développé à travers une série d'actions concrètes conformes à une stratégie globale.
- **Les valeurs économiques et financières** : l'apparition d'un nouveau système économique mondial a signé la fin des économies territoriales à base nationale et l'avènement d'une économie urbaine, métropolitaine. Donc c'est la ville qui structure le fonctionnement de l'économie, ce ne sont plus les espaces nationaux.
Le but de ce nouveau système mondial est d'attirer les grands investisseurs pour avoir une bonne qualité urbaine et une image positive pour la ville à travers la réalisation des grands équipements, des résidences et la création des espaces verts.

1.6. Les échelles du projet urbain :

Le projet urbain est apparu en passant de l'échelle globale à l'échelle locale.

Cette opération permet le traitement progressif des données d'une manière structurée, l'articulation des degrés d'échelle partant de la ville à la parcelle est schématisée comme suite

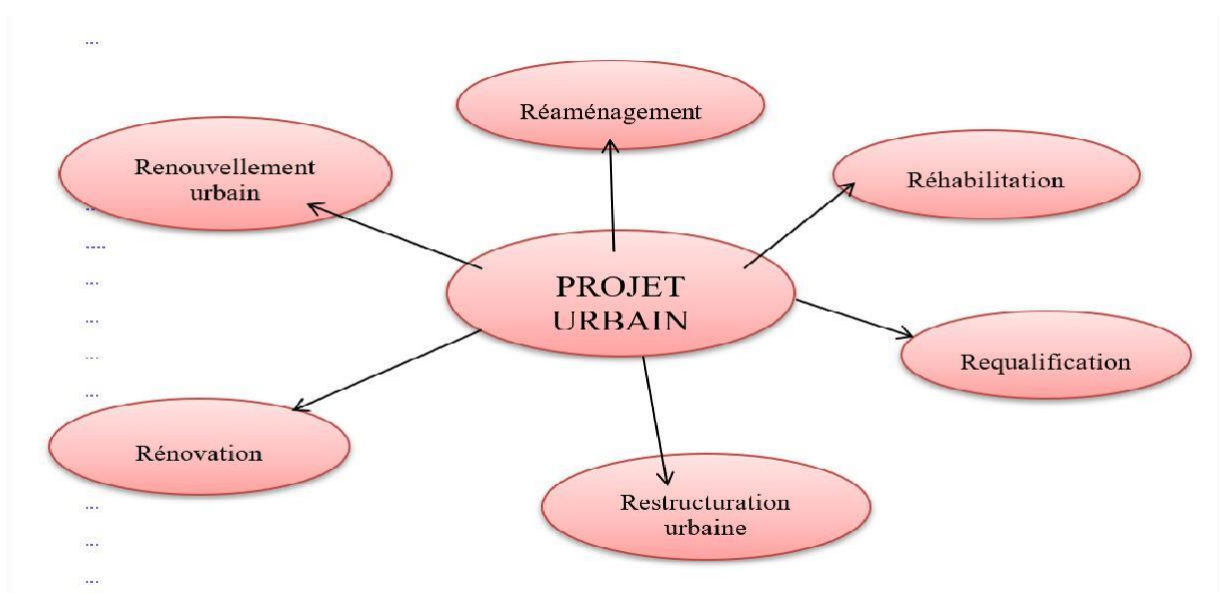


Shéma3 : Schéma les échelles du projet urbain

1.7. Les types d'intervention du projet urbain :

L'expression « projet urbain », est la programmation d'actions destinée à améliorer l'espace de la ville et le cadre de vie des citoyens et sa qualité en prenant en compte les générations futures.

Il propose plusieurs types d'intervention ou solution aux problèmes de la ville en générale et de centre-ville en particulier.



Shéma4 les types d'intervention d'un projet urbain

- **Le renouvellement urbain :**

Le renouvellement urbain est, en urbanisme, une forme d'évolution de la ville qui désigne l'action de reconstruire la ville sur elle-même et de recycler ses ressources bâties et foncières. Celle-ci vise en particulier à traiter les problèmes sociaux, économiques, urbanistiques, architecturaux de certains quartiers anciens ou dégradés.

En termes d'aménagement du territoire, la notion est alors pensée comme une rupture conceptuelle dans la façon de planifier et d'aménager la ville selon des objectifs de développement durable, soit :

- *l'efficacité économique*
- *l'équité sociale*
- *la protection de l'environnement.*

- **La rénovation urbaine :**

C'est une intervention profonde sur le tissu urbain avec destruction d'immeubles vétustes et reconstruction, sur le même site, d'immeuble de même fonction ou de fonctions différents.

L'objectif de cette opération est :

D'accorder les tissus urbains avec les normes minimales d'hygiène, de confort, de fonctionnement, de qualité architecturale et urbanistique, ou de concrétiser la nouvelle conception de la ville.

- **La restructuration urbaine :**

C'est une intervention sur la voirie et réseaux divers, elle consiste également à implanter de nouveaux équipements.

Elle peut comporter une destruction partielle d'ilot et une modification des caractéristiques d'un quartier par le transfert d'activités de toute nature et la désaffectation des bâtiments en vue d'une autre utilisation, les destructions sont limitées aux bâtiments vétustes ou à ceux situés sur le passage obligé des réseaux.

- *L'objectif d'une restructuration urbaine est amélioration du fonctionnement de la ville telle que :*
- *La recomposition d'entités périphériques dont le développement s'est fait anarchiquement et sans relation avec le reste de la ville.*

- *La recomposition d'une entité afin de la rendre apte à accueillir un aménagement ou un équipement ponctuel de grande envergure.*

- ***La réhabilitation urbaine :***

Cette intervention consiste en une revalorisation des tissus ou bâtiments qui conservent leurs caractéristiques originelles.

Cette opération implique donc :

- *L'identification et la régularisation des statuts juridiques.*
- *L'apurement foncier.*
- *L'amélioration des conditions d'habitat.*
- *La restauration des bâtiments.*
- *La mise en place d'équipements collectifs ou d'infrastructures nécessaires à la population locale.⁶*

- ***Le réaménagement urbain :***

C'est l'organisation globale de l'espace, destiné à satisfaire les besoins de populations intéressées en mettant en place les équipements nécessaires et en valorisant les ressources naturelles.

C'est aussi, la modification apportée à la répartition des éléments de construction et d'équipement d'un îlot, d'un quartier, d'une ville, en vue d'une utilisation plus satisfaisante.

⁶<https://fr.slideshare.net/Saamysaami/projet-urbain-04>

1.8. Concept de mobilité

1.8.1 Définition :

Dans sa définition la plus large, la mobilité correspond au « changement de localisation ou de statut des agents socio-économiques au cours du temps »⁷. La mobilité est un concept central dans la recherche sur les transports, représentant généralement la nécessité de se déplacer dans l'espace. Par conséquent, la mobilité inclut tous les concepts de transport et de trafic, mais fait également référence à toute forme de mouvement, généralement, la mobilité peut être de trois ordres : physique, sociale ou spatiale. La mobilité physique correspond à la faculté de se mouvoir. La mobilité sociale, quant à elle, concerne les changements de position sociale et intéresse notamment les sociologues. Pour notre recherche, nous nous intéressons aux déplacements des individus à travers des moyens de transport dont la mobilité est spatiale et correspond aux changements de lieux dans l'espace qui apparaît dès lors comme une construction sociale.

Cette mobilité spatiale peut être décomposée en trois catégories : la mobilité quotidienne, la mobilité résidentielle, et les migrations. Dans le cadre de cette recherche, notre étude porte sur la mobilité quotidienne dans les milieux urbains, ou bien la mobilité urbaine, celle qui est nécessaire à la réalisation des activités journalières comme le travail ou les études, les achats, les loisirs ou les visites, l'accompagnement, etc....

La mobilité est un enjeu commun à toutes les époques de l'humanité. Ce sont plutôt les connaissances et les technologies qui changent, influençant par le fait même les moyens de transport, les besoins eux-mêmes, les façons de les combler et les lieux à atteindre. L'avancement des connaissances a effectivement révolutionné les moyens de transport. Par exemple, leur vitesse croissante permet d'atteindre plus rapidement des lieux plus éloignés. L'individu se crée donc de nouvelles attentes, désirs ou besoins en fonction des nouveaux moyens de transport et des nouvelles destinations qui lui sont offerts. Un autre exemple est l'utilisation d'Internet pour réaliser des achats, qui substitue des déplacements individuels par le transport de marchandises. Ajoutons que, puisque les comportements de mobilité changent, les impacts de ces comportements varient également.

⁷Bavoux, J.-J., & Chapelon, L. (2014). Dictionnaire d'analyse spatiale. Armand Colin.

1.9 La mobilité personnelle face au choix du mode du transport

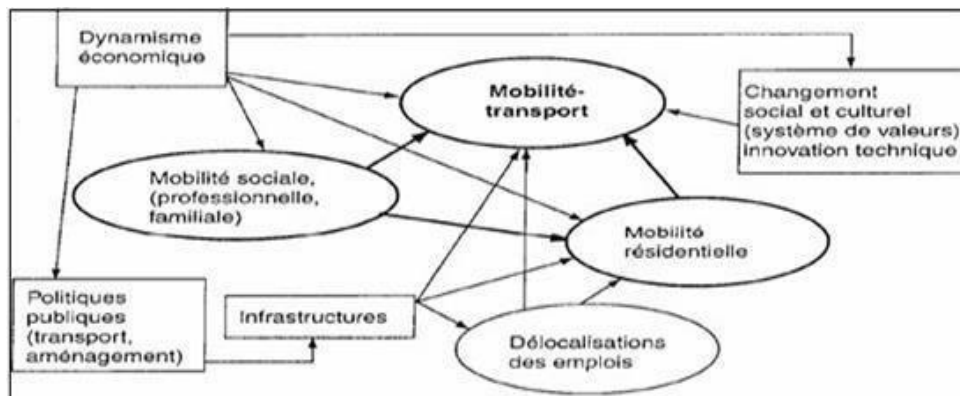


Figure01 Représentation schématique des systèmes de mobilité

Les différentes mobilités produisent et reproduisent la vie sociale et les formes culturelles et c'est dans ces mobilités que les schémas et les identités culturelles sont façonnés et remodelés. De même, dans l'analyse de la mobilité, il devient essentiel de l'analyser non seulement comme mouvement réel, mais aussi de peser sur le potentiel de mouvement, un potentiel qui traite de la mobilité de l'individu dans un domaine de mobilité spécifique. D'un autre point de vue, la mobilité joue un rôle crucial pour l'individu, car elle représente le lien principal entre les besoins essentiels de logement, de travail, de santé, d'alimentation, d'éducation à la communication et de loisirs. Malgré le débat sur la définition de la mobilité comme un besoin vital de base, il est reconnu qu'elle joue un rôle important en tant que facilitateur pour répondre à d'autres besoins vitaux comme le travail, ou les soins de santé par transport.

En ce qui concerne le transport, on distingue d'une part les modes de transport (air, route, eau, etc.) et d'autre part les trajets longue distance et courte distance. Les voyages de longue distance sont principalement associés à l'aviation, à la route, au transport maritime ou ferroviaire et aux voyages simples, tandis que les voyages de courte distance ont tendance à être réguliers.

1.10 La mobilité spatiale

La mobilité spatiale est une composante essentielle de l'organisation des espaces par les sociétés. Elle fait l'objet de nombreuses définitions, qui renvoient à des registres différents d'observation et de conceptualisation. Dans son acception la plus fréquente, la mobilité est un déplacement, un transfert, d'un lieu à un autre. Ce déplacement peut concerner des personnes, des biens matériels et immatériels, des informations. Son unité de mesure, dépendante de ce qui transite, s'évalue par exemple en nombre de passagers et de touristes, en nombre de véhicules, en tonnes de marchandises

- **Mobilité circulaire**

- (a) *La mobilité de la vie quotidienne sur le lieu de vie (p.ex. faire l'épicerie, voir un médecin ou amener les enfants à un jardin d'enfants)*

- (b) *Les trajets quotidiens à courte et à longue distance (p.ex. trajet domicile-travail quotidien ou trajet domicile-travail pour voir un partenaire vivant dans un ménage séparé)*

- **Mobilité non-circulaire :**

- a) *La mobilité résidentielle (c'est-à-dire une petite distance) qui ne conduit pas à un changement radical de l'environnement social dans lequel on vit (par exemple, une réinstallation intra-urbaine ou un déplacement dans les zones suburbaines).*

- b) *La migration (c'est-à-dire un déplacement à longue distance), qui entraîne un changement considérable de l'environnement social et perturbe les liens fondamentaux avec la collectivité locale et empêche les déplacements au moins à un coût raisonnable.*

1.11. Mobilité urbaine :

1.11.1. Définition :

Généralement, la mobilité urbaine intéresse l'ensemble des déplacements effectués de manière quotidienne par les individus en milieu urbain. Alors que le concept urbain soit ordinairement utilisé comme synonyme de "ville", qui implique une série de dimensions inter-reliées, par l'organisation spatiale, économique et sociale ; nous pouvons définir une zone urbaine comme Un établissement humain à forte densité de population comportant une infrastructure d'environnement bâti. La mobilité urbaine exclut par conséquent les déplacements exceptionnels comme les déplacements professionnels de longue distance ou les déplacements pour la migration. Elle concerne au contraire la mobilité spatiale circulaire. Elle considère la pratique de déplacements des individus appréhendée dans un contexte spatial propre à l'urbain et limitée, en termes de temps, à leur cadre de vie habituel.

1.11.2 Transport en commun

Le transport en commun est un ensemble de réseaux de transport ou de lignes et d'infrastructure viaires reliant plusieurs points de la ville. Le transport en commun, met en œuvre des véhicules adaptés à l'accueil simultané de plusieurs personnes est généralement accessible en contrepartie de l'achat d'un titre de transport (billet, ticket, carte d'abonnement,). Ils peuvent être répartis selon de la voie de communication qu'ils empruntent,

Transport terrestres de personnes, en commun: Autobus (urbains), Autocar (interurbains), Trolleybus, Tramway, Autres transports guidés, monorail, aérotrain, funiculaire, téléphérique
Transport maritime de personnes : navette maritime, transport par voie d'eau de personnes, en commun (bateau-mouche, ferry). Et selon leur fonctionnalité.

1- Transports urbains (agglomération).

2- Transport interurbains (communauté d'agglomération, trains ou lignes express régionales et inter-régionales : TER/LER).

3- Transports touristiques.

1.11.3 Transport en commun en site propre :

Transport guidée :

Il s'agit des modes de transports qui mettent en œuvre des véhicules guidés par un moyen mécanique ou électronique, comme **le téléphérique**, **la télécabine**, le train monorail et **l'aérotrain**, le train à sustentation magnétique, les remontées mécaniques, principalement pour le transport de personnes, **le funiculaire** et le train à crémaillère.

Il ne faut pas oublier, pour les transports de marchandises, les systèmes de filoguidé utilisés principalement dans les entrepôts, pour diriger les chariots préparateurs ou élévateurs.

1.12 Tramway



Figure 2 : tramways

Le **tramway** est un moyen de transport écologique, moderne, rapide et fiable. Et surtout, il permet de faire respirer la ville. Comme dans de nombreuses cités d'Europe et d'ailleurs, la vie urbaine retrouve plus de place. Piétons et cyclistes peuvent mieux profiter de nouveaux espaces publics réaménagés.

1.12.1 Les avantages du tramway dans un milieu urbain

Après avoir étudiés l'impact du tramway sur plusieurs villes françaises par des agences d'urbanisme (Nants, Grenoble et Strasbourg).

1- un nouveau partage des espaces publics le long de la ligne de tramway en faveur des transports collectifs, des piétons, parfois des vélos (Strasbourg) au détriment de l'automobile, du fait de l'existence du site propre tramway.⁸

⁸ <https://journals.openedition.org/developpementdurable/3579#:~:text=Par%20un%20effet%20de%20multiplicat eur,d%C3%A9veloppement%20de%20l'%C3%A9conomie%20locale.https://letram.be/pourquoi/#:~:text=Le%20tram%20est%20un%20moyen,de%20nouveaux%20espaces%20publics%20r%C3%A9am%C3%A9nag%C3%A9s.>

2- une amélioration de la sécurité des personnes, liée aux aménagements piétonniers, au report modal voiture particulière-transport collectif et à la modération des vitesses automobiles le long de la ligne. C'est notamment le cas à Grenoble où la construction de la ligne A a été l'occasion de diminuer les points noirs des accidents de circulation.

3- un encouragement aux opérations de restructuration urbaine dans le corridor tramway et le long de la ligne : construction, réhabilitation, projets d'urbanisme type ZAC (Zone d'Aménagement Concerté) ou DSQ (Développement Social de Quartier). C'est très nettement le cas à Nantes, où de très nombreuses opérations urbaines se sont concentrées sur la première ligne de tramway.

4- Les interactions entre le tramway et l'environnement naturel.

5- la plantation d'arbres et l'augmentation des espaces verts dans le corridor tramway, en particulier du fait de l'absence d'émissions polluantes directes dues au tramway.

6- une réduction du bruit, le long de la ligne lorsqu'il y a diminution de la circulation automobile.

7- une différenciation des commerces vers des achats plus réfléchis ou des produits plus coûteux que dans les grandes surfaces périphériques.

1.13. La relation entre le projet urbain et la mobilité urbaine.

1.13.1. Le tramway et la politique de requalification urbanistique

Le tramway apparaît comme un catalyseur des processus de modernisation des villes, en garantissant l'accès aux centres urbains, qui sont réinvestis par les activités commerciales et touristiques, et qui se dotent de nouvelles fonctionnalités). Mais en même temps, il met en valeur les quartiers périphériques et organise de nouvelles accessibilités et centralités qui changent complètement le rôle des différents secteurs urbains.

Sur le plan urbanistique, l'arrivée du tramway entraîne la requalification des espaces concernés, et augmente la valeur du sol et des immeubles, en attirant des activités économiques produisant de la richesse et en lançant ou relançant des dynamiques socio-économiques, comme le tourisme, le commerce, voire les fonctions administratives.⁹

⁹ [https://journals.openedition.org/developpementdurable/3579#:~:text=Par%20un%20effet%20de%20multiplicat eur,d%C3%A9veloppement%20de%20l'%C3%A9conomie%20locale.file:///C:/Users/CATECH/Downloads/AG_694_0619%20\(1\).pdf](https://journals.openedition.org/developpementdurable/3579#:~:text=Par%20un%20effet%20de%20multiplicat eur,d%C3%A9veloppement%20de%20l'%C3%A9conomie%20locale.file:///C:/Users/CATECH/Downloads/AG_694_0619%20(1).pdf).

CHAPITRE 02 :
ANALYSE
THEMATIQUE

Chapitre 02 : Analyse Thématique

2.1. Introduction :

Dans ce chapitre on va essayer de présenter quelques exemples des projets sur l'échelle nationale (territoriale) et mondiale (livresque) pour montrer les différentes conceptions architecturales et leur fonctionnement, ainsi que l'analyse des différents expériences de la requalification urbaine et son mode d'interventions sur les boulevards urbains dans le but de détermination des points de similarités par rapport à notre cas d'étude ou l'analyse se base sur le contexte, les enjeux et les opérations appliqués ainsi que leur principe d'aménagement.

2.1 Exemple 01 :

2.1.1 Requalification du boulevard pie-IX :

2.1.2 Motivation de choix :

L'analyse de cet exemple aux les mêmes objectifs qu'on cherche pour notre cas d'étude à travers la requalification urbaine du boulevard Pie IX.

2.2 .3 Situation et présentation:

L'arrondissement de Montréal Nord est le 8ème arrondissement le plus peuplé de la Ville de Montréal. Le boulevard Pie IX est un axe nord sud structurant au sein de cet arrondissement. Le tracé du secteur d'étude se situe entre l'entrée de ville marquée par la rivière des Prairies et le boulevard Gouin au nord et la gare de train de l'Est au sud. La planification doit se réaliser sur une distance d'environ 500 mètres de part et d'autre de l'axe de circulation.¹⁰



Figure 3 Situation de la ville Montréal-

¹⁰Mémoire Master 02 en architecture, thème : entrée de ville, le boulevard héritier, vecteur principal, de la requalification de l'entrée Sud-ouest de la ville de Sidi Bel Abbés, présenté par: MEDJDOUB Mouna et KHOUANI Wassila, Université Abou BekrBelkaid de Tlemcen, année : 2016-2017, <http://dspace.univ-tlemcen.dz/bitstream/112/10346/1/Ms.Ar.Medjdoub%2BKhouani.pdf>.

2.3.4 Les problématiques:

La lecture des éléments clés du secteur d'étude aura permis de relever les différentes problématiques quant à la configuration spatiale du lieu et l'occupation du sol :

- Décalage de la trame urbaine de part et d'autre de Pie IX: pas d'alignement de rues de part et d'autre.
- Lieu de stigmatisation de la fracture du tissu urbain (secteurs EST et ouest).

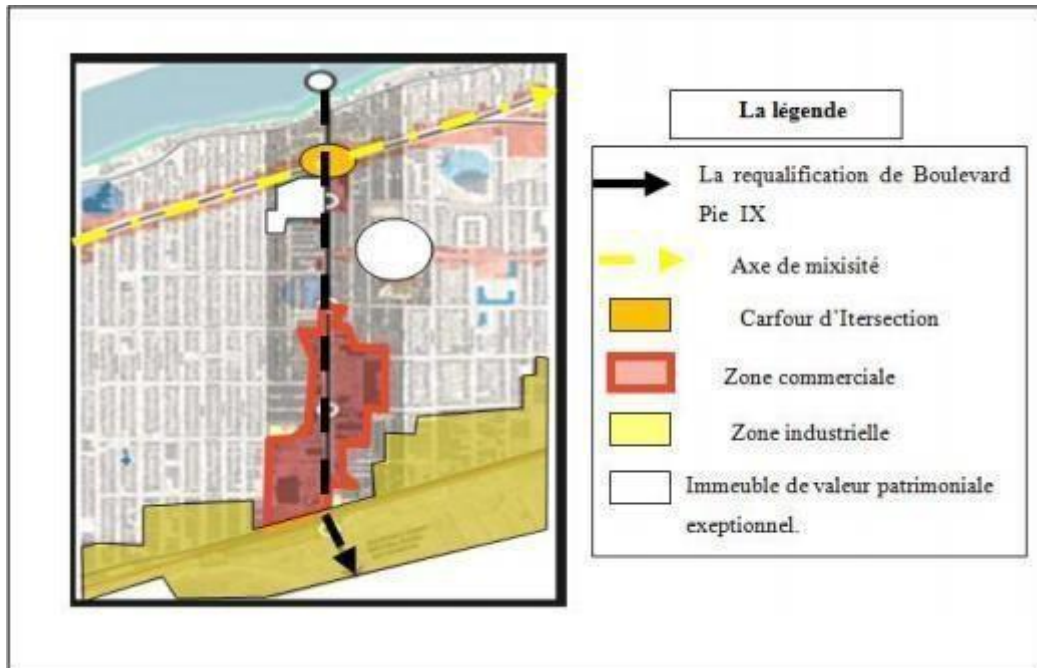


Figure 4 Composantes identitaires et structurantes.

2.4.5 Les objectifs:

La requalification urbaine du boulevard Pie IX est destiné principalement à :

- Concevoir des espaces publics accessibles et sécuritaires.
 - Créer un milieu de vie dynamique.
 - Positionner l'artère comme porte d'entrée de la ville.
 - Appliquer les principes de développement durable.
 - Favoriser l'épanouissement d'une vie de quartier.
 - Valoriser le transport collectif.
- Créer un effet de levier pour assurer un développement économique.

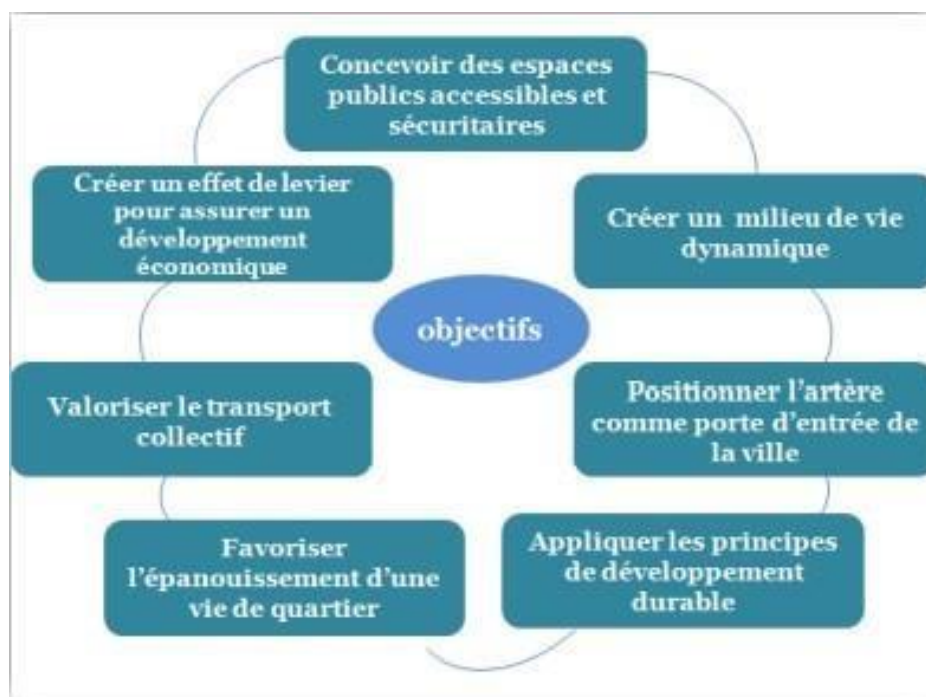


Figure 5 les objectifs de requalification du boulevard Pie IX.

2.5.6 Les grandes orientations d'aménagement du boulevard pie IX:

La requalification du boulevard Pie-IX dans Montréal Nord prendra appui sur l'implantation du service rapide par bus (SRB) sur cet axe.

Pour orchestrer une requalification complète du boulevard Pie-IX L'approche du TOD (Transit-oriented développement ou aménagement axé sur les transports en commun) s'appliquera à quatre pôles de développement prenant appui sur les quatre stations de SRB :

- Pour se divertir : station Amos (parc Pilon, futur complexe sportif et communautaire, etc.)
 - Pour apprendre : station Castille (trois écoles).
 - Pour vivre : station Forest (magasins, restaurants, etc.)
 - Pour voyager : station 56e Rue (gare intermodale, SRB et piste cyclable).¹¹

¹¹Mémoire Master 02 en architecture, thème : entrée de ville, le boulevard héritier, vecteur principal, de la requalification de l'entrée Sud-ouest de la ville de Sidi Bel Abbés, présenté par: MEDJDOUB Mouna et KHOUANI Wassila, Université Abou BekrBelkaid de Tlemcen, année : 2016-2017, <http://dspace.univ-tlemcen.dz/bitstream/112/10346/1/Ms.Ar.Medjdoub%2BKhouani.pdf>.



Figure 6 Plan des stations du SRB sur Pie IX.

- *Mettre en place de nouveaux trottoirs élargis à trois mètres.*
 - Le maintien d'uniquement deux voies de circulation dans chaque direction.
 - Circuits parallèles pour cyclistes et piétons qui offrent une solution de rechange à Pie-IX.

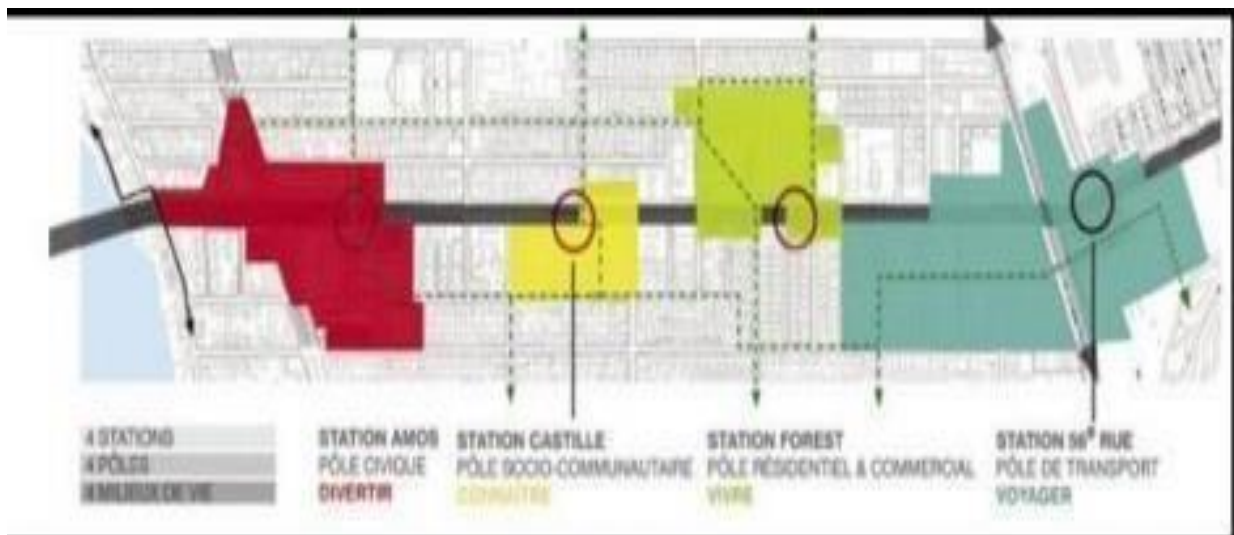


Figure 7 Les quatre stations de SRB.

Organisation des déplacements actifs pour favoriser les liens avec les commerces de proximité et les lieux publics avec aires de repos et terrasses.

- *L'Aménagement durable d'une place publique.*

- Amélioration de la qualité visuelle et esthétique du boulevard Pie-IX.
- Mobilier urbain durable et écologique.

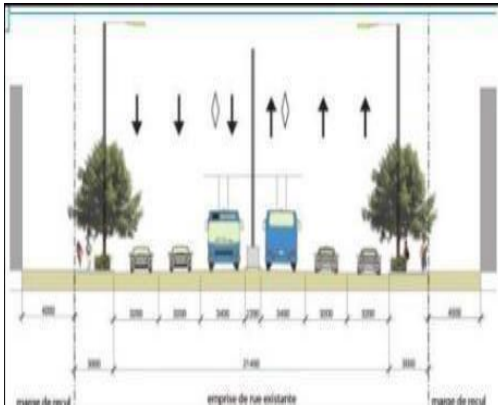


Figure 8 Composition de boulevard.

Figure 9 vue de boulevard.

Avant :

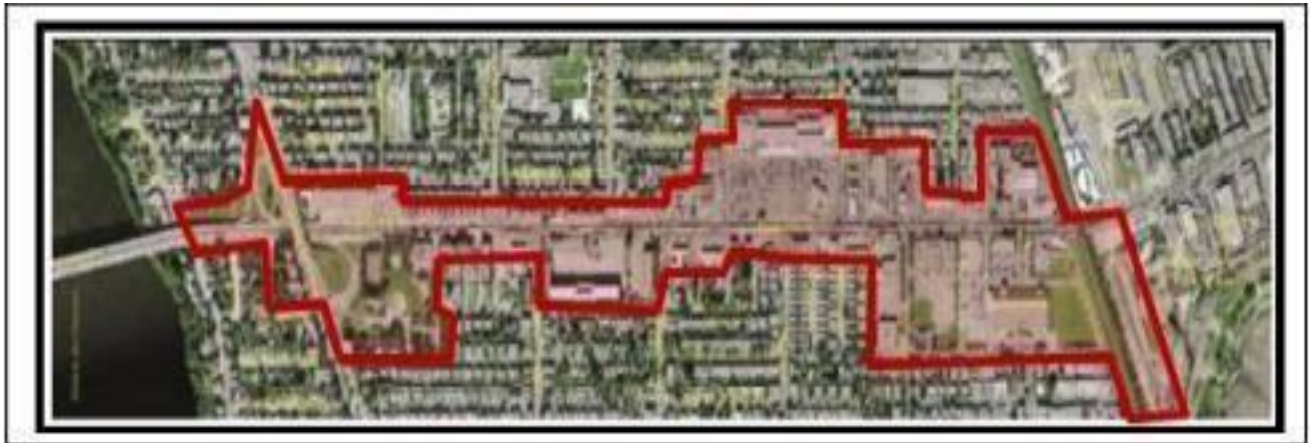


Figure10 Boulevard Pie XI avant le réaménagement.

Après :

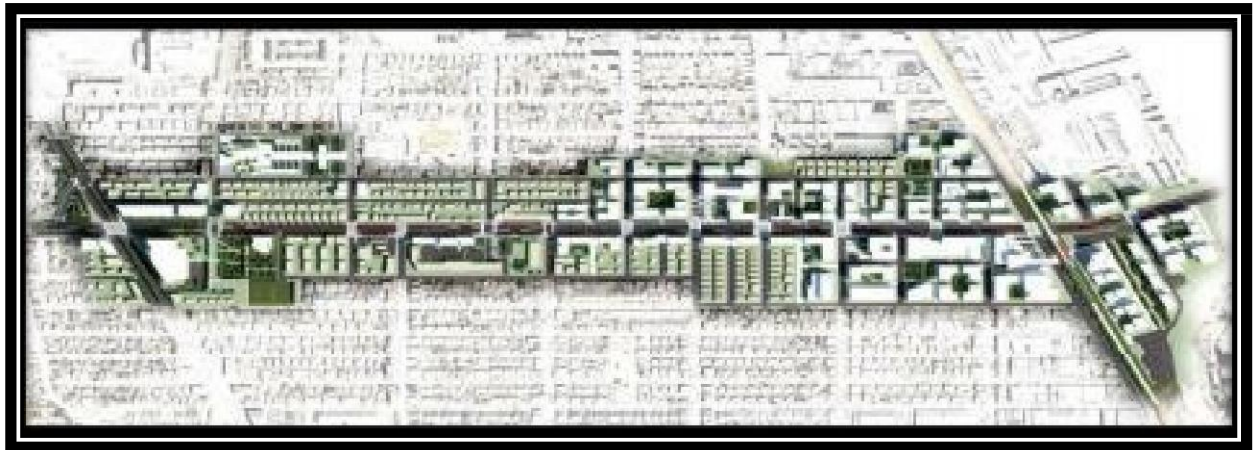


Figure 11 Boulevard Pie XI après le réaménagement.

Conclusion :

L'ensemble des opérations appliquées au niveau du boulevard Pie XI visent à améliorer l'image urbaine de ce dernier ainsi que ses services pour l'individu et la société.

2.2 Exemple 02 :

2.2.1 Restructuration d'un nouvel espace commercial en plein cœur de la commune, dans un quartier en renouvellement urbain à Hérouville-Saint-Clair (14) en France.



Figure 12 centre commercial à Hérouville-Saint-Clair

2.2.2 Le projet

Ce pôle se situe sur l'artère majeure de la ville et bénéficie donc d'une bonne visibilité. Il bénéficie d'une bonne desserte routière et en transports en commun, avec l'arrivée du tramway. Les alentours sont surtout résidentiels et denses, plutôt constitués de logements collectifs récents.

Restructuré, l'ensemble commercial se compose de 15 boutiques et d'une moyenne surface alimentaire Carrefour City de 856 m², qui joue un rôle de locomotive.

2.2.3 Les objectifs

- 1. Offre commerciale diversifiée et plus accessible*
- 2. Valorisation de l'entrée du quartier et changement d'image*
- 3. Attractivité pour une clientèle de proximité et de passage*

2.2.4 Un projet emblématique

Créer un centre-ville qui n'existait pas et assurer son dynamisme par ce pôle commercial et l'arrivée du tramway

La restructuration du centre commercial a contribué à rendre attractif le quartier prioritaire en renouvellement urbain, d'autant que ses fonctionnalités ont été élargies. Y est également aménagé un pôle tertiaire : Caf, Pôle emploi, pépinière et un hôtel d'entreprises, mission locale, Maison de l'emploi et de la formation.¹²

¹² <https://agence-cohesion-territoires.gouv.fr/restructuration-dun-centre-commercial-donner-du-sens-la-creation-dun-centre-ville-168?fbclid=IwAR3fIsEeDELITE3GUKkrVeFes54A-nYiVWZjKsQezg3Auw8pu-eXYOpU-m8>

CHAPITRE 03 :
ANALYSE
DE SITE

Chapitre 03 : Analyse du site (analyse typo morphologie)

3.1. Présentation de la ville de MOSTAGANEM :

3.1.1. Situation géographique:

Mostaganem est la 27ème wilaya dans l'administration territoriale Algérienne. Elle se trouve au Nord-Ouest de l'Algérie sur la méditerranée (Afrique du Nord)., limité par l'est par la wilayas d'El chlef, sud est, par la wilaya de Relizane, par le sud par la wilaya de Mascara, de nord-ouest par la wilaya d'Oran et au nord par la méditerrané.

3.2 Choix du site :

Le choix du boulevard BENYAHIA Belkacem a été fait par rapport à sa position dans le noyau historique de la ville de Mostaganem et plus précisément c'est l'un des axes structurant de la ville, en plus de ça, c'est un axe, qui contient toutes les caractéristiques, qui reflètent l'histoire, la culture et spécifiés de la ville de Mostaganem.

En plus de ça on a examiné tout le parcours du tramway et nous avons constaté que la zone qui contient plus de contraintes c'est bien le boulevard Benyahya Belkacem.

Le choix de l'axe d'études qui débute de L'intersection entre le boulevard Mokhtari el Ghali et Benyahya Belkacem jusqu'au la protection civile est motivé par de particularités parce qu'il représente plusieurs problématique en plein centre-ville.

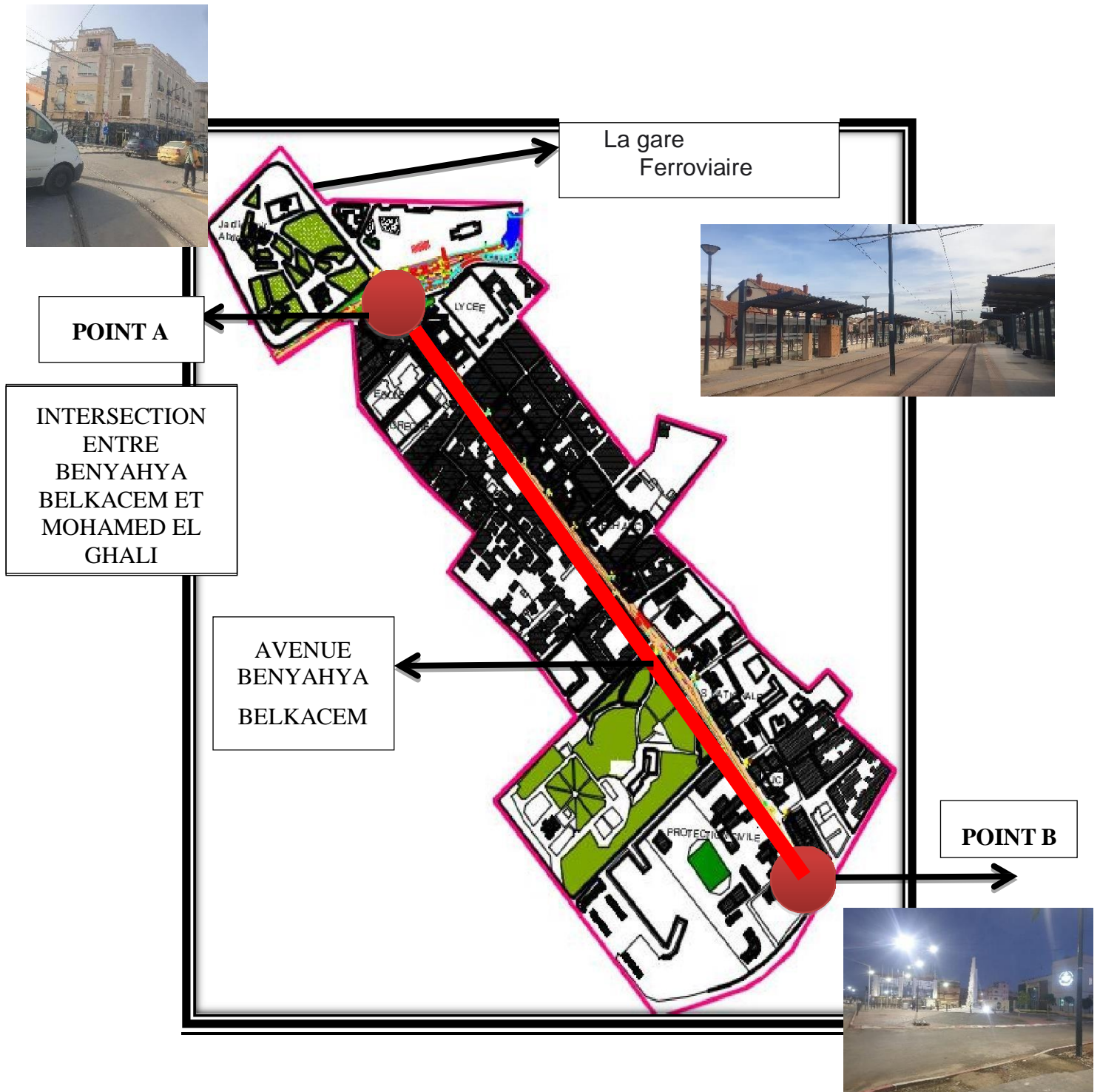
C'est le contexte le plus déséquilibré avec l'arrivée du tramway à Mostaganem surtout au niveau de plan de circulation.

Non seulement le tracé de tramway y'a d'autres plusieurs facteurs importants nous ont orienté vers le choix de la zone d'études :

1. Sa proximité et l'importance de l'axe qui structure la zone vue que c'est le seul axe assurant la conjonction directe entre le centre-ville et le périphérique de Mostaganem.

2. Après l'intégration du tramway le boulevard a perdu sa vocation commerciale.)

3.4 Les limites de la zone d'études :



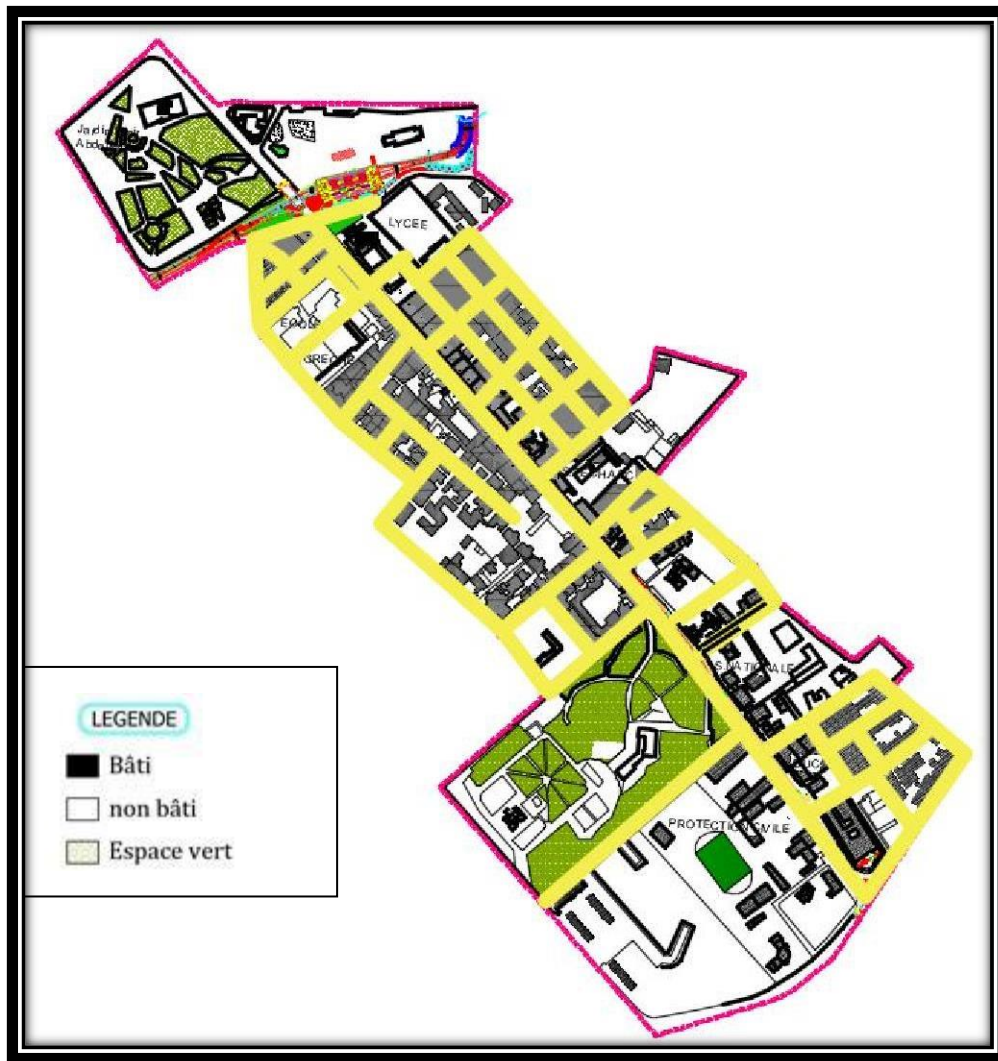
3.5 Bâti et non bâti :



On remarque que :

- le bâti domine sur la zone.
- L'existence de constructions en moyen et mauvaise état dans la partie basse, et des constructions de bon état dans la partie haute, qui donne une mauvaise harmonisation et une discontinuité sur le plan urbanisme et tout ça cause une certaine agressivité visuelle et morale chez le citoyen.
- Dans certains coins, on trouve des surfaces non exploitées par l'urbanisme, sous forme des décharges et tout ça cause des difficultés des problèmes pour la vie quotidienne du citoyen.

3.6 Système viaire :



Le réseau viaire sur notre site , c'est un réseau formé par les voies de circulation qui la desservent, des plus importantes (routes urbaines, des ruelles et boulevards...).en général ces ruelles sont restreintes et mal aménagées, sont toujours occupées par le stationnement anarchique des véhicules ou exploités par les petits commerçants, qui profitent de leurs espaces, pour installer leur marchandise, et par conséquent les piétons trouvent beaucoup de difficulté pour circuler dans ces ruelles, en plus de tout ça sont très mal aménagées et entretenues (Les trottoirs dégradés, leur largeur insuffisantes pour le mouvement des piétons, etc....

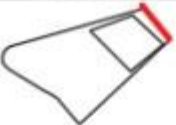



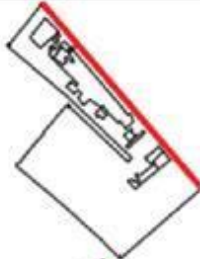
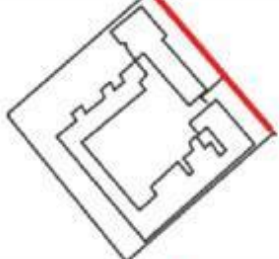
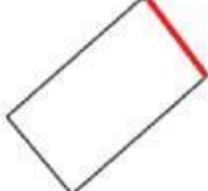
3.7 Le système parcellaire :







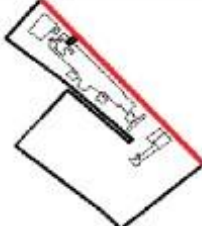
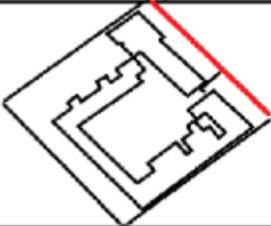
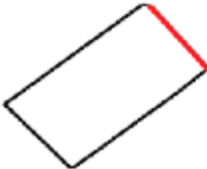
On distingue deux types de trame :

La partie basse du boulevard a une trame parcellaire régulière, en revanche la partie haute a une trame irrégulière non achevée avec des grands îlots car ils étaient en périphérique.

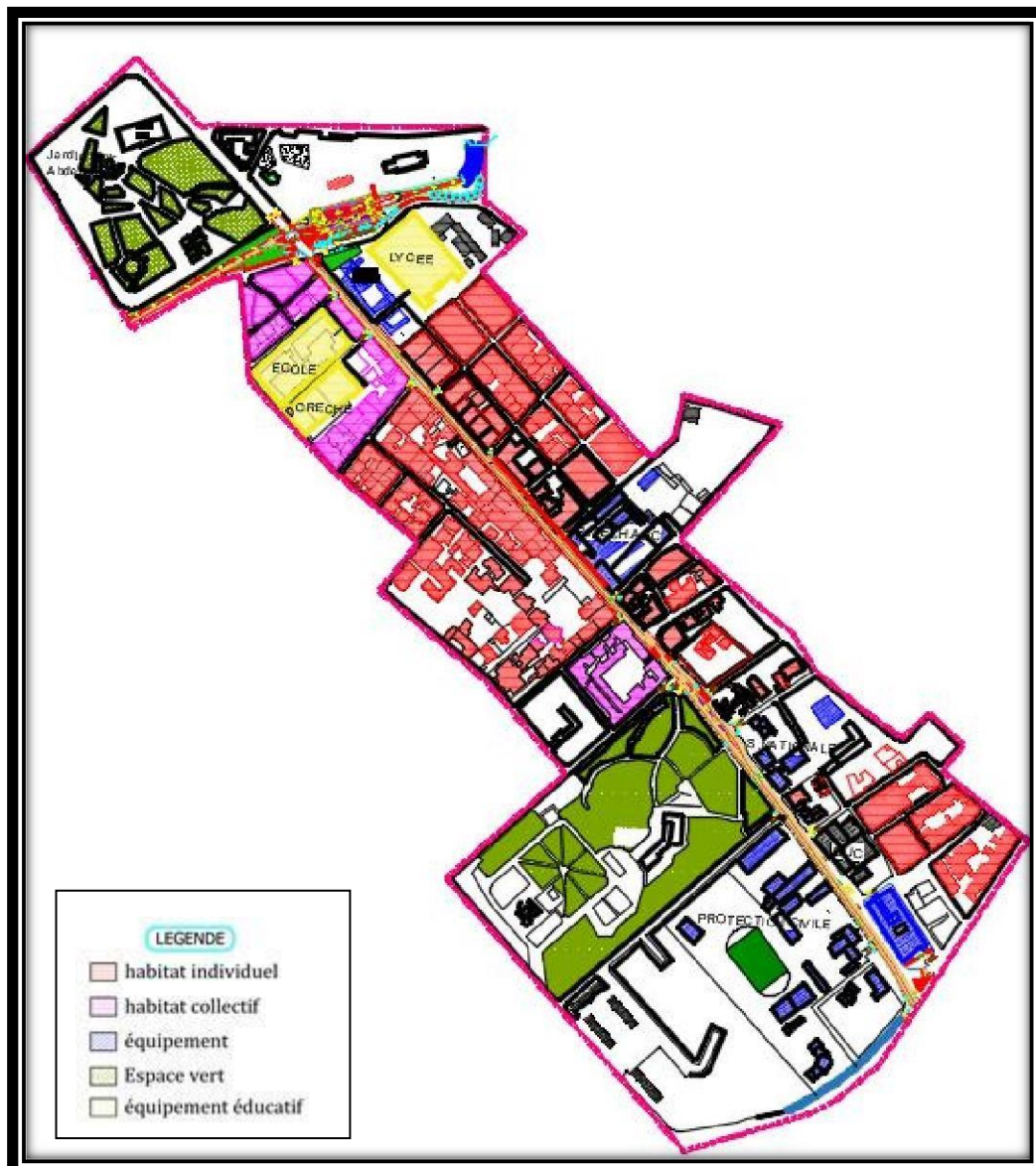
3.7.1 La typologie

TYPOLOGIE/ COTE 01			
dimension	les îlots	Typologie	les fonctions
17.95 m		la forme irrégulière superficie 431 m ² nombre de parcelle 01	Ilot se caractérise par des habitats individuelles , commerce en RDC
16.90		la forme rectangulaire superficie 261 m ² nombre de parcelle 02	Ilot se caractérise par des habitats individuelles , commerce en RDC
48.10		la forme rectangulaire superficie 139 m ² nombre de parcelle 02	Ilot se caractérise par des habitats individuelles et collectifs , commerce en RDC
59.86		la forme irrégulière superficie 798 m ² nombre de parcelle	Ilot se caractérise par des habitats individuelles et collectifs , commerce en RDC
318.44		la forme irrégulière superficie 928m ² nombre de parcelle	Ilot se caractérise par des habitats individuelles et collectifs , commerce en RDC et des autres équipements comme le centre commercial , la banque , police de la protection de l'environnement
78.96		la forme carré superficie 1500m ² nombre de parcelle	Ilot se caractérise par des habitats individuelles , commerce en RDC
153.02		la forme rectangulaire superficie 815 m ² nombre de parcelle	Ilot se caractérise par des habitats individuelles , commerce en RDC

3.7.2 Le rapport ente la parcelle et voirie / bâti

TYPOLOGIE/ COTE 01			
dimension	les ilots	rapport parcelle / voirie	rapport parcelle / bati
17.95 m		alignement avec la voie de dessert	bâti linéaire qui est implanté a la limite de parcelle en alignement avec la rue
16.90		alignement avec la voie de dessert deux dimmensions de facades sur la rue	bâti linéaire qui est implanté a la limite de parcelle en alignement avec la rue
48.10		alignement avec la voie de dessert deux dimmensions de facades sur la rue	bâti linéaire qui est implanté a la limite de parcelle en alignement avec la rue
59.86		éloignement par rapport a la voie de dessert des différents dimensions de façades parcellaires sur la rue parcelles désobeissants par rapport l'axe de la rue	deux types d'implantation , un bâti ponctuel et bâti linéaire qui est implanté a la limite de parcelle en alignement avec la rue
318.44		éloignement par rapport a la voie de dessert des différents dimensions de façades parcellaires sur la rue parcelles désobeissants par rapport l'axe de la rue	deux types d'implantation , un bâti ponctuel et bâti linéaire qui est implanté a la limite de parcelle en alignement avec la rue
78.96		éloignement par rapport a la voie de dessert des différents dimensions de façades parcellaires sur la rue parcelles désobeissants par rapport l'axe de la rue	un bâti ponctuel implanté loin de la limite de la rue
153.02			

3.8 Plan d'occupation du sol :

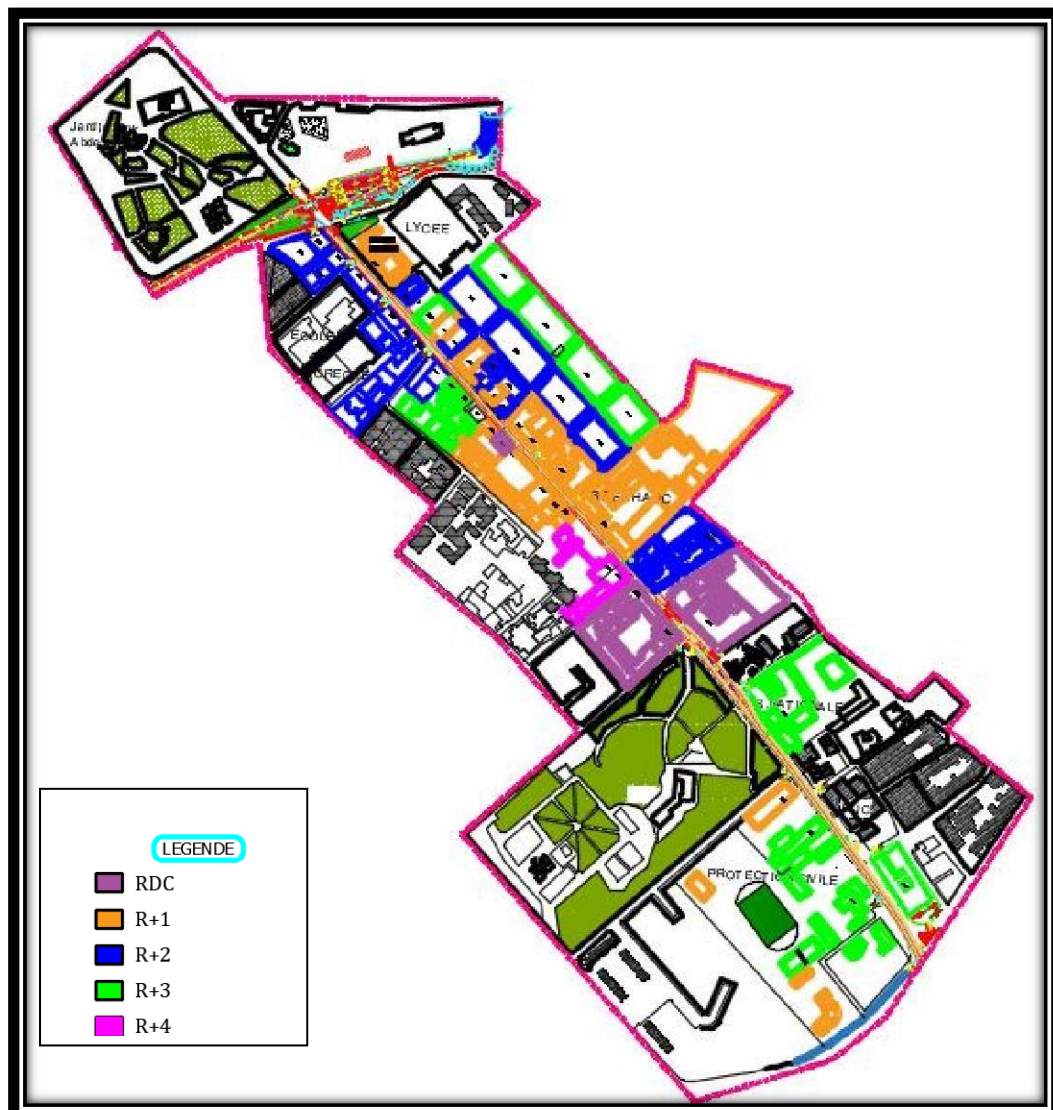


La majorité des îlots sur notre boulevard sont occupés par des habitats collectifs intégrés, des habitats individuels et des équipements.

Il existe plusieurs équipements sur l'axe comme :

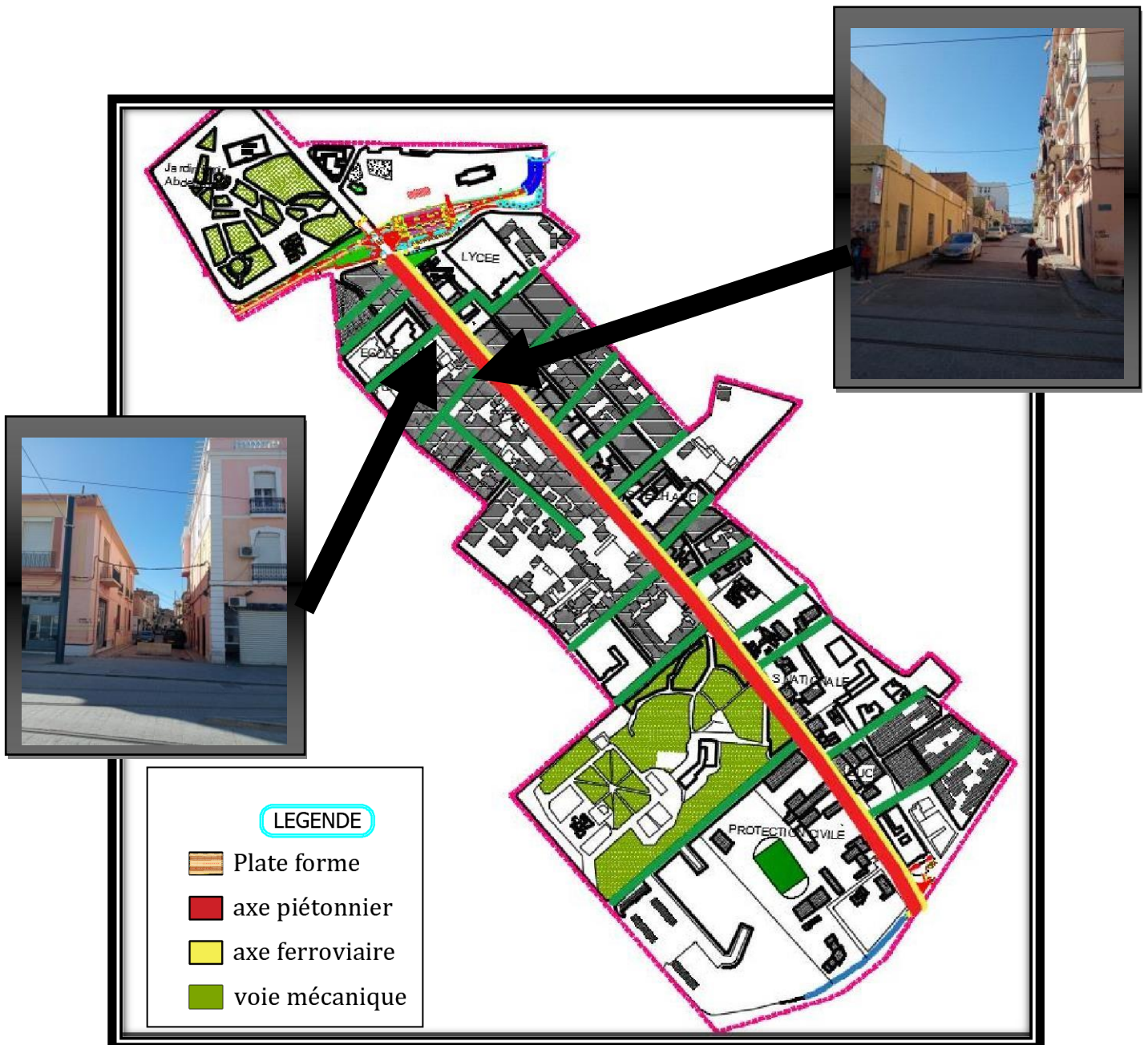
- La protection civile
- A.P.C
- Commissariat central de police

3.9 État des hauteurs :



On remarque que le gabarit autour de la zone varie entre RDC et R+4

3.10 Circulation :



L'axe principal de notre boulevard contient deux parcours :

1-Parcours piéton (Le flux piéton est très fort sur le long du boulevard)

2-Parcours ferroviaire

Les voies secondaires et tertiaires sont moins importantes et qui sont des voies mécaniques.

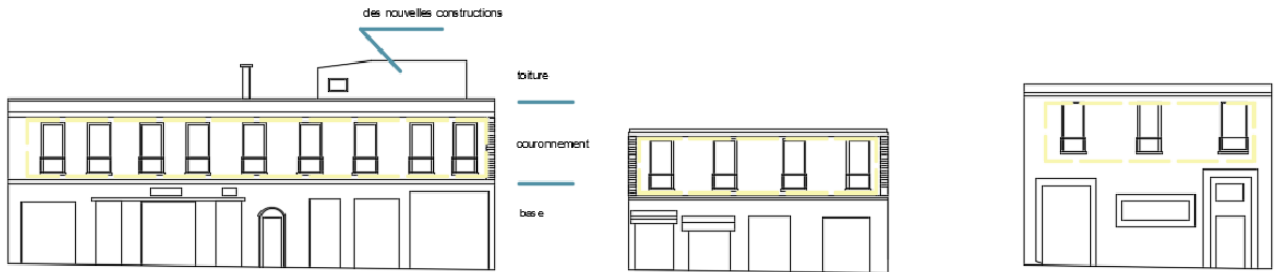
3.11 les façades

LE STYLE

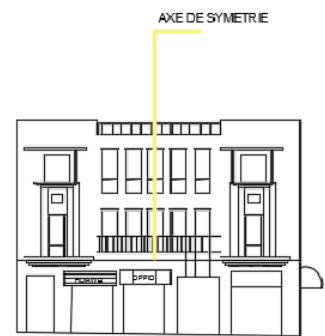
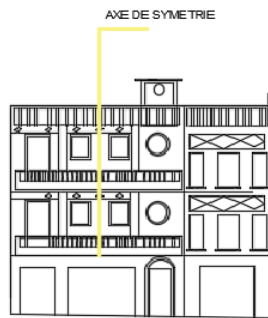
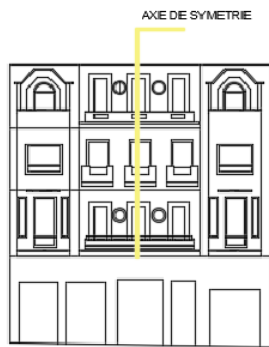


FACADE URBAINE 01

le boulevard présente deux styles architecturaux tel que ;
 le style colonial : se trouve surtout dans la partie primaire de l'avenue et mal distribué dans le reste de l'avenue ; il présente la majorité 60 pour cent
 le style récent : il est distribué au milieu et a la fin de boulevard



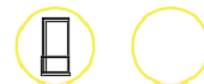
la base : RDC COMMERCIAL avec des grandes ouvertures
 couronnement : UNE SERIE DES FENETRES RECTANGULAIRES vertical SIMPLES
 toiture : une arçrière



DIFFERENTS TYPES FORMELLES DE BAIES SE CHANGE PAR RAPPORT LE FONCTIONNEMENT D'ESPACES INTERIEURS



UNE FACADE SIMPLE ET CAREE AVEC UN AXE DE SYMETRIE
 DEUX RANGES DES BAIES VERTICAUX EN DEUX SERIES
 DONNE UNE ORGANISATION AU NIVEAU DE FACADE





3.12 Synthèse générale :

3.12.1 Les points faibles de boulevard :

- 1- une rupture entre l'ancienne et la nouvelles construction au niveau de la typologie de la structure et la morphologie « le gabarit »
- 2- la distinction entre les ancien quartiers et les nouveaux qui se construisent le long du boulevard BENYAHIA Belkacem (gabarit, traitement de façades, structuration des îlots, la trame viaire), qui donne la non intégrité des nouveaux projets dans l'environnement du boulevard ;
- 3 - Manques des espaces verts et public, qui cause un certain mal alaise pour le citoyen, qui fréquente cet endroit.
- 4- Manques des mobiliers urbain tel que les bancs, les panneaux publicitaire, etc..
- 5 - Le tissu urbain ne répond pas au mode qualitatif, qui convient à la population de la ville de Mostaganem
- 6 - L'absence de la mixité urbaine (manque des équipements culturels,)
- 7 - Le manque des espaces libre.

3.12.2 Les points forts de boulevard :

- 1 - Il se trouve dans une position stratégique du point de vu socio-économique de la ville.
- 2 - Un site très connus et fréquentés par les citoyens.
- 3 - Zone d'activités commerciales par excellence.
- 4 - Une nouvelle centralité ces dernières années

3.13 Solutions proposées et scénario d'aménagement:

- 1- Réaménagement du boulevard BENYAHIA BELKACEM selon les objectifs établis pour le projet qui devra être un élément socio-économique structurant de la ville.
- 2- restructuration des deux trames viaire et parcellaire en consolidant les axes secondaires et créant de nouveaux franchissements entre le noyau initial et la périphérie et offrir une façade urbaine.
- 3- aérée et fluidifie les quartiers et la circulation.
- 3- Créé des séquences urbaines (réaménagement des espaces publics, espaces verts, espaces de détente, espaces de regroupement pour les habitants du boulevard.
- 4- Réhabilitation des façades des locaux commerciaux.
- 5- Élargissement des trottoirs.
- 6- Créer un programme diversifié de logements collectifs ainsi que des équipements pour renforcer la centralité avec une mixité fonctionnelle (service, bureaux, commerce, hôtel, centre commercial ...).
- 7- Créer une liaison entre les deux séquences (commerciale et culturel) dans le site par l'implantation d'un équipement qui mit en valeur le boulevard et devient un point attractive et lieux de fréquentation pour la population Mostaganémoise et même les étrangers, (mixité urbaine).
- 8- Mobilisation des équipements tel que l'A.P.C et protection civile afin de créer des espaces libre.
- 9- L'intégration des mobiliers urbains dans l'environnement du site (Boulevard).

CHAPITRE 04 : ***PHASE PROJET***

4.1 Démarche d'intervention

4.1.1 Scénario d'aménagement

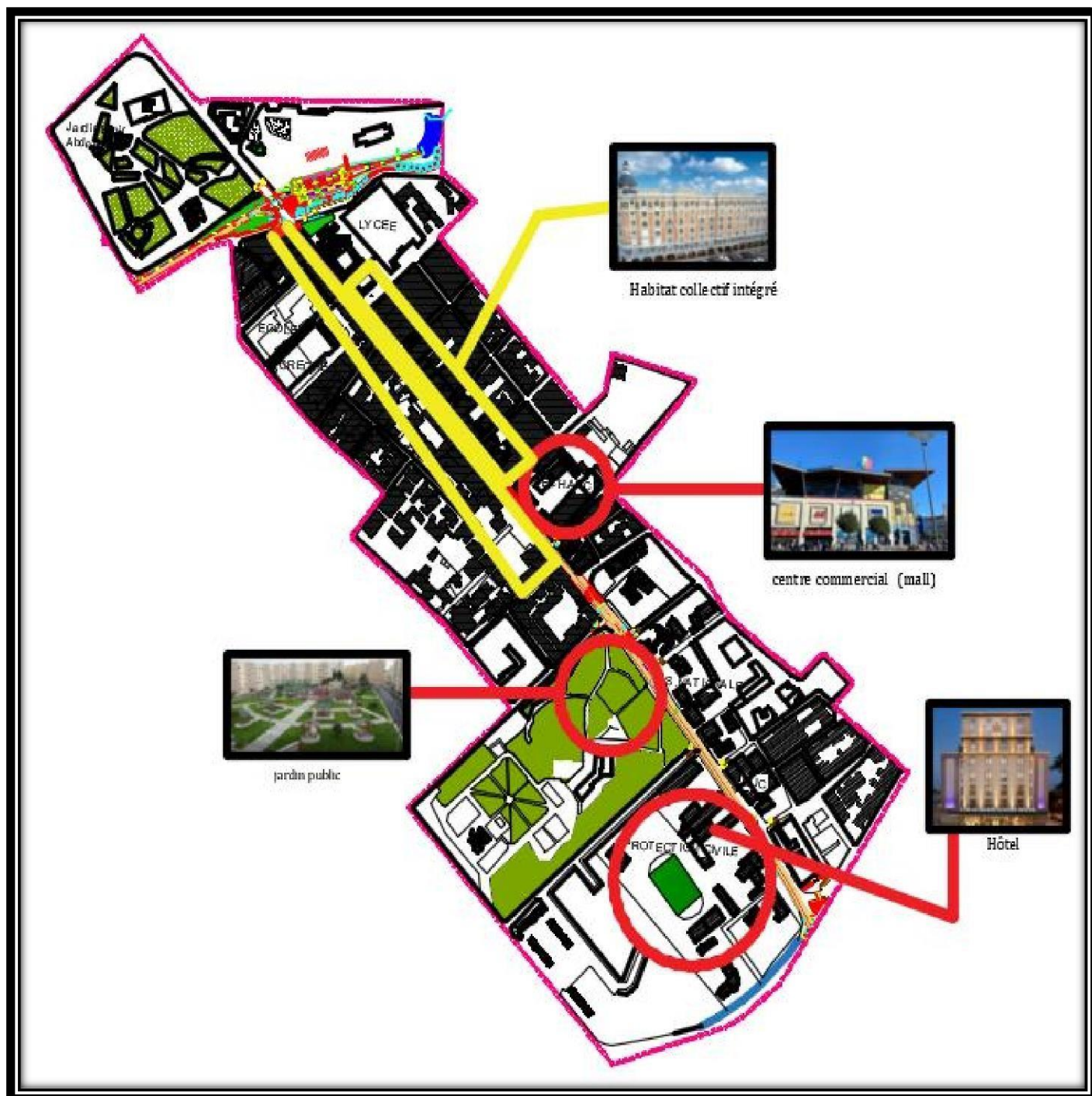


Figure 14 Scénario d'aménagement proposé au boulevard.

4.1.2 Plan d'action

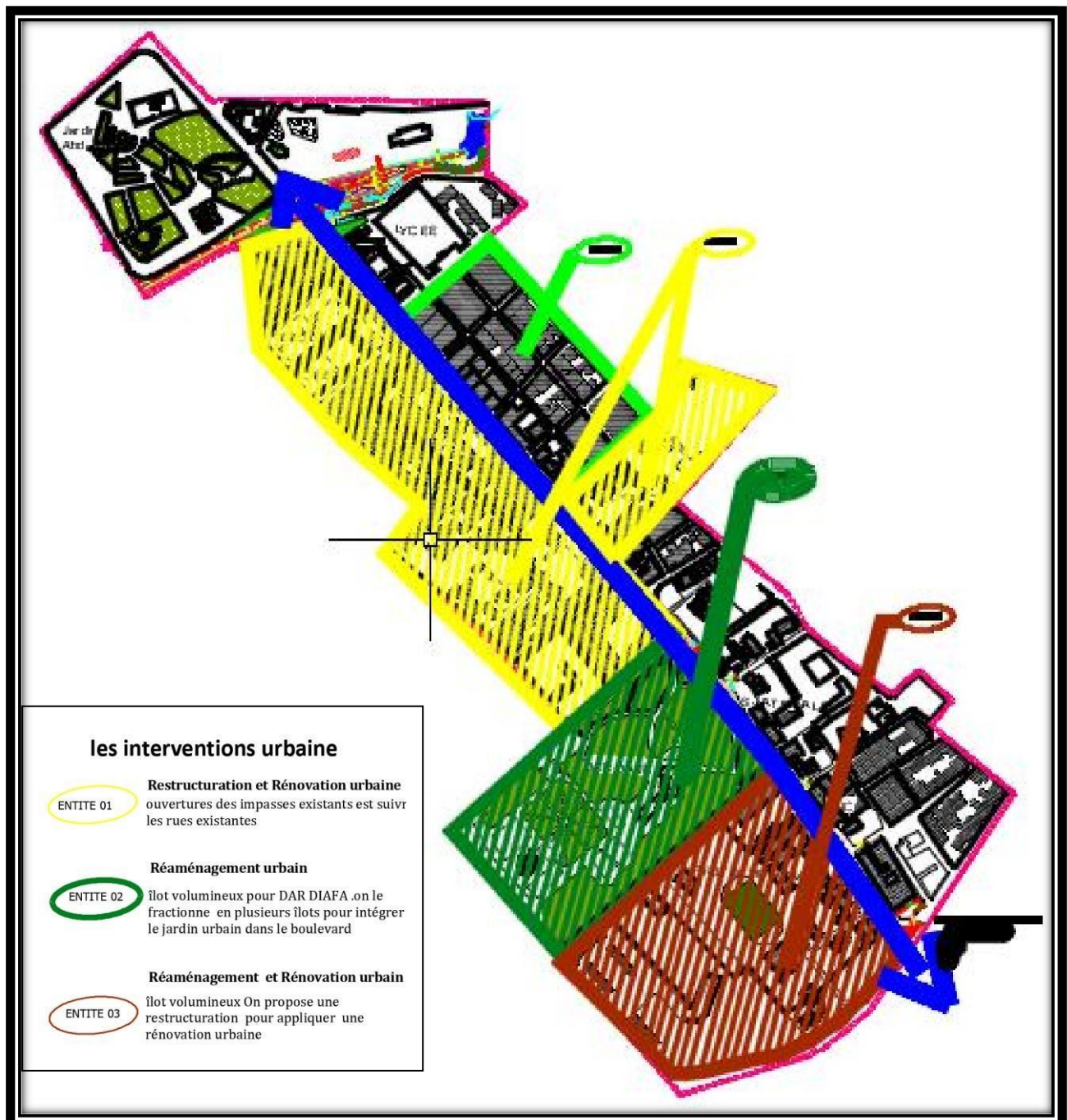


Figure15 Plan d'action

4.1.3 bâti et non bâti (plan de récupération)



Figure16 Bâti et non bâti

4.1.4 Système viaire

Schéma de structure

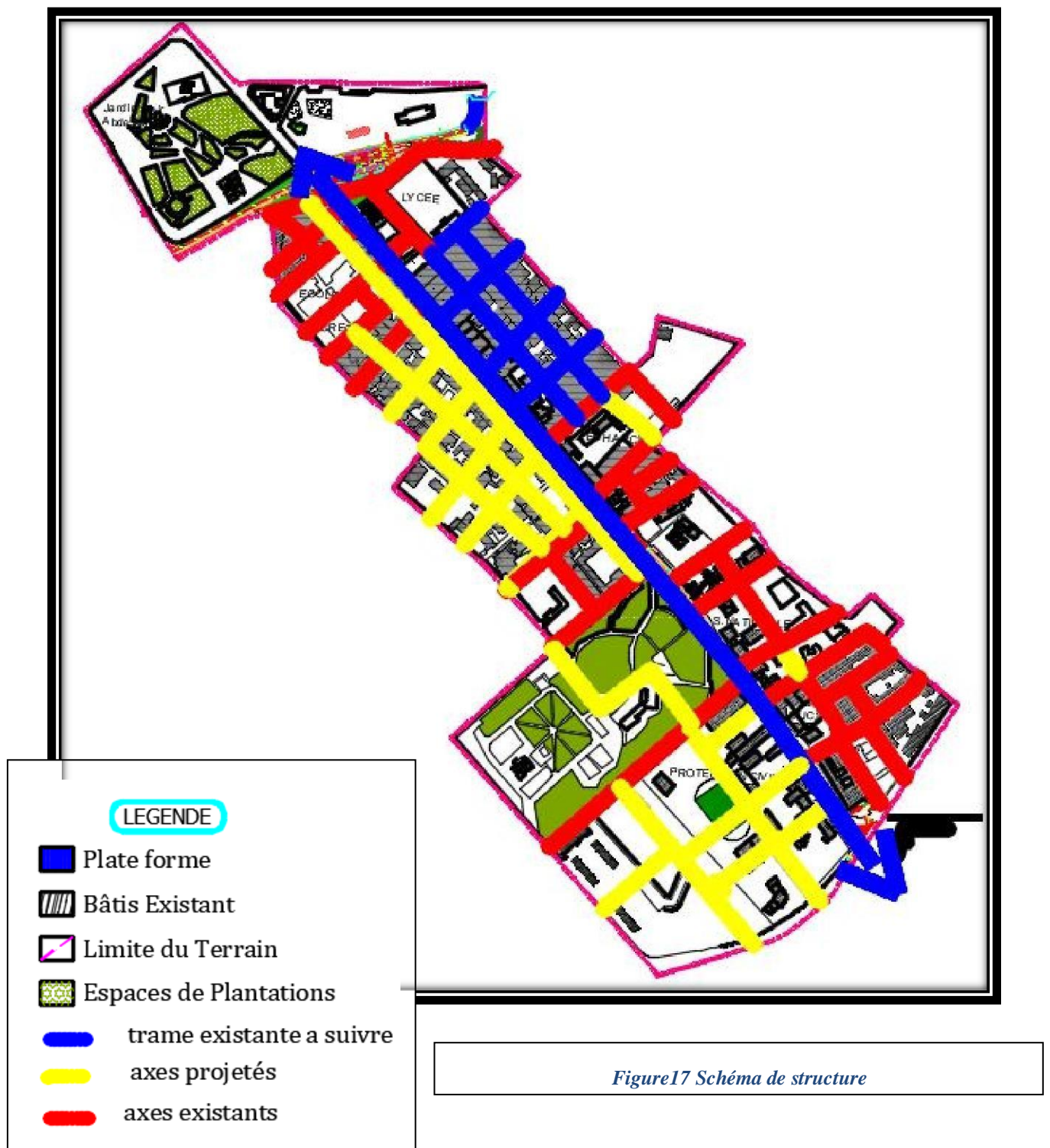


Figure17 Schéma de structure

La restructuration

Restructurer le système viaire par le prolongement des voies existantes toutes en continuité avec la trame urbaine de la ville



Figure18 La nouvelle trame viaire

4.1.5 Système parcellaire

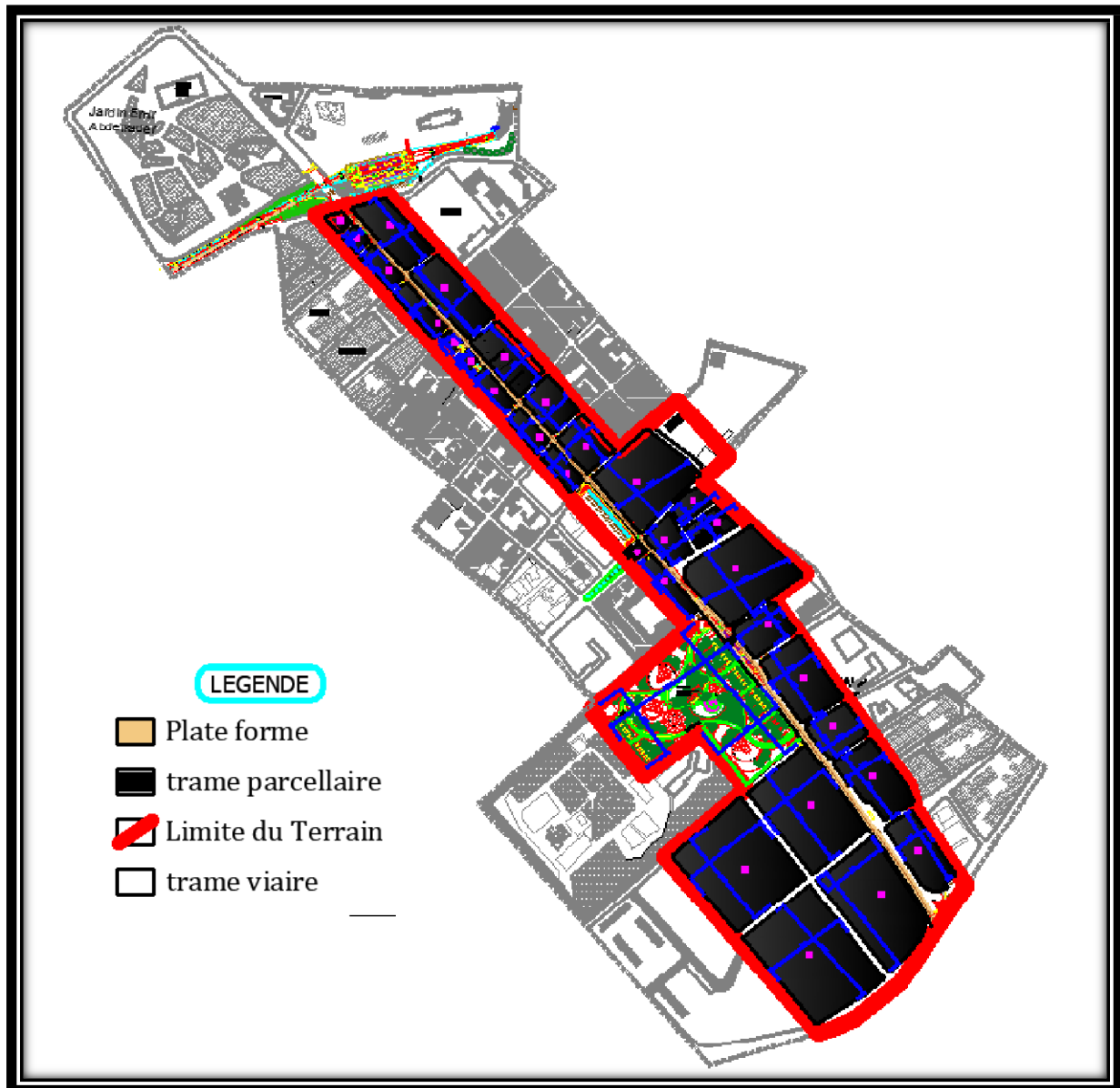


TABLEAU DES SUPERFICIES

id de l'ilot	superficie m2
01	367
02	416
03	920
04	1216
05	367
06	417
07	993
08	888
09	958
10	217
11	1458
12	8886
13	8720
14	11497
15	10522
16	2173
17	4246
18	2131
19	7347
20	1469
21	1573
22	1024
23	6628
24	2007
25	1944
26	2919
27	3418
28	2955
29	3129
30	3721

surface totale m2	longueur boulevard m	nombre des lots	surface totale des lots	surface jardin
151174	1000	30	94622	20875

Figure 19 La nouvelle trame parcellaire

4.2 Plan d'aménagement final

L'affectation des fonctions a été faite dans le but de créer une mixité fonctionnelle:

- On a bénéficié des potentiels naturels non exploités pour aménager des espaces verts (parc-jardin) à l'échelle du quartier et de la ville.*
- Placé le long de l'axe structurant les habitats avec commerce intégré, les équipements pour avoir un contact direct d'utilisation et faire inciter les gens à découvrir la centralité en suivant une certaine logique d'implantation.*
- de l'habitat collectif dans les parties intérieures du quartier pour ne pas aggraver l'habitat privé (le gabarit était de R+5).*
- Créé des séquences urbaines (des espaces verts et des espaces de regroupement pour le confort des habitants du quartier et de la ville.*
- Intégration des éléments d'attraction dans le boulevard tel qu'un centre commercial .*

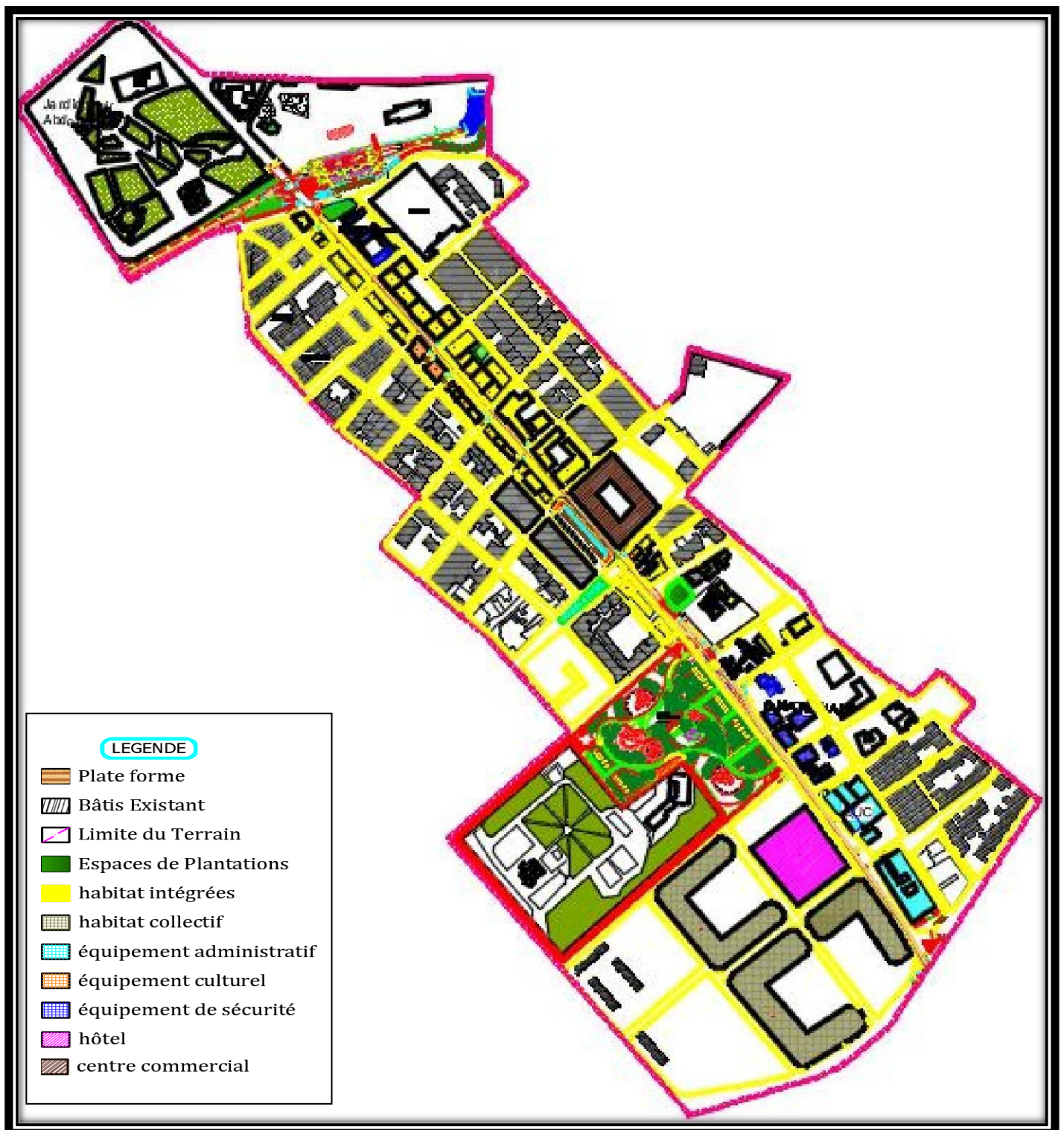


Figure20 Plan d'aménagement final

4.3 Mobilier urbain

Mobilier urbain

Définition

Le mobilier urbain est, selon une expression contemporaine, une notion englobant tous les objets qui sont installés dans l'espace public d'une ville pour répondre aux besoins des usagers.

Le mobilier urbain regroupe tous les équipements aménagés dans l'espace public d'une municipalité.

Protection des usagers, préservation de la propreté, éclairage public, moments de détente... Le mobilier urbain répond à de nombreuses problématiques.

Type de mobilier urbain

Propreté :



Poubelle public en acier



Cendrier poubelle Picton

Information :



Panneau publicitaire

Fleurissement :



Bac à fleurs



Protège arbre

Repos :





Eclairage public :



Bibliographie

- [1] - Sylvain allemand, François Acher, jacquelevy
- [2] - Cours de la matière d'appuie 02, Master 02, Projet et contexte urbain, Dr. Hana SALAH-SALAH, 2020-2021.
- [3] - https://www.academia.edu/4091259/Cours_Projet_urbain_Pour_les_%C3%A9tudiants_en_Master_1_acad%C3%A9mique_Urbanisme. (PDF) Cours Projet urbain. Pour les étudiants en Master 1.
- [4] - Cour de matière d'appuis 02, master 02, projet et contexte urbain Dr Hana Salah-Salah, 2020.
- [5] - <https://fr.slideshare.net/Saamysaami/projet-urbain-04>
- [6] - <https://fr.slideshare.net/Saamysaami/projet-urbain-04>
- [7] - Bavoux, J.-J., &Chapelon, « Dictionnaire d'analyse spatiale ». Armand Colin. L. 2014
- [8] - <https://journals.openedition.org/developpementdurable/3579#:~:text=Par%20un%20effet%20de%20multiplicateur,d%C3%A9veloppement%20de%20l'%C3%A9conomie%20locale.https://letram.be/pourquoi/#:~:text=Le%20tram%20est%20un%20moyen,de%20nouveaux%20espaces%20publics%20r%C3%A9am%C3%A9nag%C3%A9s>.
- [9] - [https://journals.openedition.org/developpementdurable/3579#:~:text=Par%20un%20effet%20de%20multiplicateur,d%C3%A9veloppement%20de%20l'%C3%A9conomie%20locale.file:///C:/Users/CATECH/Downloads/AG_694_0619%20\(1\).pdf](https://journals.openedition.org/developpementdurable/3579#:~:text=Par%20un%20effet%20de%20multiplicateur,d%C3%A9veloppement%20de%20l'%C3%A9conomie%20locale.file:///C:/Users/CATECH/Downloads/AG_694_0619%20(1).pdf).
- [10] - Mémoire Master 02 en architecture, thème : entrée de ville, le boulevard héritier, vecteur principal, de la requalification de l'entrée Sud-ouest de la ville de Sidi Bel Abbés, présenté par: MEDJDOUB Mouna et KHOUANI Wassila, Université Abou BekrBelkaid de Tlemcen, année : 2016-2017, <http://dspace.univ-tlemcen.dz/bitstream/112/10346/1/Ms.Ar.Medjdoub%2BKhouani.pdf>.
- [11] - Mémoire Master 02 en architecture, thème : entrée de ville, le boulevard héritier, vecteur principal, de la requalification de l'entrée Sud-ouest de la ville de Sidi Bel Abbés, présenté par: MEDJDOUB Mouna et KHOUANI Wassila, Université Abou BekrBelkaid de Tlemcen, année, Algérie, 2016-2017, <http://dspace.univ-tlemcen.dz/bitstream/112/10346/1/Ms.Ar.Medjdoub%2BKhouani.pdf>.
- [12] - <https://agence-cohesion-territoires.gouv.fr/restructuration-dun-centre-commercial-donner-du-sens-la-creation-dun-centre-ville-168?fbclid=IwAR3fIsEeDELITe3GUKkrVeFes54A-nYiVWZjKsQezg3Auw8pu-eXY0pU-m8>

