



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique
جامعة عبد الحميد ابن باديس مستغانم
Université Abdelhamid Ibn Badis de Mostaganem
كلية العلوم والتكنولوجيا
Faculté des Sciences et de la Technologie



Filière : Architecture

Spécialité : Habitat et projet urbain

Module : projet fin d'étude

**RELIFICATION D'UN AXE ROUTIER
EN BOULEVARD URBAIN, CAS
TRONÇON MATMAR**

Présenté par :

***-Belalia Souad**

***- Lahmar Abou Souhila**

Enseignant:

Mme .Kadri

Année Universitaire: 2017 / 2018

Remerciement

Dieu merci pour sa générosité envers nous.

Nous remercions le département d'architecture ; administration,
enseignants et étudiants.

On remercie également notre encadreur Mme. Kadri pour son aide à
achever ce travail.

Un remerciement spécial à Mr. Khoudja pour son aide inconditionnel.

Dédicace

A tous qui m'ont aidé à achever cette réussite.

A mes chers parents Mohammed et Khadîdja.

A mes sœurs et mes frères.

A mes neveux Abd-el-Waheb et Yehya et ma nièce Asmaa.

A mes cousines Naïma et Fatma.

A mes amies Aïcha, Basma et Samia.

A Souhila.

Souad

Dédicace

A tous qui m'ont aidé à achever cette réussite.

A mes chers parents

A ma famille

A mes amies

A Souad

Souhila

Chapitre 01:

Partie Introductive

I. INTRODUCTION :

Aujourd'hui, les boulevards structurants des villes montrent toutefois des imperfections, notamment, des bâtiments abandonnés, des immeubles anciens, des espaces publics dégradés, une absence de connexion entre le boulevard et son environnement, comme entre le boulevard et son habitant et/ ou son visitant, un manque de cohésion et d'homogénéité ..., lesquelles nuisent à leur lisibilité. Alors que la dégradation de la qualité architecturale est totalement négligée par absence de moyens matériels et financiers certes.

La ville est une entité dynamique, elle évolue, se structure et vit selon un rythme qui lui est propre et qui lui permet de se distinguer des autres. Elle est perçue à travers diverses composantes qui influencent puissamment son image. Les voies qui structurent la ville influent sur la qualité de vie des citoyens.

La ville aussi est un objet de préoccupation pour plusieurs champs disciplinaire, et un objet d'étude pour plusieurs autres spécialistes autres que l'Architecte ...ceux-là ont des définitions propres de la ville, elle demeure une création historique ; elle n'a pas toujours existé, mais elle est apparue à un certain moment de l'évolution des sociétés et peut disparaître ou être radicalement transformé à un autre moment, elle a toujours connue des mutations suite à des changements sociaux, politiques, économiques ... etc..

Qui ont eu une influence sur sa croissance, elle est une construction dans l'espace, mais pas uniquement une construction à vaste échelle, qui est perceptible à travers de longues séquences temporelles ; mais aussi le produit d'activité de nombreux constructeurs qui en modifient constamment la structure ... Alors qu'elle peut demeurer stable pendant un certain temps dans son aspect général, sans cesse, elle change dans son détail. La projection des habitats sur le paysage urbain donne le charme de la ville cette projection suppose un accord dans le dialogue homme _ ville. La ville est utilisée par l'homme il faut qu'elle soit pour lui un vêtement à sa mesure où il se sent à l'aise.

Après l'indépendance, les villes algériennes sont connues une croissance démographique importante, donc ces villes devaient répondre à des besoins énormes en matière de logements et d'équipement.

«Une ville lisible est celle dont les quartiers, les points de repère, les monuments, ou les voies de circulation sont facilement identifiables et aisément intégrés au schéma global»¹

En Algérie, l'image de nos boulevards, leur forme qui se fait toujours sous la pression sociale, les urgences et les politiques du moment, leur structure et leur fonctionnement suscitent des interrogations. La qualité de vie et l'identité se perdent, les capacités pour définir nos boulevards en tant qu'entité urbaine lisible et compréhensible deviennent difficiles. Les conséquences sont désastreuses sur les modes de vie et les usages des espaces urbains qui se transforment.

¹ Kevin Lynch, L'image de la cité, Ed : BORDAS, Paris, 1975, P 54.

Il est temps aujourd'hui d'avoir une vision qui impose de nouveaux défis aux planificateurs, aménageurs, urbanistes, décideurs, gestionnaires et habitants, et une stratégie donnant la priorité au développement durable du boulevard exigeant une approche autant qualitative que quantitative dans la conception et la gestion de l'urbain.

Pour améliorer la qualité architecturale de nos boulevards, nos espaces urbains, dans nos villes ou nos quartiers, nous devons nous engager dans des démarches qui placent la ville dans un nouveau contexte ,celui de la durabilité ou la solution réside dans la nécessité d'incarner de nouvelles idées et de nouvelles exigences et aspirations dans des opérations urbaines circonscrites, c'est un point de départ incontournable.

Le transport est l'une des exigences modernes de base de chaque société: il relie toutes les régions de la région et crée une dynamique et une intégration entre les centres urbains et les zones de production dans les zones de consommation .La mobilité répond aux besoins fondamentaux de l'individu, où plus les zones sont importantes et plus les besoins de mobilité sont importants.

Le colonialisme français a utilisé une stratégie pratique pour transporter des biens et des produits, notamment agricoles, de l'Algérie vers la France dans le cadre d'un système de soutien intégré.

Cette stratégie comprend la division du nord algérien en trois principaux pôles (l'est, le centre et l'ouest de l'Algérie) et considère le port comme le premier et principal point d'arrivée d'Algérie vers la France.

Une chaîne secondaire située loin des pôles principaux a été construite à une distance de 80 km à 100 km. Et La construction d'une autre chaîne de troisièmes pôles est également retirée des pôles secondaires (80 km à 100 km).

Sur cette distance entre les trois pôles, des points de relier entre chaque pôle (10 km à 14 km) ont également été établis, soit la distance estimée qu'un cheval avec une charrette chargée par des biens peut traverser en un jour.

La ville d'Oran est considéré comme un pôle principal et la ville de Mostaganem en tant que pôle secondaire et la ville de Relizane un pôle tertiaire. Donc la ville de Matmar considéré comme un point de relier.

La ville de Matmar est le point de relier par la quelle passe de la route nationale n °4, qui fait le sujet de notre étude.

Cette route a été utilisée comme lien de transit pour les commerçants et, après l'indépendance, elle a servi aux passagers et les voyageurs, mais après l'ouverture de l'autoroute Est-Ouest, cette route a perdue partialement sa valeur en raison de la pénurie de passagers

Notre idée est de rétablir l'importance de cette route au profit de la ville économiquement.

II. CHOIX DU SITE :

C'est dans le contexte que l'idée d'intervenir dans un axe routier nous intéresse, et le fait que l'amélioration urbaine est un thème d'actualité qui a fait l'objet de discours très ambitieux. C'est une option qui arrive à concilier l'approche urbanistique et l'approche architecturale sans désavantager l'une par rapport à l'autre, ainsi que la fascination et au même temps la complexité du thème sont les arguments qui nous ont poussés de plonger dans la recherche et la pratique de l'urbanisme

Notre constat nous a amené à choisir un axe éventuellement approprié à notre thème et qui répondra aux besoins des personnes de la ville de Matmar, c'est-à-dire dans l'environnement urbain.

Nous avons opté pour un axe routier d'importance non-seulement locale mais aussi régionale, cet axe qui est typiquement un passage pour les voyageurs entre sud et nord, il regroupe dans un environnement urbain qui tend à se développer et à s'enrichir des équipements de référence de fonction commerciale et touristique tels que les restaurants et les agences de voyage.

En plus, la proximité de l'axe de la gare routière de Relizane lui rend un passage et un arrêt provisoires des voyageurs.

III. CHOIX DU THEME :

Aujourd'hui, l'objectif des politiques urbaines est de faire une ville la plus attractive et la plus dynamique possible aux yeux des habitants, des potentiels futurs habitants, des touristes mais aussi des entreprises. Le confort et la qualité de vie sont donc actuellement des priorités pour les habitants mais aussi pour les touristes.

Il est important de développer un projet mettant en valeur les spécificités de la ville et suscitant l'intérêt de la population locale, donnant une nouvelle image à la ville.

Notre Choix de ce thème n'est pas fictif, Changer la ville, améliorer, modifier fondamentalement et durablement La physionomie du boulevard en difficulté, c'est pour changer la qualité vie des habitants et assurer leurs bien être.

IV. LA PROBLIMATIQUE :

Notre site axe revêt une importance vitale pour la ville il est en quelque sorte l'épine dorsale caractérisé par sa fonction de desserte et son emplacement géostratégique, il doit en principe lui offrir un dynamisme remarquable tant sur le plan économique que sur le plan socioculturel répondant ainsi aux exigences de la population.

En plus de l'importance du transport et de sa nécessité, l'un des sujets qui suscitent le plus d'intérêt en ce moment et qui fait partie du rythme de notre vie quotidienne. La planification et la planification régionales ne peuvent être complétées indépendamment de la planification des transports dans une région ou une ville, en raison de la nature des chevauchements et des relations spatiales entre les schémas de planification des réseaux de transport.

Comment enrichir notre axe en termes de fonction urbaine et renouveler son importance économique au profit de la ville ?

Comment requalifier l'axe en boulevard urbaine et doter la ville d'un caractère agricole important et attractif ?

V. LES OBJECTIFS:

L'intervention vise à contribuer à la revitalisation de l'axe d'étude de manière à:

- Privilégier un usage mixte et une typologie résidentielle diversifiée en bonifiant les liens avec les espaces de vie résidentiels environnants;
- Assurer la cohabitation harmonieuse des différents usagers et la desserte commerciale du secteur dans une perspective de densification du territoire
- Consolider la vocation du secteur en visant le développement d'un espace de vie animé et de qualité, où il est agréable de se promener à pied
- Apaiser la circulation automobile sur le tronçon (axe majeur) et valoriser le transport collectif;
- Réduire les nuisances dans les quartiers résidentiels dues à la circulation dense sur les axes actuels et assurer
- La qualité paysagère des secteurs traversés;
- Sécuriser et fluidifier les déplacements de l'ensemble des usagers et contribuer au développement des modes de déplacements doux
- Donner une nouvelle image à la ville de Relizane.
- Amélioration du cadre de vie des habitants, Dynamisation des activités urbaines.
- Créer des parkings et des espaces de stationnement.
- Intégrer plusieurs fonctions urbaines liées à la diversité liée de l'activité humaine (travail, culture, loisir, détente).

Chapitre 02:

Partie Analytique

I. Analyse contextuelle :

1. L'historique :

Avant l'arrivée des français...IGHIL IZAN .¹

Cinquième siècles, son apogée dans le développement agricole et commercial en raison de la fertilité de ses terres et de richesse de son sol. Il ne reste de cette époque que quelques ruines sur la route de Sidi M'hamed Benaouda l'histoire de la ville de Relizane remonte à l'époque des royaumes de Numides qui se situe entre 203 et 213 avant J.C. Son ancien nom était Mina qui tire son origine de l'appellation d'Oued-Mina sur lequel est située la commune de Relizane, près du confluent.



De 1851-1876 :

Début de l'installation européenne autour de l'actuelle place de la Mina (1857).

Réalisation de quelques équipements importants tels que :

- La gare ferroviaire.
- Le barrage.
- La mairie (raison administrative).
- C'est la période 1870-1876 que datait la mairie, qu'elle a occupé une place importante près de la place de la mairie et de l'église, et c'était pour des raisons politiques afin de montrer l'importance administrative, et l'église pour la dominance religieuse

Compte tenu des fièvres palustres qui attaquaient militaires et civils, dans les premiers temps de la colonisation, un hôpital fut construit avec les premières maisons sur le monticule, appelé le «le fortin».

Après une période de stagnation (1876-1900), la ville a repris son expansion après la création du périmètre irrigué. Le quartier européen (actuellement le centre-ville) se développait progressivement vers le Sud sur les terrains vides les séparant du village nègre (GRABA) qui s'étendait à son tour vers le Sud.

¹ La direction urbanisme de la wilaya de Relizane.

Pendant la période 1900-1940, la ville a continué à se développer sur les terrains vides séparant les deux communautés (ALGERIENNE et EUROPEENNE) en aboutissant à une forme compacte de l'espace urbain en 1940. La période de 1940 à 1956 a été marquée par une extension insignifiante au niveau spatial.

La ville d'Al-Mutamar est considérée comme l'un des daïras de la wilaya de Relizane, Sa capitale est Matmar et comprend des municipalités:

- Al matmar.
- Belasel
- Sir Khattab
- Sidi Mohamed Ben Odeh.

Avec une superficie totale est de 366,02, Pourcentage de l'étatPopulation 45590 (statistiques: 2008), Densité de 125.

Il a été appelé la ville d'Almtamar dans la période coloniale française Kalansha par rapport au général Clonchon, qui était le chef de la région comme une colonie de ressources agricoles et a été nommé d'après lui.

2. La situation :

RELIZANE se situe au nord –ouest du territoire algérien, sur une superficie de **41.851 Km²**, occupant une position géographique stratégique vu qu'elle est fondée sur l'intersection de deux axes importants (Alger, Oran, Mostaganem, Tiaret) et la richesse de ses terres irriguées.

La daïra du Matmar se situe au Sud-ouest de la wilaya de Relizane (Voir figure 01)

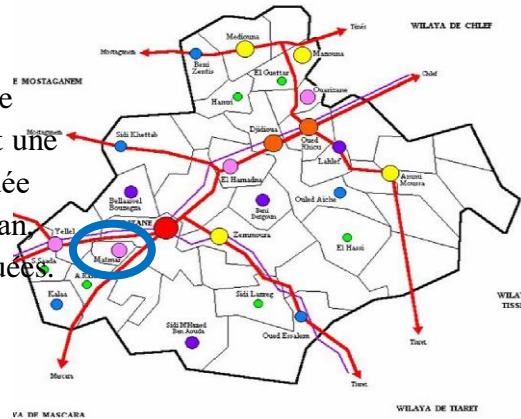


Figure 01: situation de la Daïra du Matmar par rapport à la wilaya de Relizane.

La route nationale N° 04 constitue un chemin fondateur offrant d'eterent espace de vie de la ville de Matmar. (Voir figure 02 et 03)



Figure 02: Vue aérienne de la ville de Matmar



Figure 03: La route nationale N°:04.

3. Délimitation :

La zone d'étude est limitée par un changement dans la trame urbaine du côté sud et des terrains agricoles des trois côtés restants (Est, Nord et Ouest). (Voir figure 04)

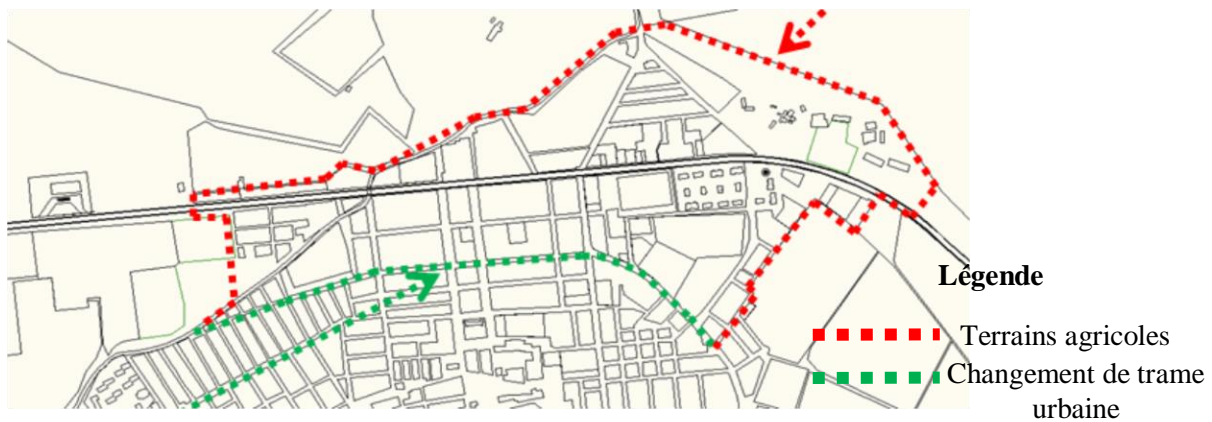


Figure 04: Délimitation de la zone d'étude.

- Les parcours :

La Route Nationale N°: 04 représentant l'axe symbolisant l'épine dorsale de la ville de Matmar vue sa dimension et le flux mécanique et piéton. (Voir figure 05)



Figure 05: La route nationale N°: 04 passant par Matmar.

Le tronçon étudié traverse des secteurs mixtes entre habitats, équipement et commerces. (Voir figure 06)



Figure 06: L'axe d'étude.

Le parcours est principalement structuré par un axe principal et deux axes transversaux. (Voir figure 07 et 08)

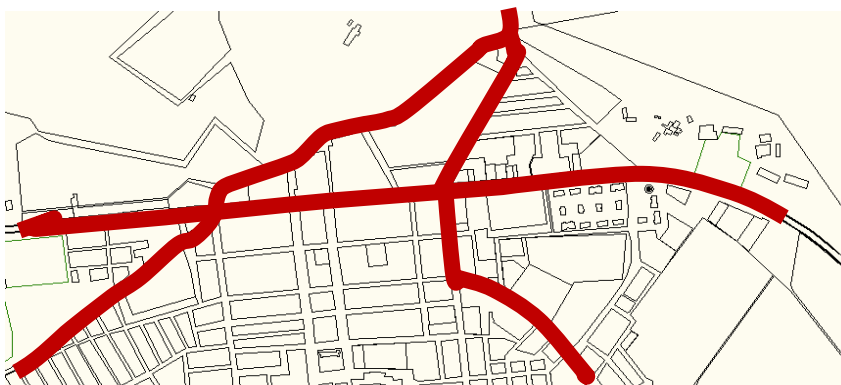


Figure 07: Parcours principaux.

Les parcours:

- -La route nationale N°04 reliant entre Relizane et Mostaganem.
- -Le chemin de la wilaya N°99.
- -Chemin communal vers Cheikh Sidi Rabeih.
- -Voies secondaires.



Figure 08: Les parcours structurants la zone d'étude.

- Les nœuds :

Les nœuds: lieux stratégique d'une ville, qu'il soit point de convergence ou de rencontre de plusieurs parcours, soit des ponts de rupture. (Voir figure 09, 10 et 11)



Figure 09: Parcours + Nœuds

○ Nœuds principaux

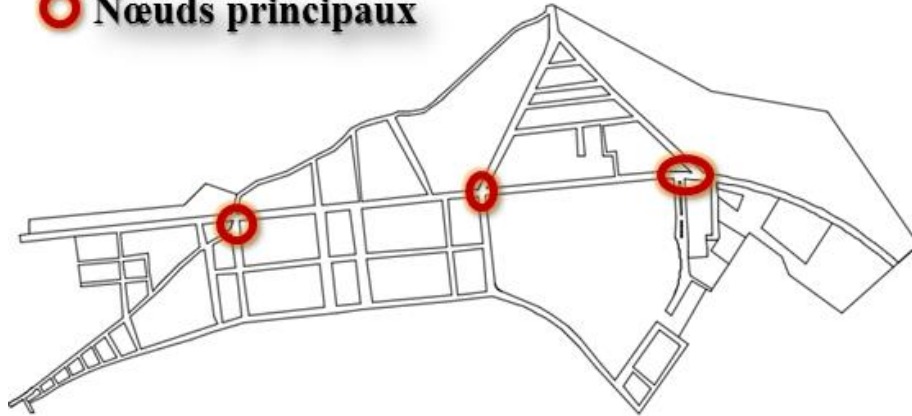


Figure 10: Nœuds principaux.

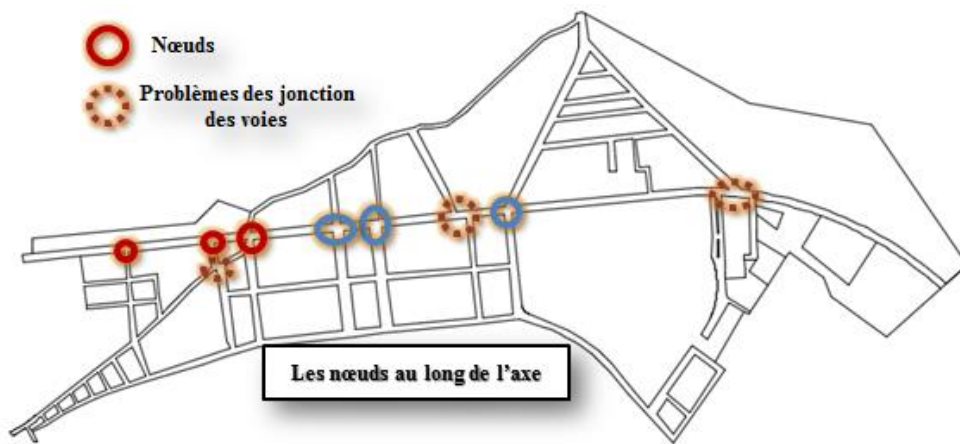


Figure 11: Nœuds au long de l'axe.

En remarque une mauvaise jonction des voies au niveau du nœud. (Voir figure 12)

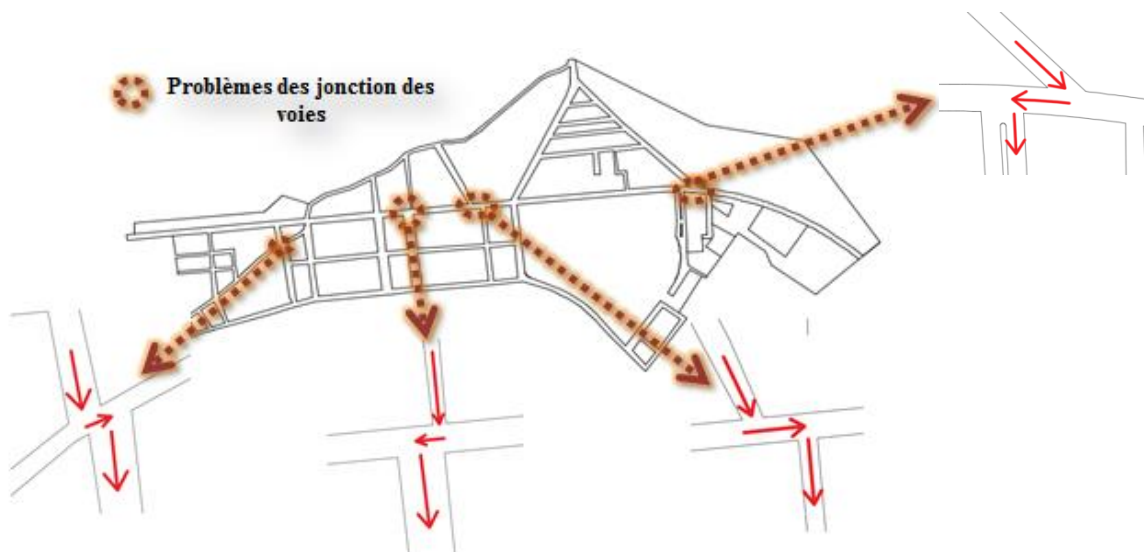
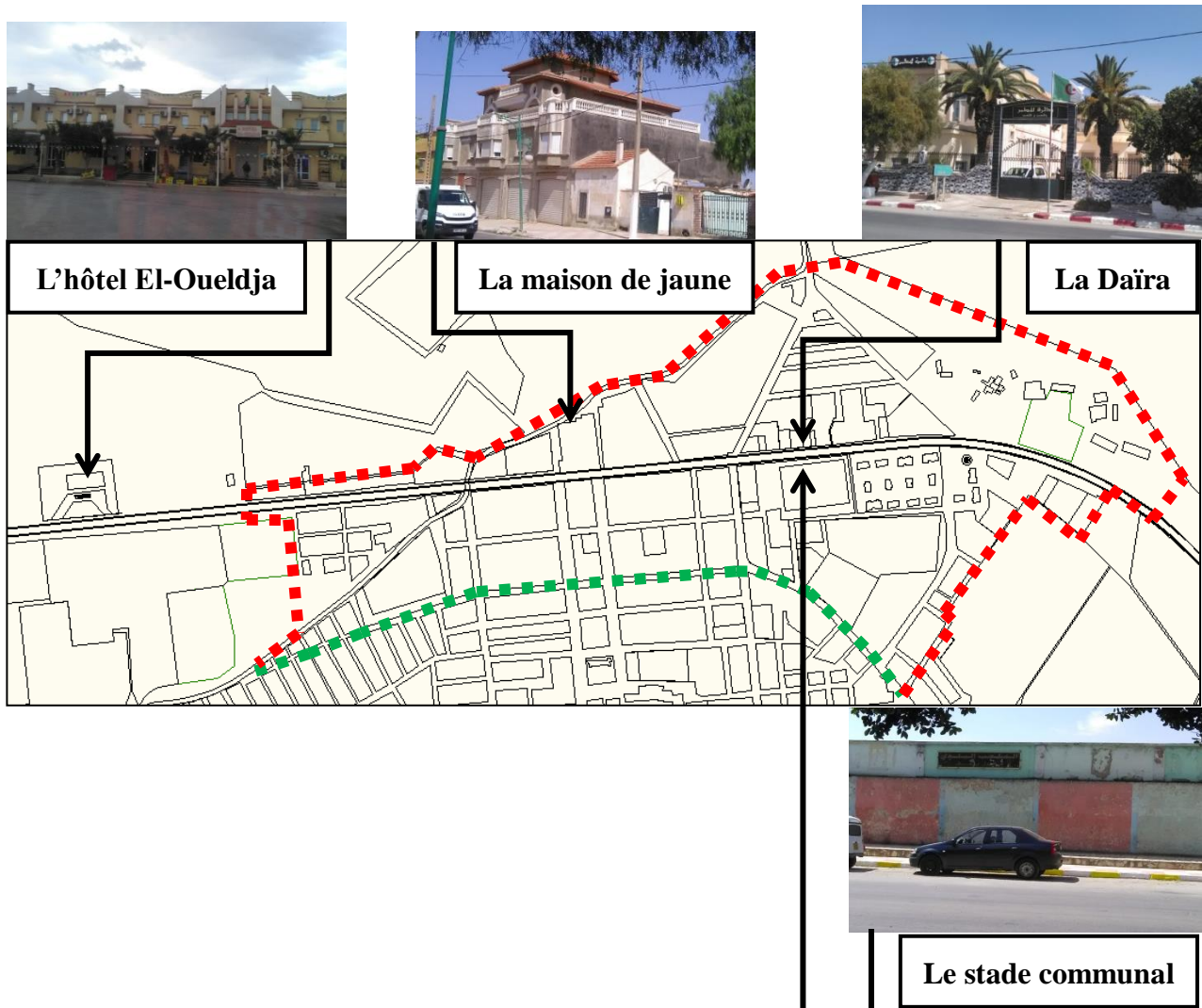


Figure 12: Mauvaise jonction des voies.

- Les repères :

Les points de repère : Des éléments d'identification d'un site donné.

La zone d'étude est riche au niveau des points de repères.



- Etat de lieu :



Trottoirs non-attractifs



Façades à revoir: Clôture (obstacle physique et visuel)



L'importance de l'axe a influencé l'activité au long de l'axe





II. Analyse typo morphologie:

1. Système parcellaire:

- **Aspect géométrique** : elle définit la trame qui compose la subdivision d'espace en ilots.

Dans notre zone d'étude il y'a différentes types de trame parcellaires (voir figure 14) :

- Parcelle à forme rectangulaire (voir la carte, figure 14, couleur vert).
- Parcelle à forme irrégulière (voir la carte, figure 14, couleur magenta).
- Parcelle à forme triangulaire (voir la carte, figure 14, couleur marron et bleu marin).
- Parcelle à forme linéaire (voir la carte, figure 14, couleur vert turquoise et bleu nuit).
- Parcelle à forme trapézoïdale (voir la carte, figure 14, couleur jaune).
- Parcelle hiérarchisé et non-hiérarchisé.
- Trames variantes (quadrillée, triangulaire, linéaire et non-définie).
- Ilots de formes variantes (triangulaire, rectangulaire, trapézoïdale et irrégulière).
 - ✓ La dimension des ilots se changent selon leurs fonctions.

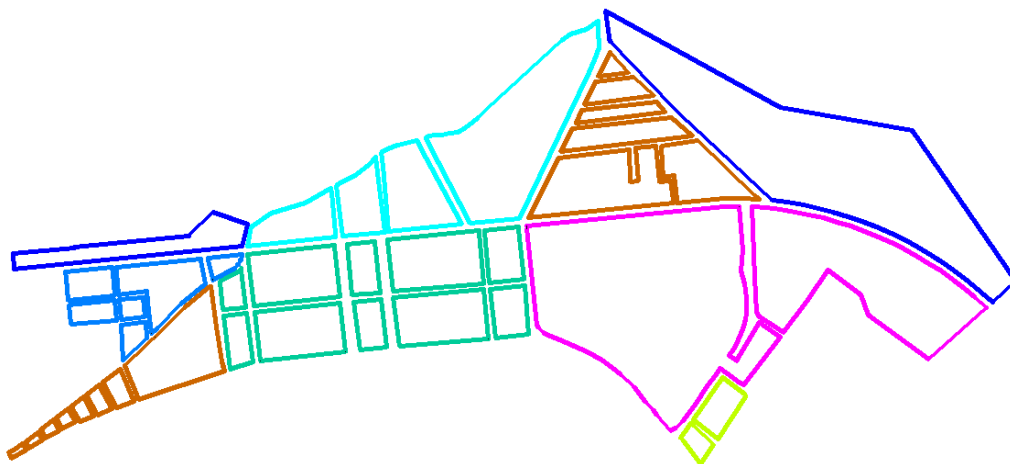
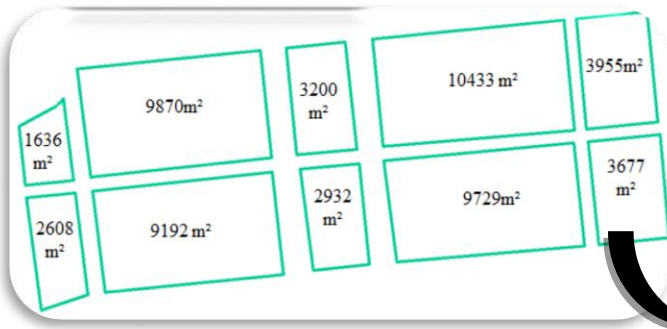


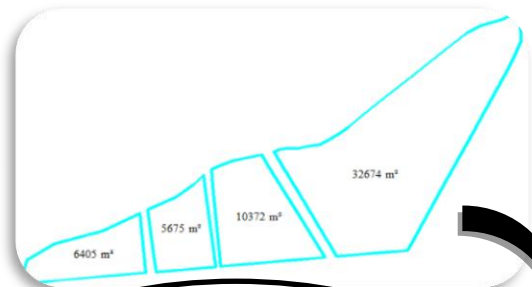
Figure 14: Carte des différentes trames parcellaires.

Les types parcellaires, les formes, les surfaces.

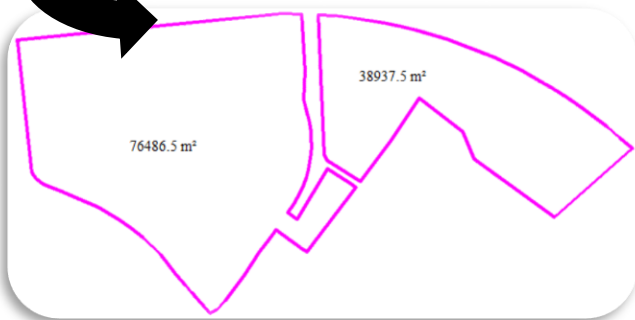


Parcelle hiérarchisé.
Trame quadrillé.
Ilot de forme rectangulaire.
Dimension 2

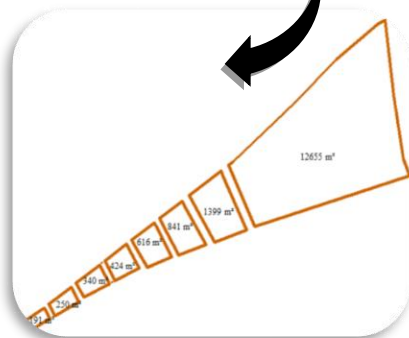
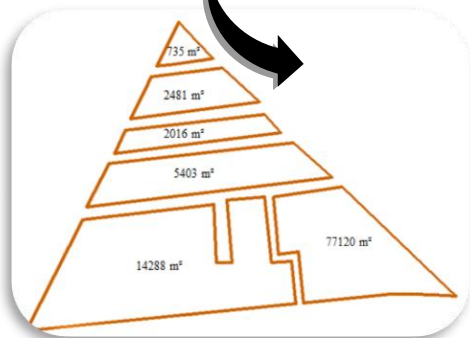
Parcelle non-hiérarchisé.
Trame non-définie
Ilot de forme irrégulière
Dimension énorme.

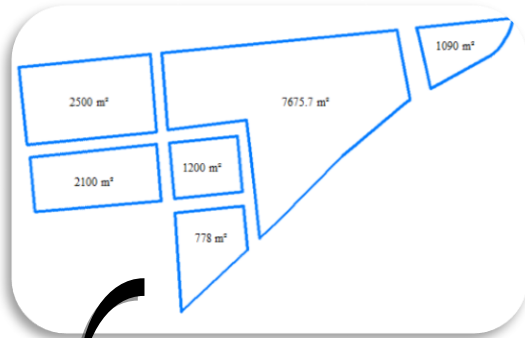


Parcelle hiérarchisé.
Trame linéaire.
Ilot de forme irrégulière.



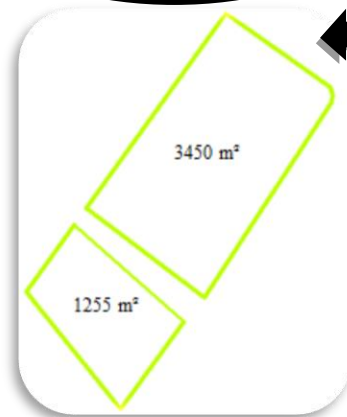
Parcelle hiérarchisé.
Trame triangulaire.
Ilot de forme variante.
Dimension variante.



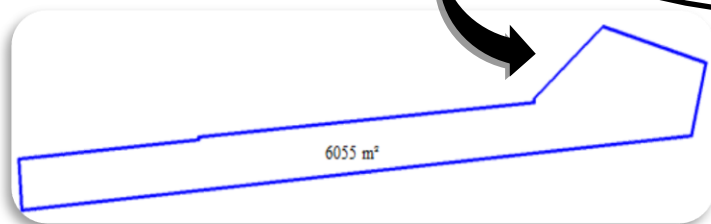


Parcelle hiérarchisé.
Trame linéaire.
Ilot de forme
rectangulaire.
Dimension variante.

Parcelle non-hiérarchisé.
Trame triangulaire.
Ilot de forme
variante.
Dimension variante



Parcelle hiérarchisé.
Trame linéaire.
Ilot de forme irrégulière.
Dimension énorme



Parcellaires riches en fonction de trames, formes et dimensions.

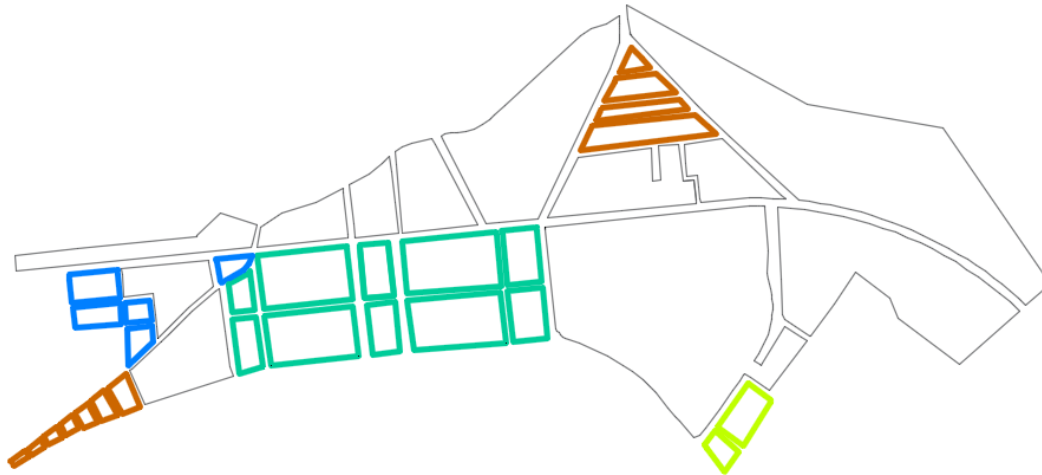


Figure 15: Ilots en trame et forme définis et de dimensions plus ou moins limitées.

Grand présence d'équipement de caractère administratif.
 Présence des équipements de caractère éducatif et culturel.
 Absence des équipements de caractère économique.

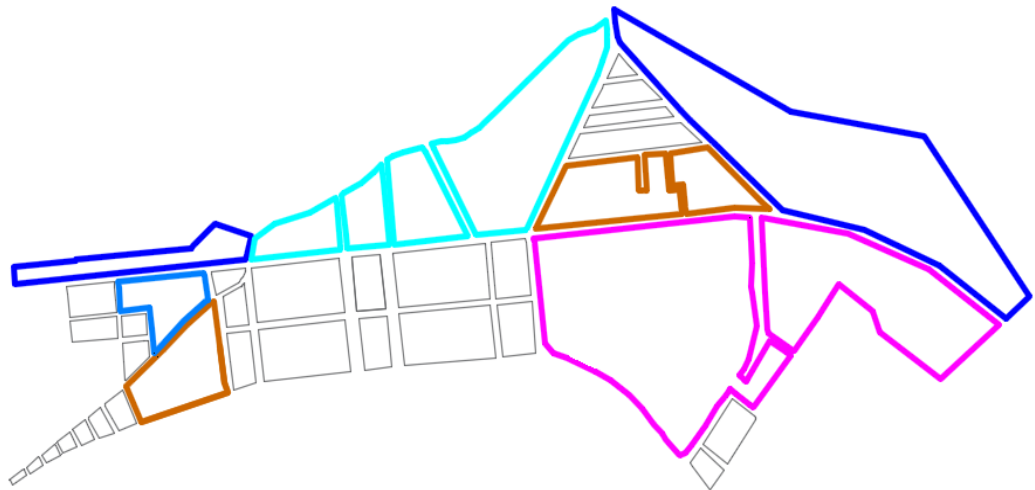


Figure 16: Ilots en trame et forme indéfinis et de grandes dimensions.

2. Système viaire:

« La structure urbaine est la manière dont les éléments du système urbain l'espace bâti et non bâti s'organisent entre eux support géométrique appelée maillage urbain »

Systèmes viaires variantes, Circulation mécanique importante, Dimensions des voies supérieure à 8m. (Voir figure 17, 18 et 19)

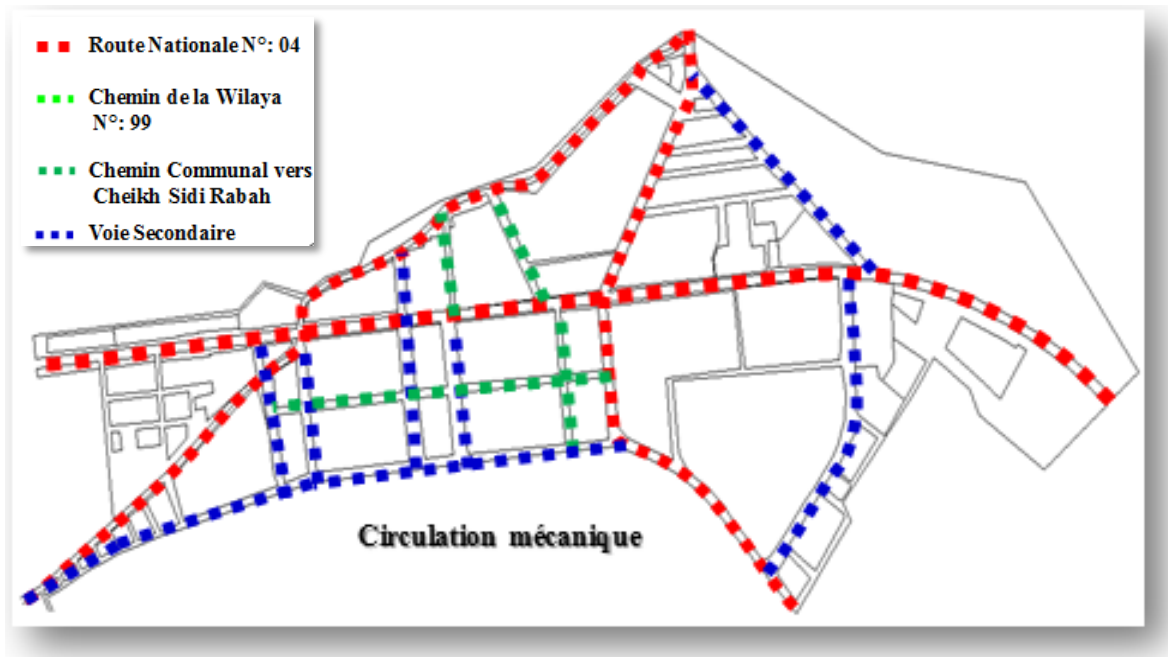


Figure 17: Voies structurante de la zone d'étude.

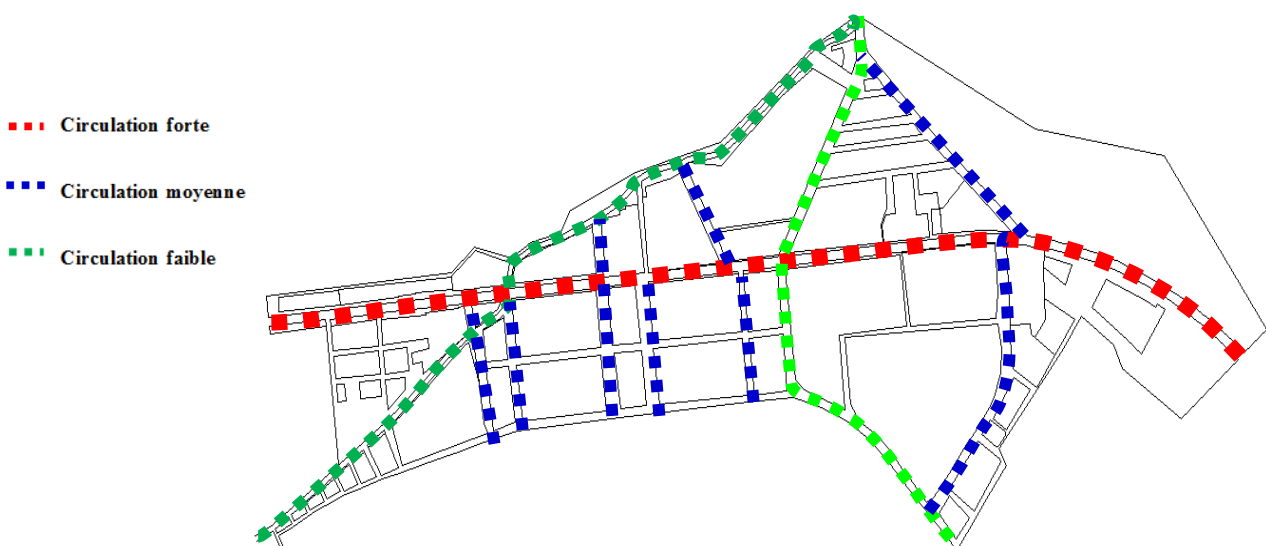


Figure 18: Circulation mécanique.

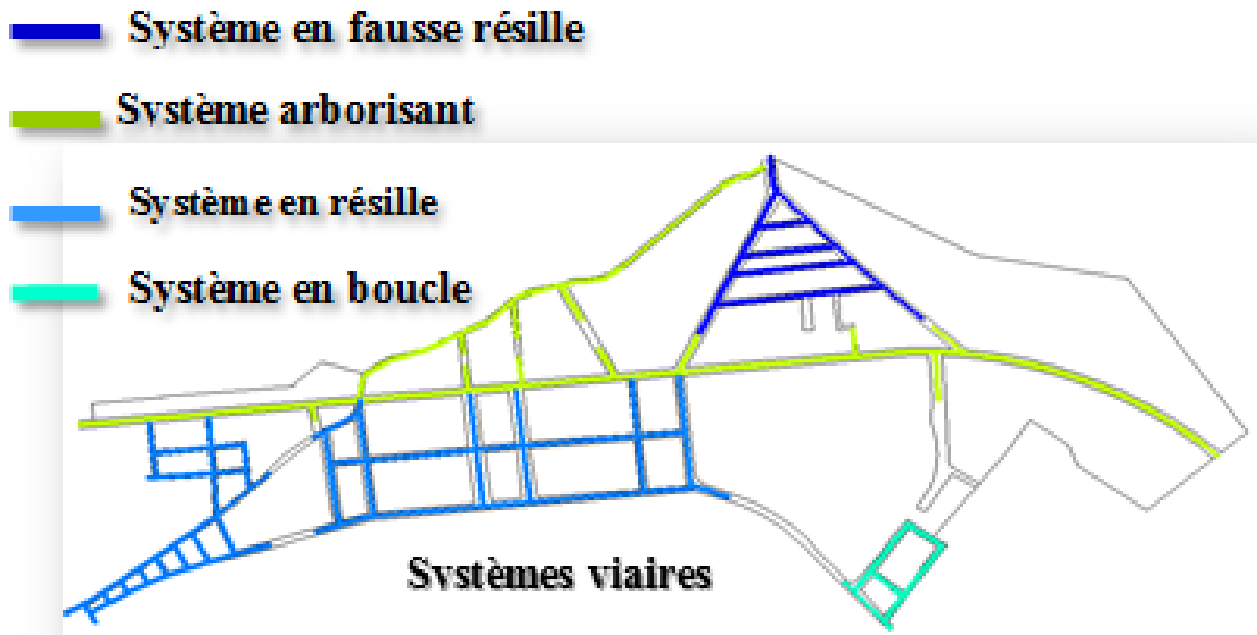


Figure 19: Systèmes viaires structurants la zone d'étude.

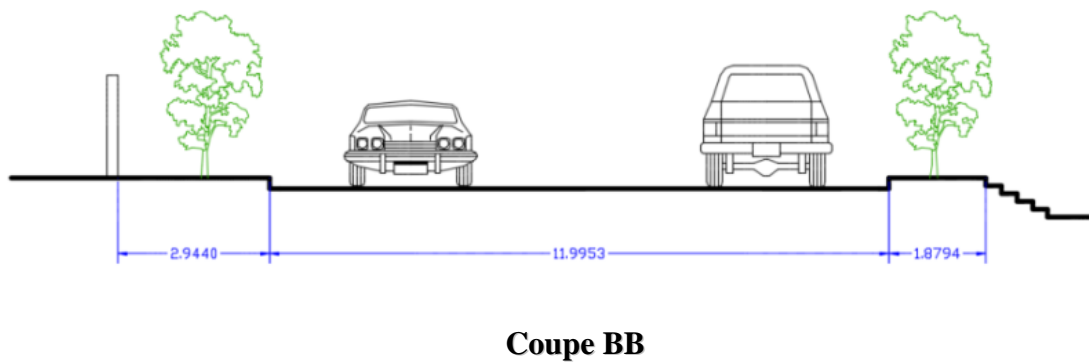
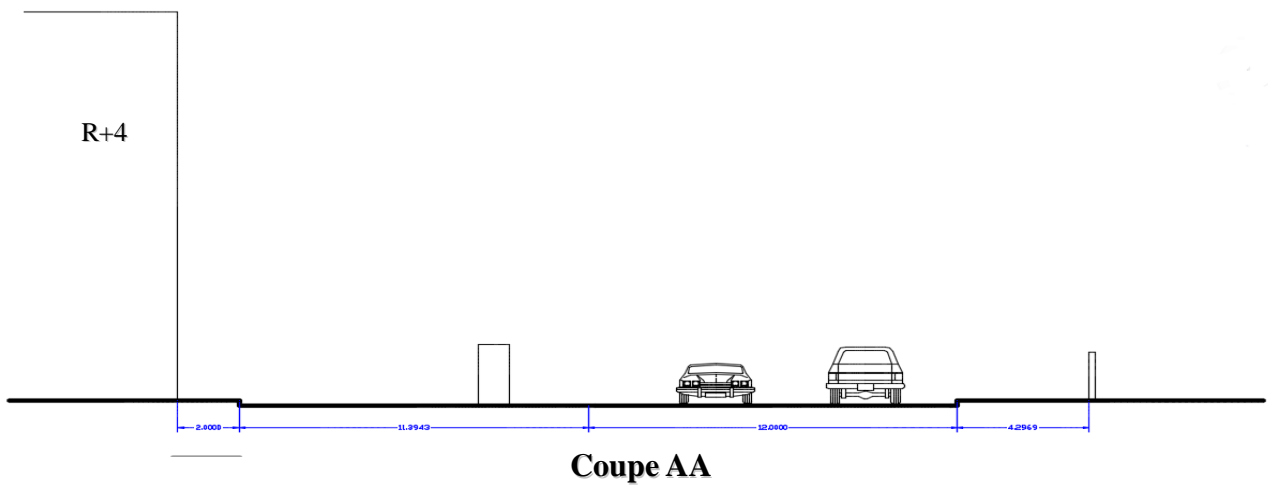
La route nationale N°04 est de largeur de 12m. Et les voies transversaux sont généralement des dimensions supérieures à 8 m. (Voir tableau 01 et figure 20)

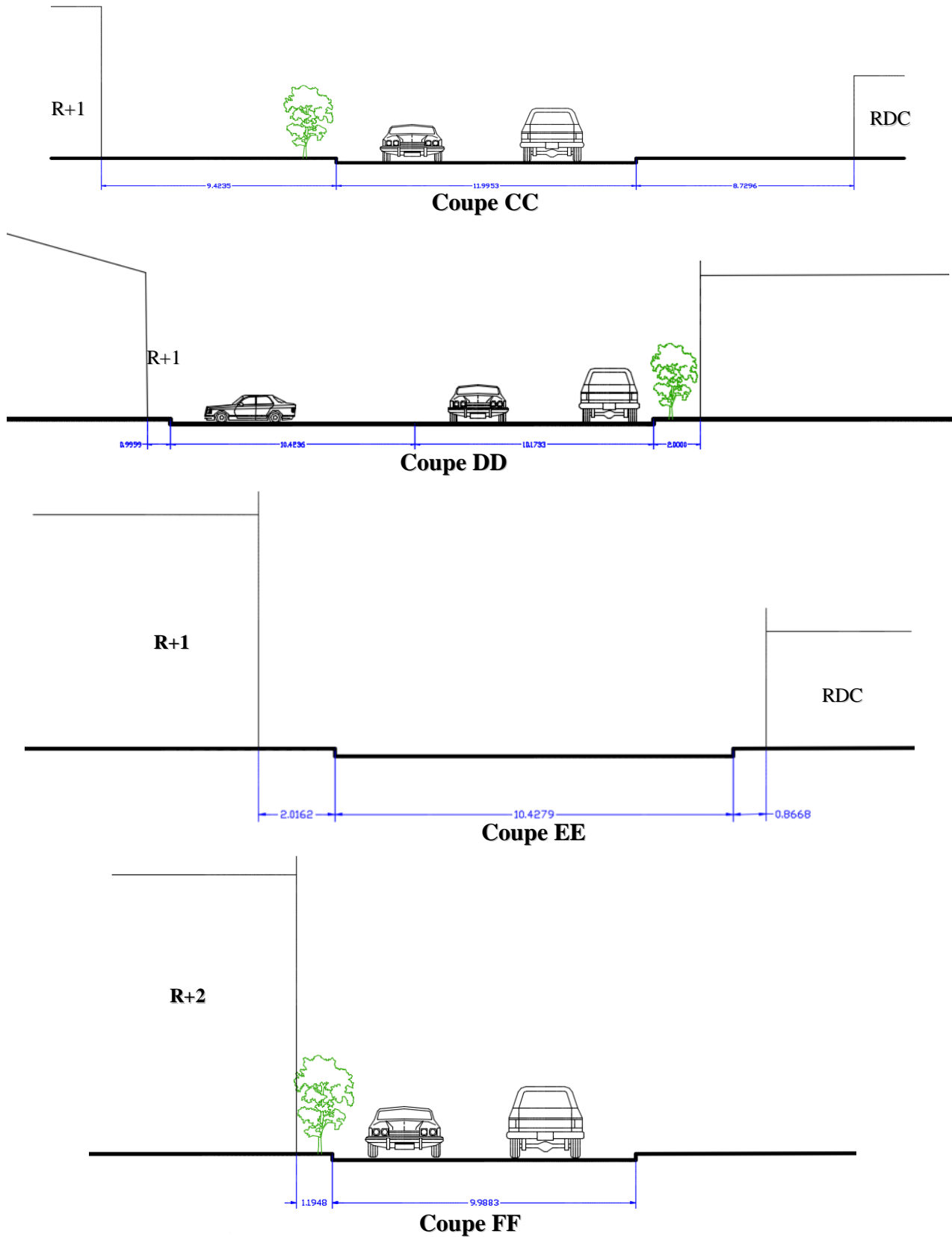
Voies	Dimension		Activités	Gabarit	Flux	
	C: chaussée	T: trottoir			M: mécanique	P: piéton
	RN°:04	12 m				Habitat, commerce, administration
2-6 m			moyen			
W99	8m		Habitat, administration	De RDC au R+2	Moyen	
	4m				Moyen	
Vers Cheikh Sidi Rabah	8m		Habitat	De RDC au R+2	Moyen	
	4m				faible	

Tableau 1: Voies structurants l'espace.



Figure 20: carte mentrant les coupes sur les voies de la zone.





Circulation :

La circulation mécanique très dense au niveau de l'axe d'étude. (Voir tableau 02 et figure 21)

Légende	
■ ■ ■ Flux mécanique fort	La circulation mécanique est très forte et importante dans l'axe principal et les axes latéraux principaux.
■ ■ ■ Flux mécanique moyen	La circulation mécanique est moyenne dans les axes intérieurs.
■ ■ ■ Flux mécanique faible	La circulation mécanique est faible dans les axes intérieurs.
↔ Flux piéton fort	La circulation piétonne est forte et très importante dans les axes latéraux.
↔ Flux piéton moyen	la circulation piétonne est moyenne dans les axes intérieurs.

Tableau 2: Les types de circulation.

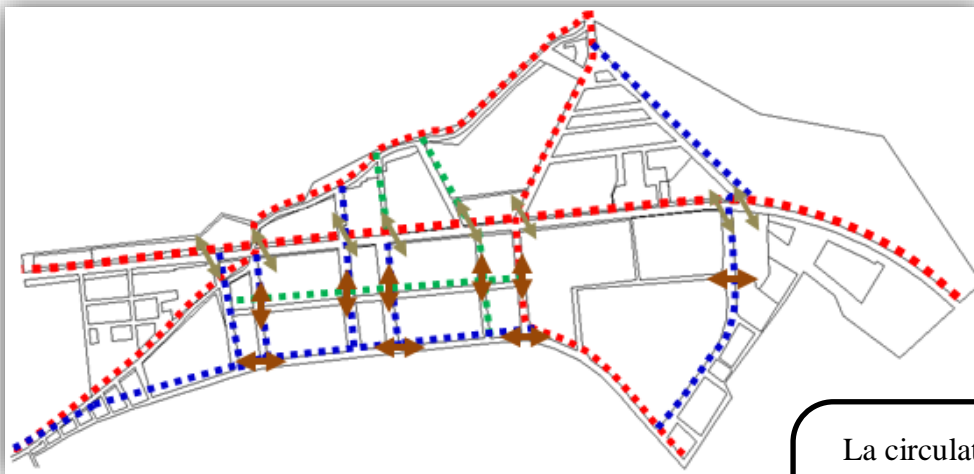


Figure 21: Densité de circulation.

La circulation piétonne se fait par les trottoirs. Certains trottoirs sont en état de dégradation. (Voir figure 22)



Figure 22: Déradation des trottoirs.

La dégradation des trottoirs a créé un conflit entre la circulation piétonne et mécanique.

3. Espace bâti et non-bâti:

- **Typologie de bâti:** Le périmètre d'étude regroupe une multitude d'implantation

Les bâtiments sont juxtaposés les uns aux autres de manière à former une ligne continue: il y'a une continuité de bâti dans une seule direction de l'espace. (Voir figure 23)



Figure 23: Bâti linéaire.

Les bâtiments sont accolés les uns aux autres de tous les côtés de manière à former une masse continue uniquement interrompue par les rues. (Voir figure 24)



Figure 24: Bâti planaire.

Les bâtiments sont séparés les uns aux autres. Le bâti est discontinu. (Voir figure 25)



Figure 25: Bâti ponctuel.

- **Espace bâti :**

L'espace bâti représente environ 60% de l'espace total. (Voir figure 27 et 28)



Figure 26: Espace bâti.



Figure 27: Espace bâti.

- Espace non-bâti :



Le réseau des espace libres est l'ensemble des parties non construites de la forme urbaine, que ces espaces soient publics (place, esplanade, rue, etc.) ou privés (cours, jardin).

Les espaces libres.

4. Etat de fonction: (Voir figure 28)



Figure 28: Etat des fonction.

Équipement	Nombre
CEM	02
École	01
Pouponnière	01
Mosquée	02
Maison de jaune	01
Jardin	01
Stade	01
Siège administratif	10

En remarque une grande présence d'équipement de caractère administratif.
La présence des équipements de caractère éducatif.
La présence des équipements de caractère culturel.
(Voir tableau 03)

Tableau 3: Esuipements existants .

5. Etat de hauteur:

Les hauteurs majoritairement entre RDC et R+2. (Voir figure 29)



Figure 29: Etat des hauteurs.

6. La trame verte :

Trame perpétuée.
Verdure présente partout dans le fragment sous-forme des arbres au long des trottoirs et à l'intérieur des îlots.
Pas tous les trottoirs ne sont implantés par des arbres. (Voir figure 30)



Figure 30: Trame verte.

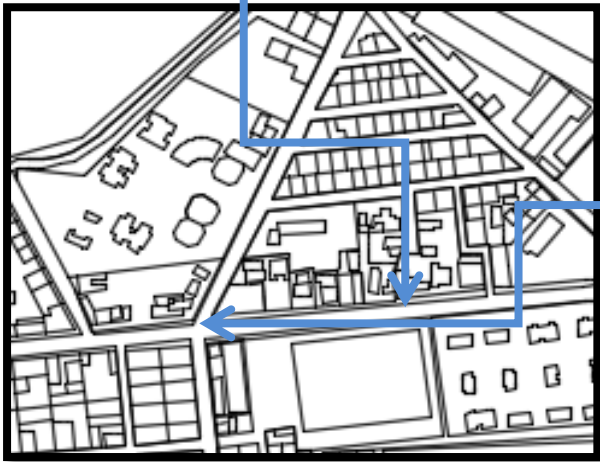
III. Analyse pittoresque :

1. Etude séquentielle :



Les deux façades sont fermées.
Trottoir nord plus large en contenant des arbres.
Façade sud clôturée.

Les deux façades sont fermées.
Trottoirs contenant des arbres.

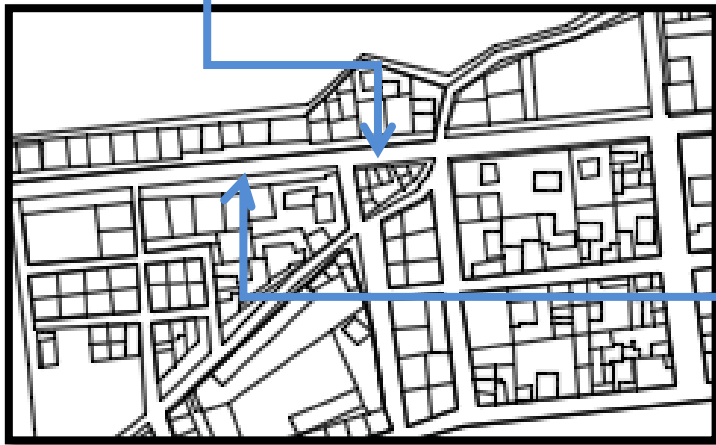


Les deux façades sont ouvertes.
Trottoirs contenant des arbres.
Façade sud clôturée.

On remarque dans tous les séquences l'ouverture et le bornage axial.



Les deux façades sont fermées.
Trottoir nord plus large.
Stationnement permis sur les deux rives de la voie.



Les deux façades sont fermées.
Trottoirs sud plus large
contenant des arbres.
Stationnement permis sur la côté
sud de la voie.



Les deux façades sont
fermées.
Trottoirs sud plus large
contenant des arbres.
Stationnement permis sur les
deux rives de la voie.



On remarque dans tous les séquences
l'ouverture et le bornage axial.

2. La façade urbaine :



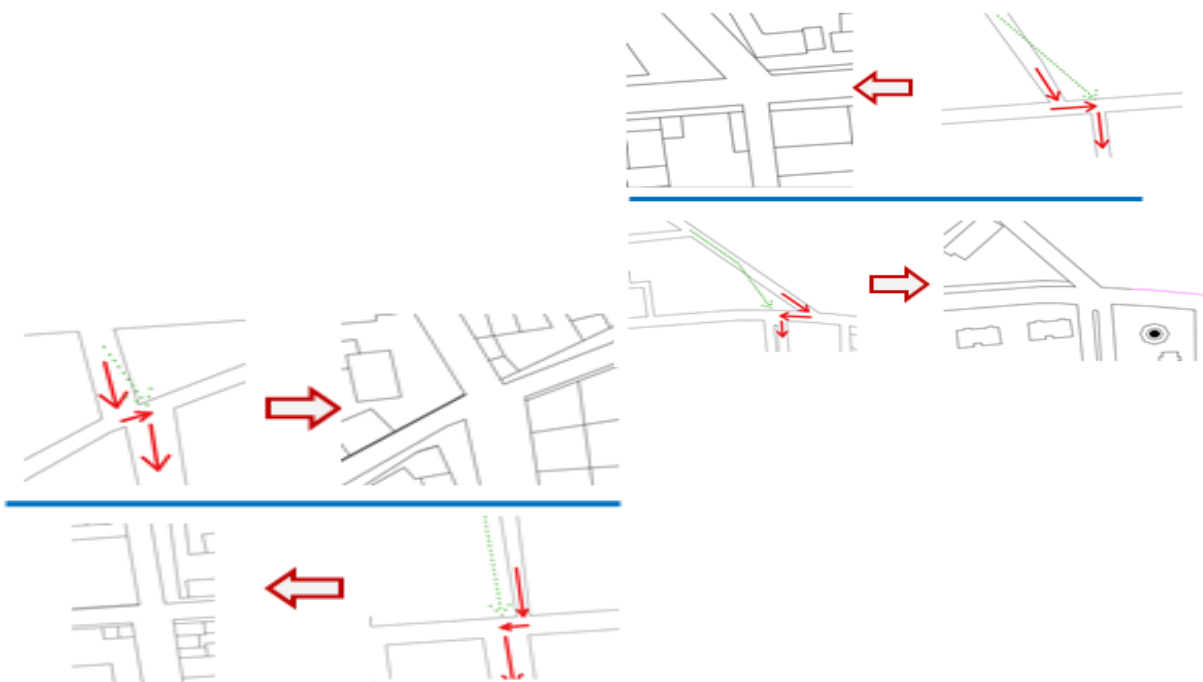
Le jeu des hauteurs est timidement présent dans la façade sud du boulevard.



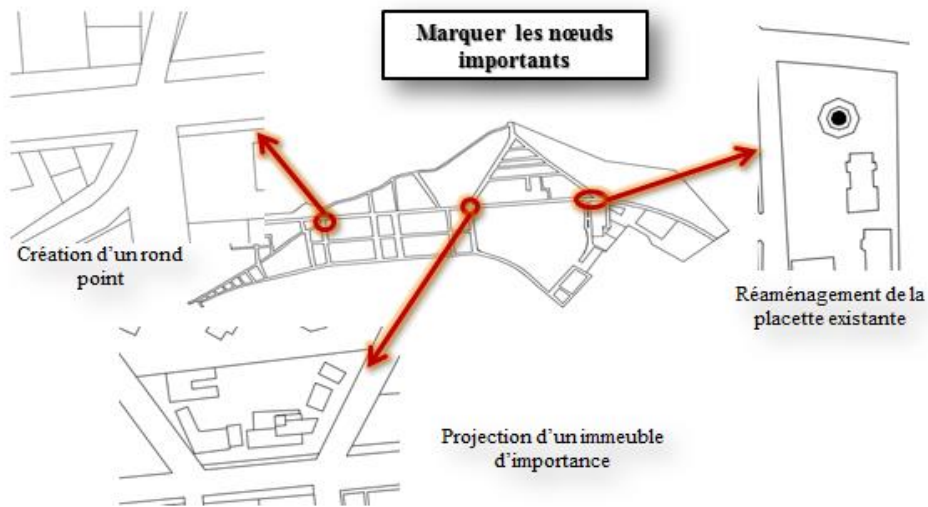
Absence de jeu des hauteurs au long de la façade nord.

IV. Synthèse :

1. Régler le problème des mauvaises jonctions.



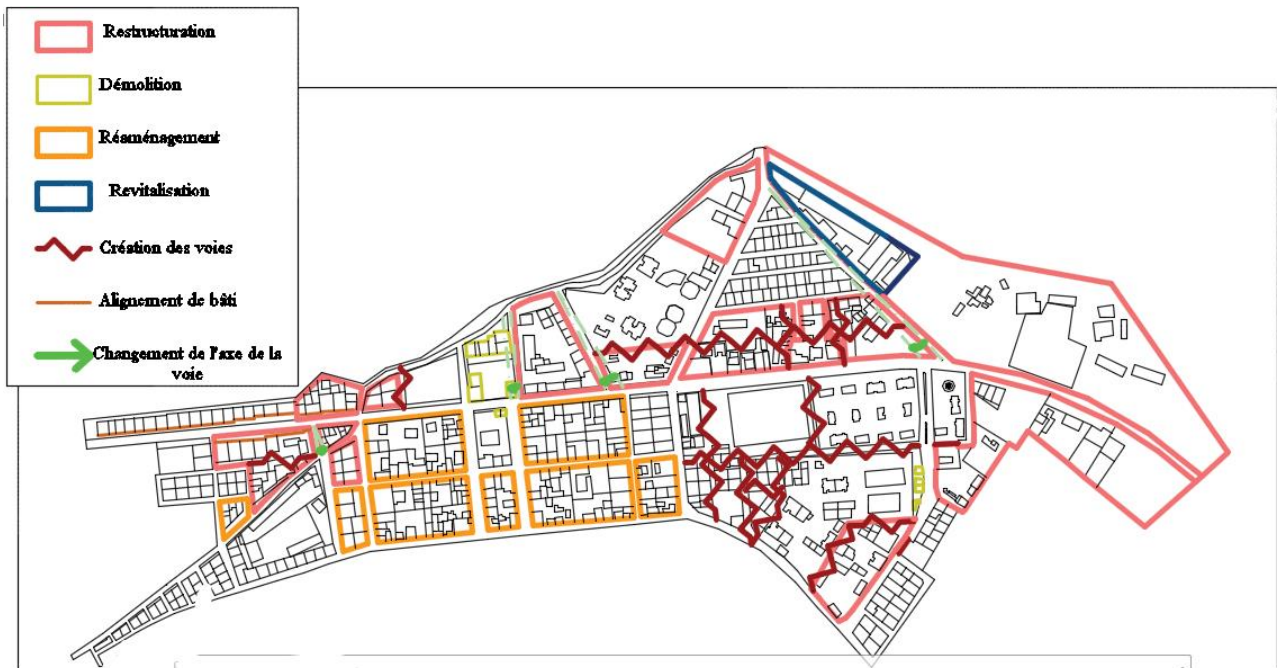
2. Marquer les nœuds.



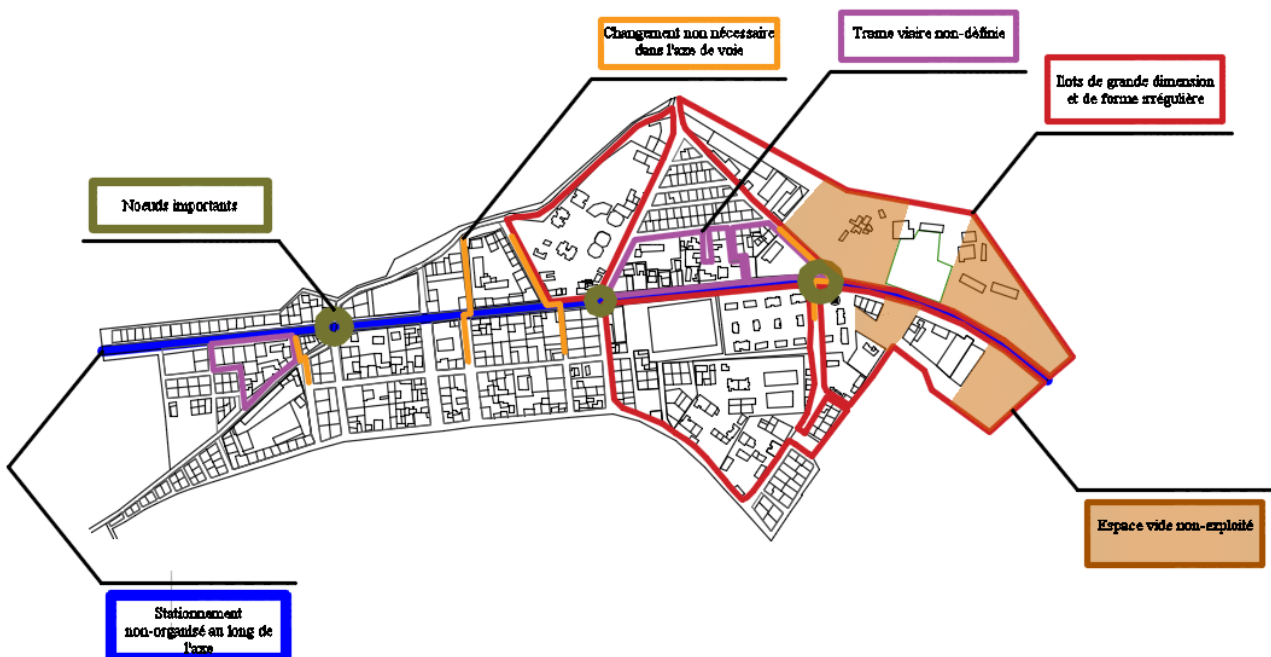
3. Régler le problème du bâti mal conçu.



4. Synthèse :



5. Plan d'action :



6. Programme urbain :

1- *Projection de :*

- Hôtel.
- Stationnement d'essence + motel + restaurant.
- Pépinière.
- Musée d'espèces végétales.
- Clinique de maternité.
- Centre de santé.
- Habitats collectives.
- Banque.
- Tour des bureaux et résidences.
- Supermarché.
- Bibliothèque communale.
- Maison de jeunes.
- Maison de culture.
- Cafeteria + pizzeria.
- Aire de jeu.

2- *Reconstruction de :*

- Garages à l'entrée de la ville.
- Sièges administratifs à l'entrée de la ville.

3- *Restructuration de certains ilots.*4- *Démolition :*

- Commerces devant la placette.
- Commerces devant la mairie.
- Commerces à côté du CEM.

5- Revitalisation de la friche industrielle.

Chapitre 02:

Partie Thématique

I. Exemple 01: Projet Bonaventure 2011-2017

La Ville de Montréal est propriétaire du tronçon de l'autoroute Bonaventure situé entre le milieu du canal de Lachine et la rue Notre-Dame, où les voies rapides prennent fin. (Voir figures 01 ; 02 et 03)

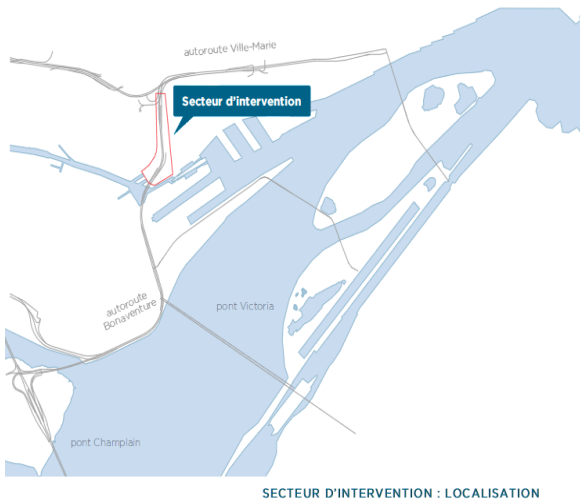


Figure 2: Situation du projet.

Réaménager l'axe Bonaventure en tenant compte de la variété des besoins de ses usagers adjacents.



Figure 3: L'autoroute Bonaventure.



Figure 1: Boulevard Bonaventure.

1. Vision et orientations d'aménagement:

La vision traduite par le Projet Bonaventure s'articule autour de trois éléments :

- **Créer une entrée de centre-ville à la fois prestigieuse, fonctionnelle et conviviale:**

Réaménager l'axe Bonaventure en tenant compte de la variété des besoins de ses usagers :

Piétons, passagers et conducteurs d'autobus, automobilistes, camionneurs, cyclistes.

- **Favoriser le retissage des quartiers adjacents:**

Recréer un environnement propice, entre autres, aux déplacements.

- **Soutenir le redéveloppement urbain par des interventions publiques stratégiques:**
 - Des réseaux de transport efficaces et bien intégrés au tissu urbain.
 - Un paysage urbain et des aménagements de surface de qualité.
 - Un patrimoine bâti et archéologique valorisé.
 - Un environnement sain.

Des réseaux de transport efficaces et bien intégrés au tissu urbain:

La circulation véhiculaire régionale liée à l’autoroute Bonaventure de même que les déplacements locaux caractéristiques d’un milieu dense et mixte.



Figure 4:L’aménagement de la voie.



Figure 5:L’aménagement de la voie.

Des réseaux de transport efficaces et bien intégrés au tissu urbain:

L’interaction entre les divers modes de transport de même qu’à la qualité des aménagements et des équipements destinés aux piétons, aux cyclistes et aux usagers du transport collectif.



Figure 6 : Boulevard Bonaventure.

Le transport collectif:

Des voies réservées aux autobus seront implantées.



Figure 7 : Carte de transport collectif.

2. Description du projet:

• **Les déplacements piétons:**

Les trottoirs situés le long des rues Duke et de Nazareth seront élargis de façon significative et bordés d’arbres. Un corridor piéton dégagé, linéaire et continu d’environ 3 m sera aménagé en fond de trottoir, séparé de la chaussée par le mobilier urbain et les fosses de plantation.



Figure 8 : Les déplacements piétons.

3. Un paysage urbain et des aménagements de surface de qualité

• **Les rues et les trottoirs:**

Les rues Duke et de Nazareth compteront respectivement 4 et 5 voies de circulation, dont une réservée aux autobus. Ces rues seront bordées de larges trottoirs de 6 m, lesquels seront notamment agrémentés d’arbres d’alignement, de bancs et de supports à vélo. Afin de faciliter les déplacements des piétons, un espace dégagé, linéaire et continu d’environ 3 m de largeur sera conservé en fond de trottoir.

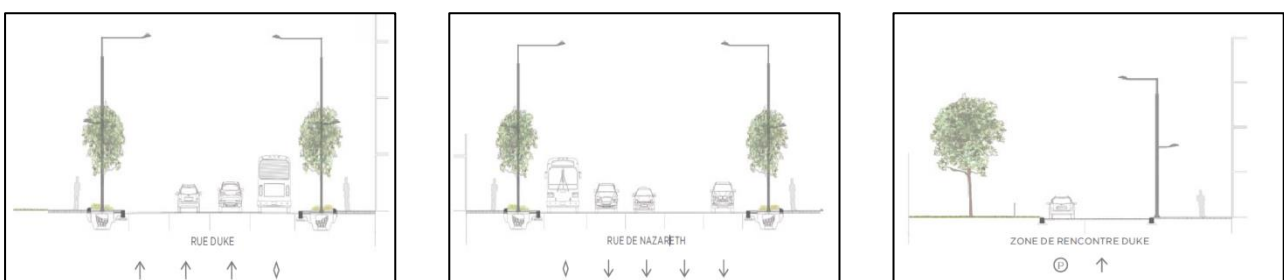


Figure 9 : Coupes sur le boulevard Bonaventure après le réaménagement.

Les plantations d'alignement:

Les arbres: les arbres de part et d'autre des rues Duke et de Nazareth seront plantés en vis-à-vis. Ce choix esthétique vise principalement la création d'un rythme perceptible par les usagers de la route.



Figure 10 : Arbres d'alignement.



Figure 11 : Plantations arbustives



Figure 12 : Fosse de plantation.

- **Les plantations arbustives :**

Au pied des arbres, les fosses des rues Duke et de Nazareth contiendront des plantations arbustives (Le rôle esthétique)

4. Un paysage urbain et des aménagements de surface de qualité

L'éclairage des rues et des trottoirs:

Le long des rues Duke et de Nazareth les lampadaires seront placés de part et d'autre de la chaussée en vis-à-vis.

Coordonnée avec le rythme des arbres d'alignement.

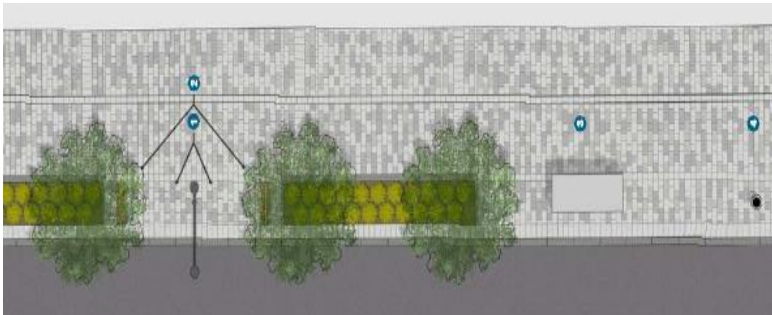


Figure 14 : Eclairage public.



Figure 13 : Eclairage public.

Le mobilier urbain:

L'ensemble des éléments de mobilier urbain soit disposé dans l'axe des arbres d'alignement de manière à faciliter les mouvements des piétons et le déneigement.



Figure 15 : Implantation des types prévue pour le mobilier urbain.

5. Un paysage urbain et des aménagements de surface de qualité

• Les lieux publics:

Le concept d'aménagement développé se conjugue en six éléments : le profil du terrain, le passage central, l'arboretum, les « arbres de mai », les parvis et le mobilier urbain. Marquant l'entrée et la sortie du centre-ville.

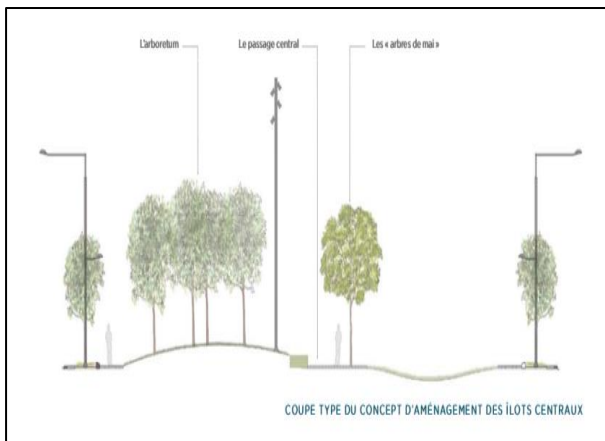


Figure 16 : Coupe sur le maille central.

Un large passage longitudinal aux lignes courbes sera aménagé afin de relier en quelque sorte la rue Wellington à la rue Notre-Dame.



Figure 17 : Différents usagers du boulevard.

ce passage jouera un rôle unificateur pour l'ensemble des aménagements prévus. Sa largeur sera suffisante pour permettre le passage des véhicules d'urgence et d'entretien.

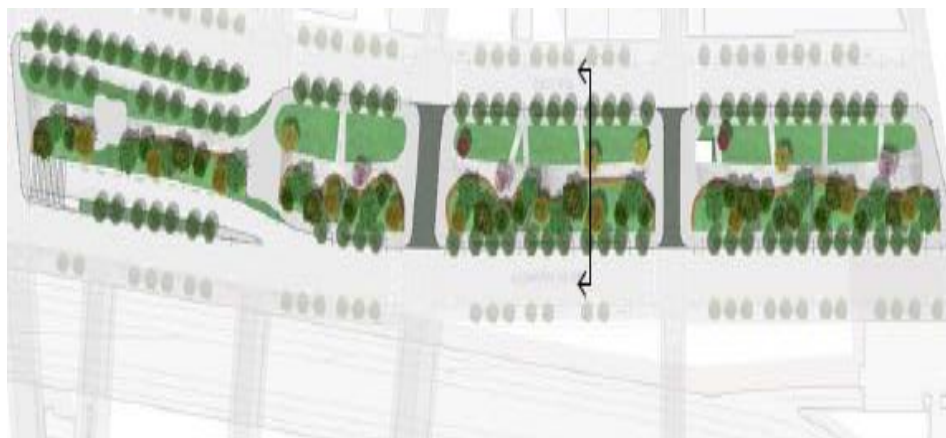


Figure 18 : Maille central.

6. conclusion

Le projet s'articule autour :

- Création d'une entrée de centre-ville à la fois prestigieuse, fonctionnelle et conviviale.
- Favorisation le retissage des quartiers adjacents.
- Réaménagement l'axe Bonaventure en tenant compte de la variété des besoins de ses usagers : piétons, passagers et conducteurs d'autobus, automobilistes, cyclistes.

- Création des réseaux de transport efficaces et bien intégrés au tissu urbain.
- Un paysage urbain et des aménagements de surface de qualité.



Figure 19 : Le maille central.

La rue King Ouest :

La circulation était permise dans les deux directions.

Le stationnement était permis de chaque côté du boulevard.

Les voies de circulation étaient larges et les rayons confortables.

Les édifices étaient situés en bordure du boulevard.

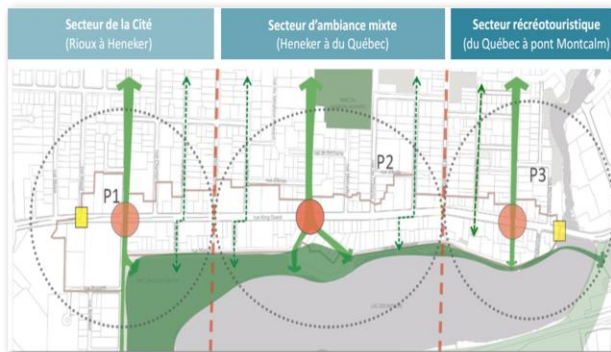
La vision d'aménagement :



Secteur divisé en trois parties



CONCEPT D'AMÉNAGEMENT : Secteur de la Cité (Rioux à Heneker)



- Pole (intersection clé)
- Seul d'entrée
- ➔ Lien principal nord_sud
- ➔ Lien secondaire nord_sud
- Parc et espace vert
- Ⓟ Stationnement public

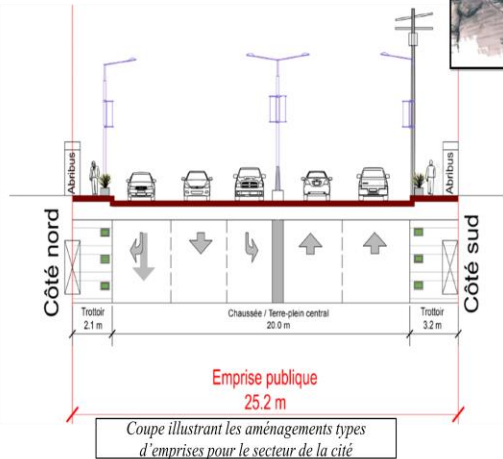
La vision d'aménagement



Secteur de la Cité (Rioux à Heneker) :



- Secteur de la cité :**
- 1. Emprise de 25 m
 - 2. Transit important : voie de virage à gauche
 - 3. Poteaux électrique coté sud
 - 4. Pas de stationnement sur rue .



Aménagement d'une entrée au parc Jacques-Cartier au coin de la rue boulevard Jacques-Cartier



Traitement aux intersections clés et saillie paysagère

Saillie paysagère et marquage des stationnement



Exemple de muret sur le terrain privé délimitant l'espace

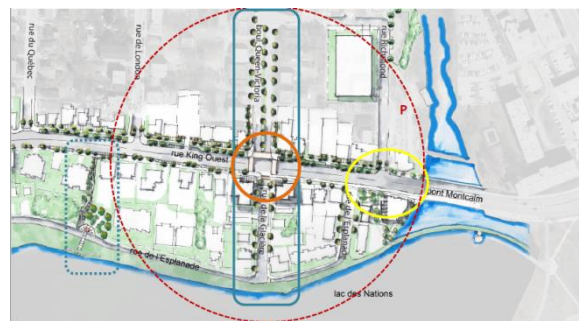


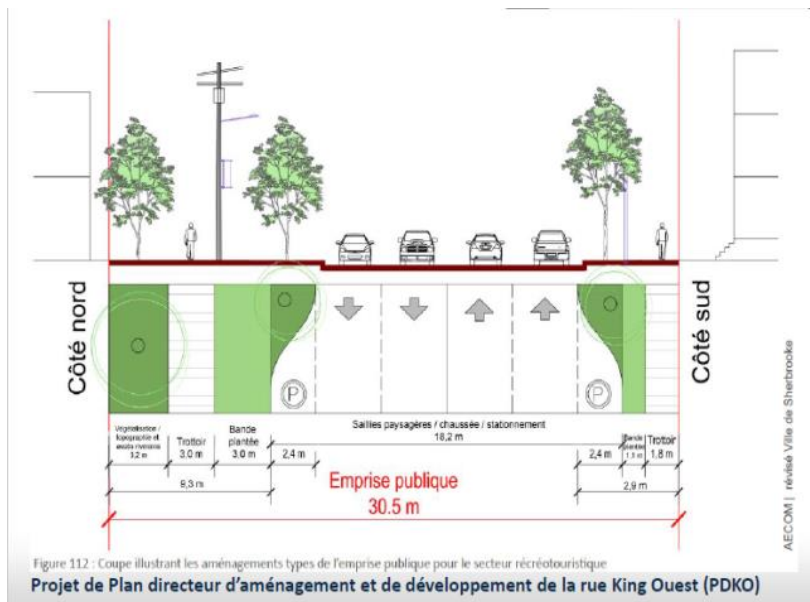
Exemple de plantation en pots



Vue des aménagements proposés pour le secteur de la Cité (intersection clé du boulevard Jacques-Cartier)

Secteur récré touristique (du Québec à pont Montcalm) :
Phases de réalisation





III. Exemple3 :

- MISE EN VALEUR DU BOULEVARD TASCHEREAU
16 avril 2013
 - SYNTHÈSES DES ÉTUDES, ANALYSES ET LECTURE DU MILIEU
1. LE MANDAT

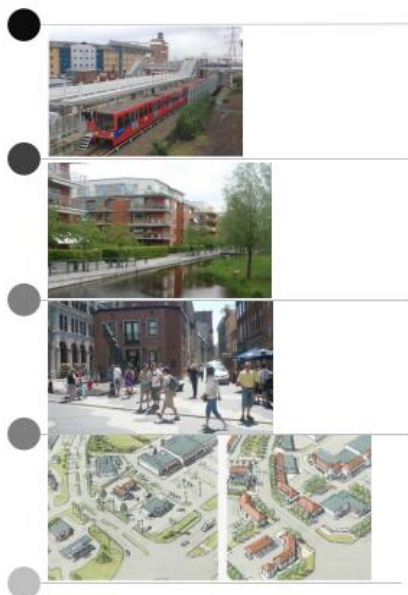
Repenser le boulevard Taschereau



- Définir, actualiser les orientations et moyens pour optimiser le potentiel de mise en valeur du boulevard Taschereau
- Préparer une requalification du boulevard Taschereau dans une perspective de développement durable;
- **Processus de consultation** : la nécessité de partager les informations, les enjeux et idéalement une vision consensuelle avec les partenaires:
 - o Les gens d'affaires et la population du secteur
 - o L'agglomération
 - o Les organismes de transport collectif

On aborde l'exercice en mettant tout sur la table

- Forme urbaine • Vocation économique • Mobilité des personnes
- Mixité fonctionnelle • Dans un esprit de développement durable



«On ne résout pas les problèmes avec les modes de pensée qui les ont engendrés.»¹

2. LA QUESTION QUI TUE...

Comment percevez-vous le boulevard Taschereau?

- La pire situation?
- La meilleure réussite?

3. ANALYSE ET LECTURE DU MILIEU :

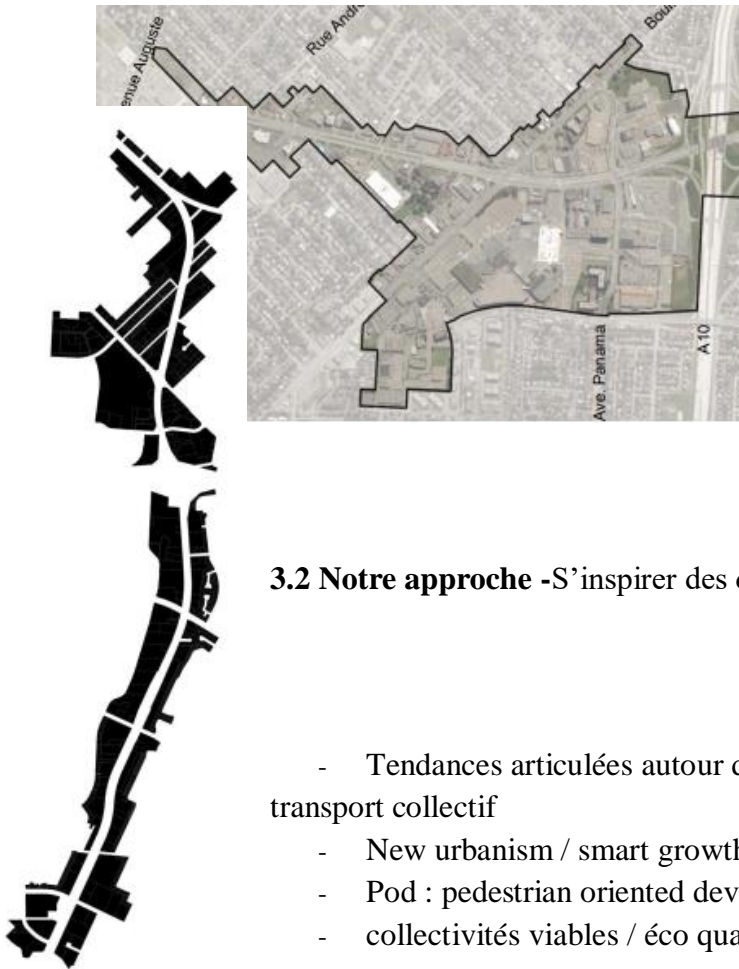
3.1 Secteur à l'étude -Contexte métropolitain •



Positionnement stratégique au cœur de la Ville de Brossard².

¹ Albert Einstein

².www.brossard.ca/taschereau



3.1 Secteur à l'étude - Contexte local

- Axe routier de transit et important
- Contexte local
- Axe routier de transit et importante artère commerciale
- Un boulevard isolant les quartiers résidentiels
- Un axe orienté exclusivement sur le transport automobile et artère commerciale
- Un boulevard isolant les quartiers résidentiels
- Un axe orienté exclusivement sur le transport automobile

3.2 Notre approche - S'inspirer des dernières tendances en aménagement

- Tendances articulées autour des modes de déplacement actif et de transport collectif
- New urbanism / smart growth
- Pod : pedestrian oriented development / human oriented development
- collectivités viables / éco quartiers approche par corridor

3.2 Notre approche se base sur une compréhension des diverses composantes du tissu urbain

- Forme urbaine
- vocation et viabilité économique
- mobilité • mixité
- durabilité





FORME URBAINE 0

DÉFINITION ET ENJEUX REFERE A:

- La densité
- La composition urbaine:
 - trame urbaine, forme des îlots
 - L'encadrement des espaces publics, etc.
- Le mode d'implantation des bâtiments sur les terrains
- Les gabarits des bâtiments
- La qualité architecturale
- Visé**
- L'établissement d'un encadrement bâti approprié au futur boulevard
- La reconnexion de la trame urbaine
- L'harmonisation des gabarits et des volumes
- L'établissement d'une qualité architecturale
- Un boulevard à l'échelle humaine



Elément marque le boulevard



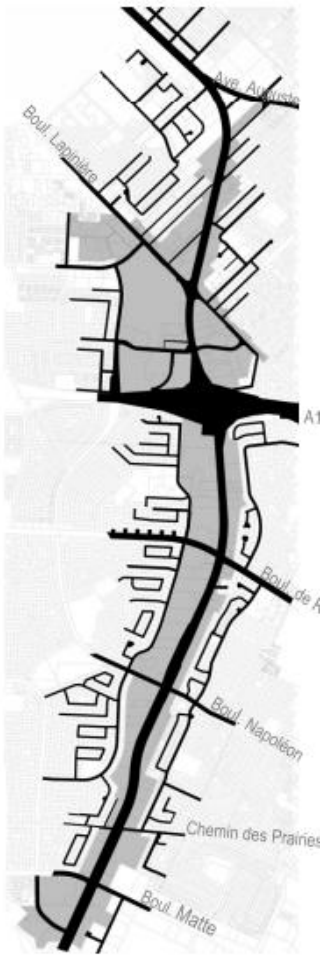
FORME URBAINE - Columbia Pike
Exemple d'optimisation espace et forme urbaine

Trame bâtie

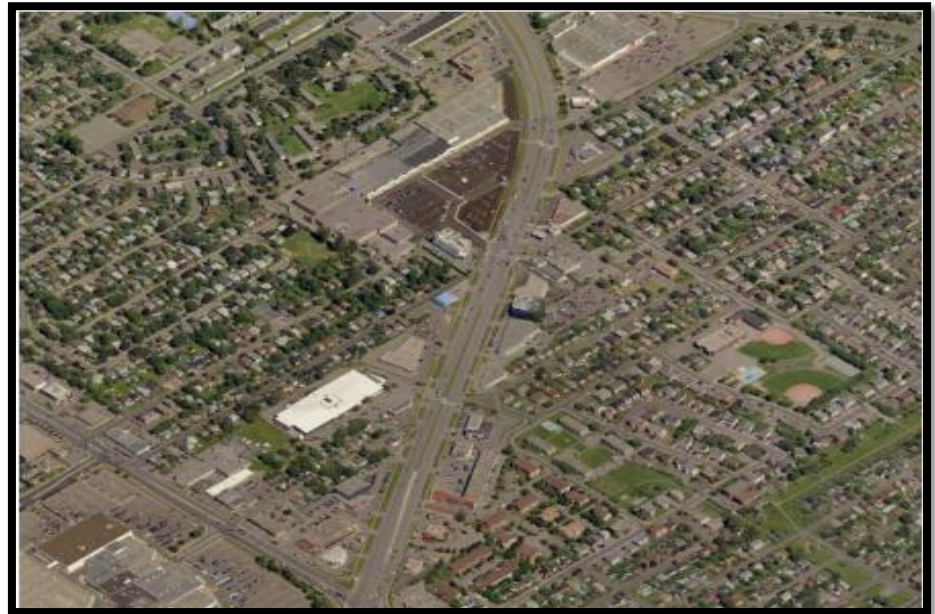
- Gabarit très variable (grande surface, strip, édifices de petites dimensions)
- Implantations irrégulières (en fond de lot ou en avant lot aux marges de reculs variables)



Trame de rues



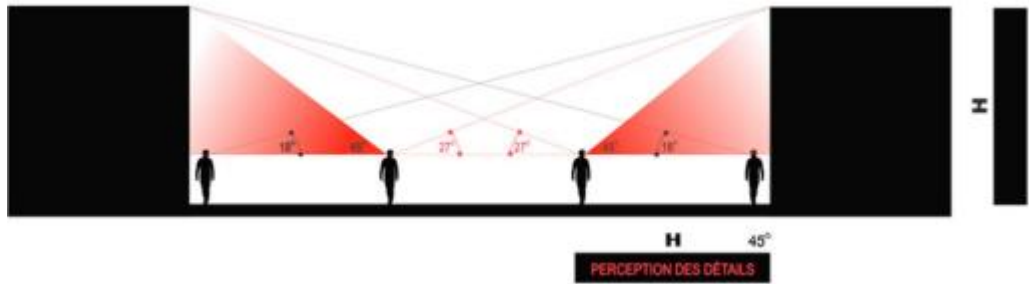
- Peu de voies traversent le boulevard Taschereau causant un manque de perméabilité de l'axe ainsi qu'un manque de connexions avec les quartiers résidentiels avoisinants
- L'autoroute 10 représente une importante coupure dans le tissu urbain
- Un changement de trame entre l'autoroute 10 et l'avenue Auguste



- **Trame parcellaire (îlots)** • Deux trames distinctes: de part et d'autre de l'autoroute 10 • Variété des tailles d'îlots • Les îlots de grande taille accueillant fréquemment plusieurs implantations



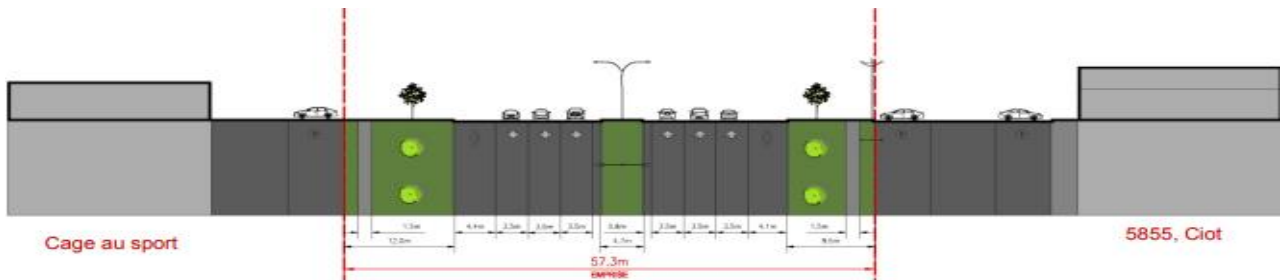
- **Encadrement et gabarits** • Importante emprise du boulevard, varie de 49 m au nord de l'A10 jusqu'à 75 m au sud de l'A10 • Encadrement parfois inexistant



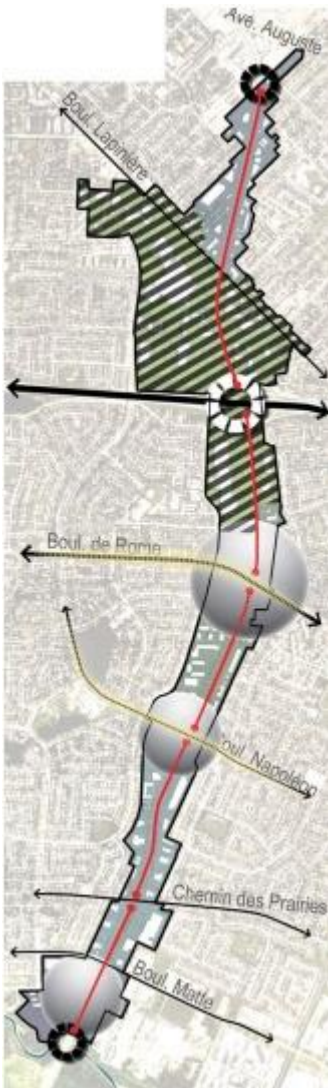
• **Emprise, aménagement et encadrement**



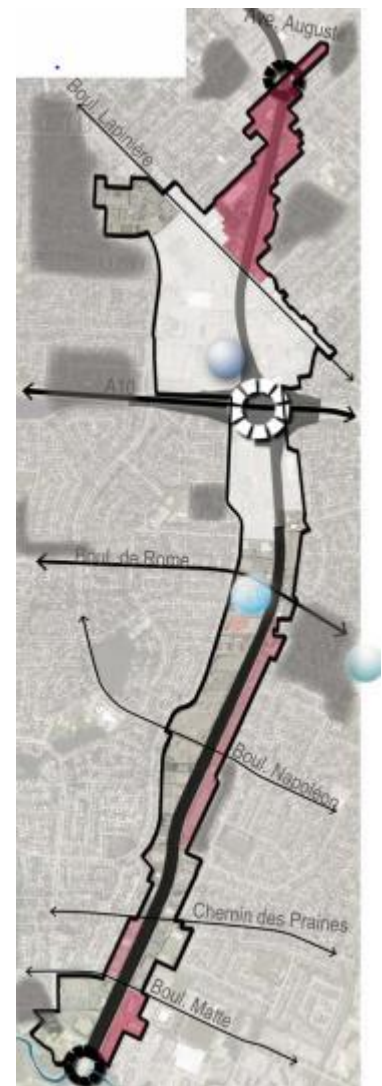
- Encadrement inexistant dans la partie sud du boulevard
- Stationnement avant
- Plantation insuffisante
- Aménagements manquants (trottoirs, mobilier urbain)



Synthèse :



- Secteur de planification particulier en lien avec le terminus Panama
- Principaux axes routiers (les seuls traversant le boulevard Taschereau)
- Entrées de ville
- Emprise d'une moyenne de 57m de largeur
- Emprise d'une moyenne de 75m de largeur
- Parcelles contraignantes (peu profondes, à l'accès difficile en raison du fossé)
- Pôles institutionnels, terminus Panama et pochettes de densité résidentielle
- Secteurs distincts caractérisés par les principaux axes traversant ainsi que par les portes d'entrées de ville
- Secteurs commerciaux homogènes
- Principaux potentiels incluant le secteur Panama, secteur de planification particulier



- Principaux potentiels de liens routiers et piétons avec les quartiers avoisinants et les équipements institutionnels et récréatifs du secteur

Chapitre 04:

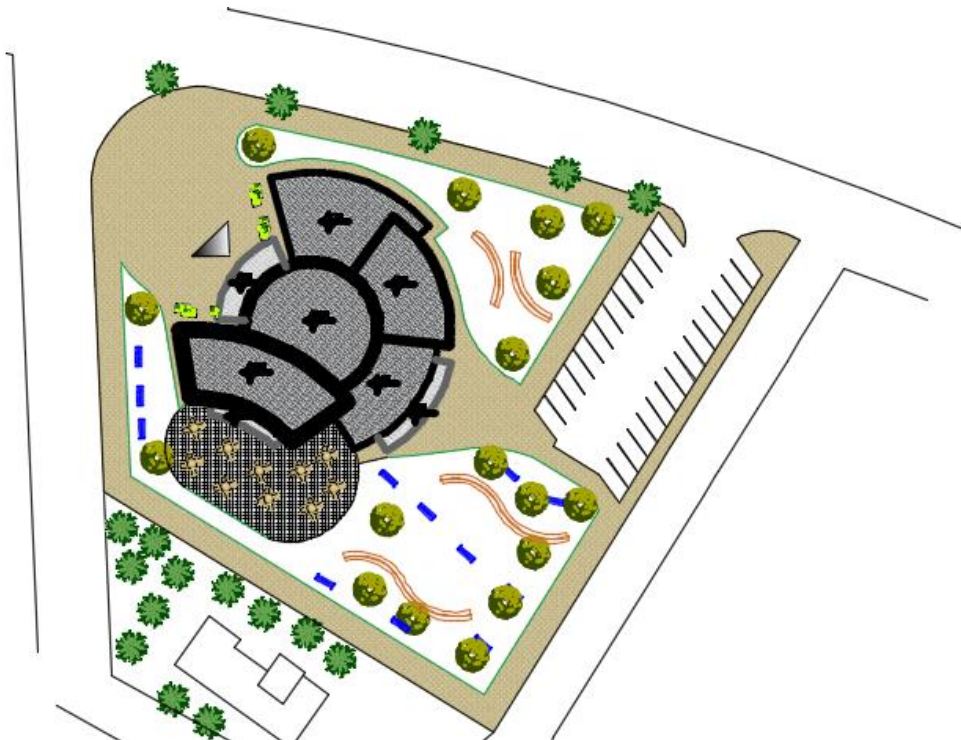
Projet Urbain

La réussite de notre projet nécessite un changement dans le plan formel comme dans le plan fonctionnel. Pour le plan formel on a appliqué certain changements :

1. Revoir la trame viaire :



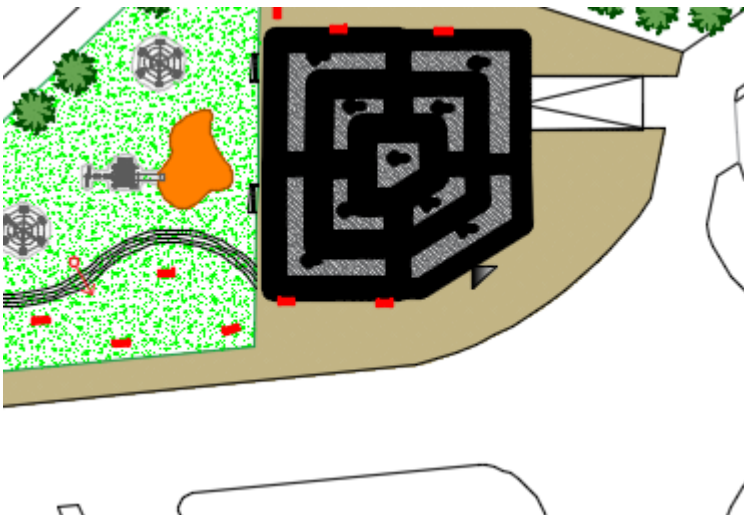
2. Projection de :
 - a. Hôtel qui accueille les visiteurs de la ville.



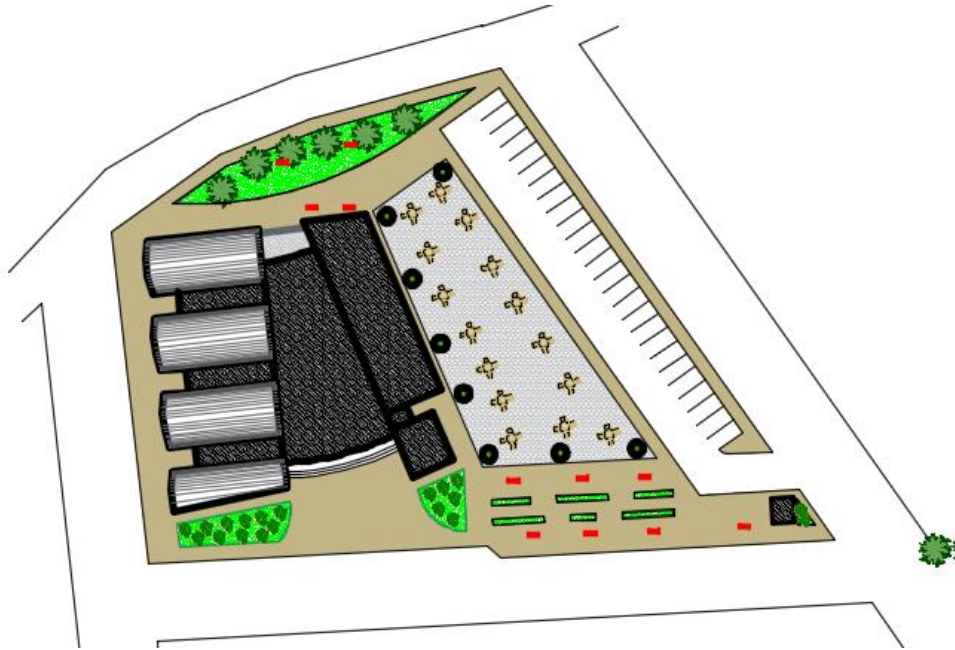
b. Station d'essence + motel + restaurant :



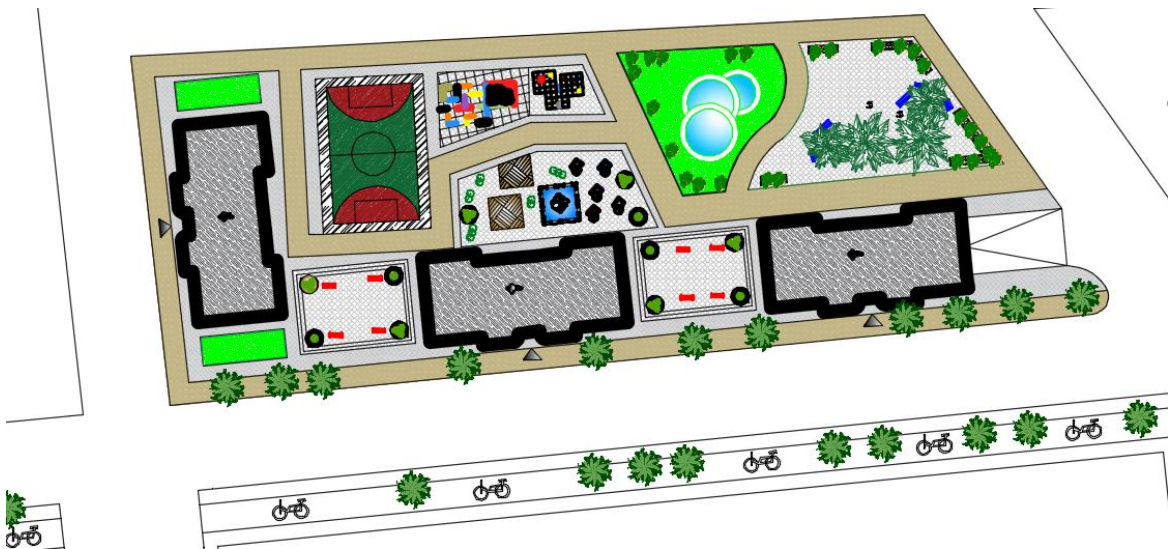
c. Un tour pour marquer le nœud principal et appliquer un jeu d'hauteur :



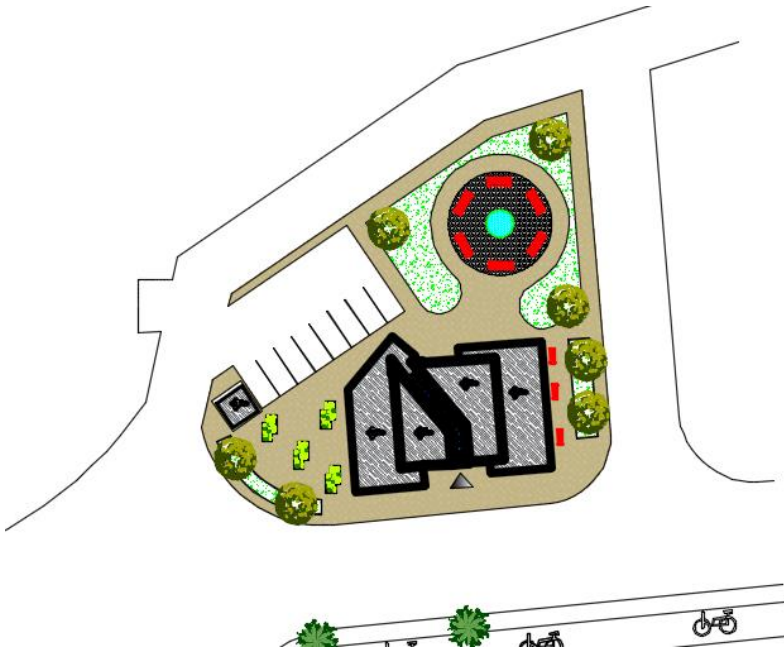
d. Une maison de culture :



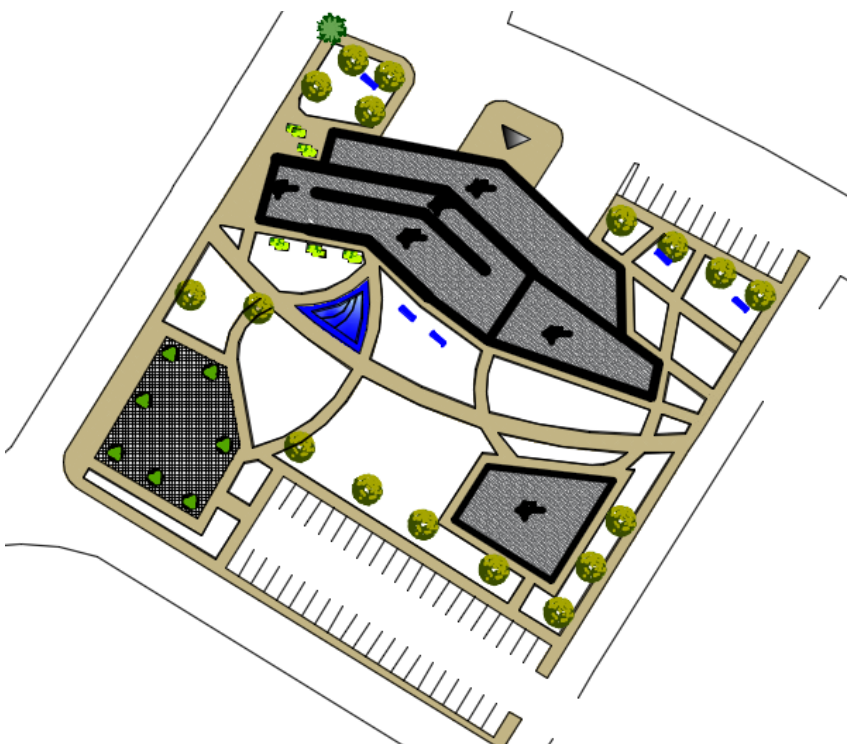
e. Habitat collectifs :



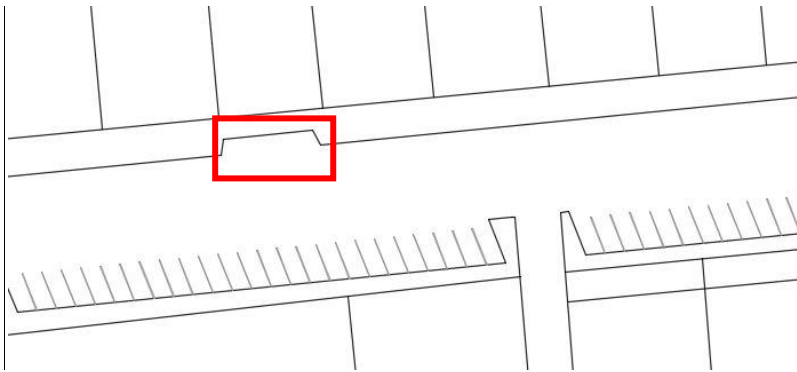
- 3. Relocalisation de :
 - a. La maison de jeune :



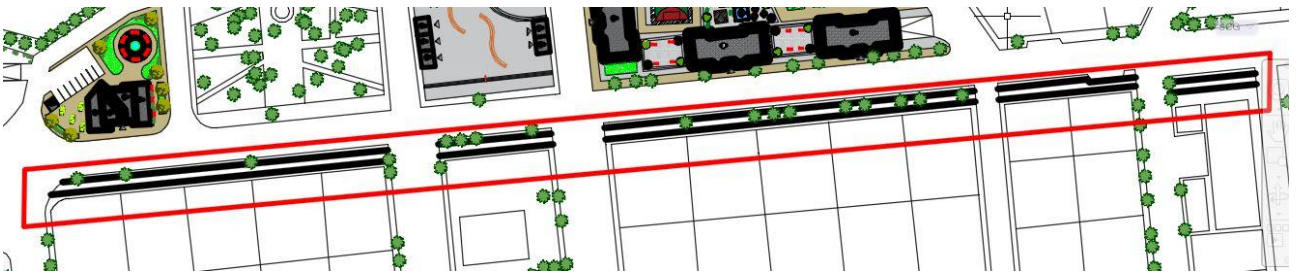
- 4. Reconstruction de :
 - a. Garages de lavage et repérage des voitures :



- 5. Prévoir :
- a. Des abris de bus :



- b. Une piste cyclable (après élargir le trottoir) :



Annexes

I. Plan de masse général :



Quelques définitions :

La qualité architecturale: Les aspects esthétiques de l'œuvre relatifs aux formes et à la beauté du bâtiment. Lorsque la qualité architecturale devient qualité architecturale et urbaine, il s'agit d'apprécier le rapport de l'architecture à la ville, en prenant des confédérations sociopolitiques, culturels et urbanistiques.

Les différents types de voiries :

La route : Voie ouverte à la circulation du public, à revêtement hydrocarboné, bétonnée ou pavée, dont l'assiette est aménagée pour la circulation des véhicules en général, sa largeur relativement faible dont les contre-allées sont absentes.

Le boulevard : Une voie relativement importante repose sur d'anciens remparts et permet de contourner une ville de l'extérieur. Presque toujours bordé d'arbres, sa chaussée est pavée ou empierrée, plus larges, plus spacieux que les avenues mais ce sont surtout des artères où l'on se promène, où l'on flâne.

L'avenue : Une grande voie urbaine souvent plantée d'arbres conduisant à un lieu, qui est le plus souvent l'homonyme de cette avenue.

Le chemin : Voie ouverte à la circulation du public, en terre ou empierrée, plus large qu'un sentier, qui n'est pas aménagée pour la circulation des véhicules en général.

La rue: Caractérisée par une largeur relativement faible et par son absence de contre-allées.

La ruelle: Une ruelle est une rue étroite.

Le sentier: Voie ouverte à la circulation du public, étroite, dont la largeur, inférieure à un mètre, n'excède pas celle nécessaire à la circulation des piétons.

Le non-passe: Une ruelle ouverte d'un seul côté et fermé de l'autre.

Les voies non accessibles au public: En plus des voiries fermées par des barrières ou des panneaux, un coupe-feu, un chemin de débardage, un layon de chasse ou un gagnage ne sont pas des voiries accessibles au public même s'il n'y a aucun panneau d'interdiction.

L'allée: Une allée est une ruelle généralement encadrée par deux rangées d'arbres.

Boulevards urbains: Qualifié selon le CERTU comme des voies qui permettent de réconcilier vie locale et circulation. Le boulevard urbain met en valeur le territoire qu'il traverse tout en assurant son rôle de desserte du territoire. Il améliore la sécurité, l'esthétique et la qualité de vie du secteur. Tous les usagers du réseau routier y ont une place particulière, autant les véhicules que les piétons ou les cyclistes.

Espace public: L'espace public représente dans les sociétés humaines, en particulier urbaines, l'ensemble des espaces de passage et de rassemblement qui sont à l'usage de tous. Ils appartiennent

soit à l'État (domaine public), soit à aucune entité juridique et morale de droit ou, exceptionnellement, au domaine privé

Les espaces verts : Un espace vert désigne, en urbanisme, tout espace d'agrément végétalisé (engazonné, arboré, éventuellement planté de fleurs et d'arbres et buissons d'ornement, et souvent garni de pièces d'eau et cheminements). L'expression est généralement plutôt employée aux espaces publics ou semi-publics. Le mot sous-entend une situation en milieu urbain ou périurbain, en tout cas en milieu construit.

Le développement durable: est une forme de développement économique ayant pour objectif principal de concilier le progrès économique et social avec la préservation de l'environnement, ce dernier étant considéré comme un patrimoine devant être transmis aux générations futures.

La trame verte: Un réseau plus ou moins physiquement connecté d'espaces verts, sans exigence ou cohérence écologiques fortes, souvent structurés autour de chemins de promenades ou randonnées ;

Laure Cormier, Les Trames vertes, Université d'Angers, 29 septembre, Thèse de doctorat
« Géographie aménagement de l'espace »