



République Algérienne Démocratique et Populaire
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique



Université Amar Thelidji- Laghouat

FACULTÉ : GENIE CIVIL ET Architecture

DÉPARTEMENT : Architecture

MÉMOIRE DE MASTER

Présenté par : DJERADI ZINEB

DOMAINE : Architecture Urbanisme Et Métiers De La Ville

FILIERE : Architecture

OPTION : Architecture et Opérations Urbaines

Thème

**Réhabilitation urbaine de la cite des 600
Logements à Laghouat et l'amélioration de la
centralité urbaine**

Jury de soutenance :

Nom et Prénom	Grade	qualité
Ben chiek Abderezak	M.A.A	Examineur
Saad saoud wahid	M.A.A	Examineur
Dr. Benarfa Kamel	M.C.D	Rapporteur
Oubraham Amira Khalida	M.A.A	Co-rapporteur

Promotion : Septembre 2021

Remerciement

Je tiens à remercier avant tous « Allah » le tout puissant, de m'avoir donné le courage, la volonté, la force et la patience afin de parvenir à terminer ce modeste travail. Je voudrai adresser l'expression de ma gratitude, ma profonde sympathie ainsi que mes vifs remerciements à :

- ❖ A mon encadreur Mr. Ben rafa Kamel pour sa disponibilité, ses précieux conseils, ses orientations et pour l'intérêt constant qu'il a porté à ce travail.
- ❖ À mon Co promoteur Mlle Oubraham Amira Khalida pour son écoute et son aide très précieuse.
- ❖ Aux membres de jury pour leurs contributions à évaluer notre projet.

Je tiens à remercier l'ensemble de ma famille et plus particulièrement mes chers parents (qu'Allah les protèges), qui m'ont accompagné tout au long de mes études, pour leur amour inconditionnel, pour leur constant soutien moral et qui n'ont cessé de m'encourager Enfin, je remercie toute personne qui m'a aidé et encouragé de près ou de loin, à la réalisation de ce mémoire tout au long de mon parcours universitaire.



République Algérienne Démocratique et Populaire
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique



Université Amar Thelidji- Laghouat

FACULTÉ : GENIE CIVIL ET Architecture

DÉPARTEMENT : Architecture

RESUME MÉMOIRE DE MASTER

Présenté par : DJERADI ZINEB

Résumé :

Les ZHUN (zone d'habitat urbaine nouvelle) ont été créés dans un contexte de crise de logements, ce sont des cités construites dans une logique d'urgence, des blocs d'habitations implantés dans la périphérie de la ville.

Aujourd'hui, ces cités sont intégrées dans le tissu des villes à mesure que ces dernières s'étalent, occupant désormais une localisation centrale sans répondre aux impératifs de centralité urbaine, créant un dysfonctionnement urbain.

Dans ce travail de master Nous avons réhabilité la cité des 600 logements et résoudre ces problèmes qui ont complètement déformées leur image dans la ville, et lui redonner une nouvelle image urbaine et de bien l'intégrer au centre-ville, à travers une opération de réhabilitation urbaine, qui va la transformer en cité bien animée et attractive et, qui va l'aider à jouer son rôle de centralité urbaine.

Mots clés : ZHUN, Réhabilitation urbaine, centralité urbaine, dysfonctionnement urbain, cadre de vie,

TABLE DES MATIERES

Introduction	1
Problématique :	1
OBJECTIFS DU THEME :	2
II. Chapitre thématique :	4
II.1.Définition des notions clés :	4
II.1.1.Définition de la ville :	4
II.2.Les cités résidentielles :	4
2-1-Définition de l’habitat :	4
2-2-Evolution historique de l’habitat en Algérie :	4
2-3 -La politique de l'habitat en Algérie :	6
Les types des logements existants :	8
3-Les formes d’habitat :	8
3-1- l’habitat semi collectif.....	8
3-2- l’Habitat individuel :	9
3-3-Habitat collectif :	10
3-3-1-Aperçu historique sur l’habitat collectif :	10
3-3-2-Les Caractéristiques d’habitat collectif :	11
3-3-3-Hiérarchisation des espaces :	11
3-3-4-Type de logements selon la forme du bloc :	11
• Les facteurs influassent sur l’habitat intégré :	13
• Les composants de l’espace résidentiel :	14
Conclusion :	16
3) Le stationnement urbain :	17
3-1- Définition des aires du stationnement :	17
3-2- Les types des aires de stationnement :	17
3-4-Les Normes et les conditions d’aménagement des aires de stationnement :	19
3-5-Règlements de la zone de stationnement :	21
3-6-l’Aménagement des aires de stationnement :	22
4)- La réhabilitation urbaine :	23
4-1-Qu’est-ce que La réhabilitation urbaine ?	23
4-2- Les principes de réhabilitation urbaine :	23
4-3-Les enjeux de la réhabilitation urbaine :	23
4-4-Les objectifs de la réhabilitation urbaine :	24
II.2.L'analyse des exemples:	25
II.2.1.Exemple 01 : Le quartier des Geôlières à Vaulx-en-Velin, Lyon en France	25
II.2.1.Exemple N 02 : Le quartier Bernon en France.	29
III. Chapitre contextuel :	35

III.1.Présentation générale de la ville de Laghouat :.....	35
1.1. Situation géographique :	35
1.2. Situation régionale :	35
1.3. Conditions climatiques :	36
III.1.2.Evolution historique de la ville de Laghouat:	36
III.1.3.Lecture de la ville par la méthode Kevin Lynch :	39
III.2.Analyse du quartier des 600 logements:	45
IV. Chapitre conceptuelle :.....	50
Introduction :	51
L'objectif du projet:	51
Les grandes lignes de Réhabilitation Urbaine au niveau du quartier :	51
Les étapes de réhabilitation urbaine sur notre quartier :	52
Conclusion générale	

Liste des Figures :

Figures	Pages
Figure 1: Exemples de maisons coloniales à retrait	04
Figure 2: Type d'habitat intermédiaire	05
Figure 3: Habitat individuel isolé	08
Figure 4: Habitat jumelé	08
Figure 5: Habitat avec procédure	08
Figure 6: Habitat individuel groupé	09
Figure 7: Habitat individuel en bande	09
Figure 8: représente Immeuble bloc	09
Figure 9: représente Immeuble barre	11
Figure 10: représente Immeuble écran	11
Figure 11: représente Immeuble composite	12
Figure 12: Tour d'habitation	12
Figure 13: Les trois types d'ilots	12
Fig14: stationnement en surface	15
Figure 14: stationnement sur chaussée	16
Figure 15: stationnement entre les arbres	17
Figure 17: Parking Souterrain	17
Figure 18: Parking à étages	18
Figure 19: Parking relais	18
Figure 20: Parking automatiques	18
Figure 21: Les Normes et les conditions d'aménagement de stationnement pout voiture	19
Figure 22: Les Normes et les conditions d'aménagement de stationnement pout camion	19
Figure 23: Les Normes et les conditions d'aménagement de stationnement pour les motos et les vélos	20
Figure 24: Les Normes et les conditions d'aménagement de stationnement pour les vélos	20
Figure 25: Plan de situation du quartier grolières	20
Figure 26 : plan d'Etat des lieux initial du quartier Groliers (avant la réhabilitation urbaine	25
Figure 27 : plan de masse du quartier Croulières après la réhabilitation urbaine	26
Figure 28 : le quartier grolières après la réhabilitation urbaine	27
Figure 29 : Plan de situation du quartier Bernon en France	27
Figure 30 : Plan de masse du quartier Bernon en France	29
Figure 31 : Plan du quartier Bernon avant la réhabilitation urbaine	29
Figure 32 : Plan du quartier Bernon après la réhabilitation urbain	30
Figure 33 : requalification de la rue chamboulen	30
Figure 34 : Création d'une nouvelle voie	31
Figure 35 : Requalification de la rue brame.	31
Figure 36 : Requalification de la rue brame.	31
Figure 37 : Le centre du quartier avant la démolition.	31
Figure 38 : la création d'un parc urbain naturel au centre du quartier.	31
Figure 39 : Création d'un parking paysagère.	32
Figure 40 : Le nouveau bâtiment linéaire Commercial	32
Figure 41 : les équipements sportifs et de de loisir dans le quartier, établir par l'étudiante	32
Figure 42 : Situation géographique de la ville de Laghouat.	34

Figure 43 : Situation sur la carte géographique	34
Figure 44 : Schéma d'Évolution historique de la ville de Laghouat	35
Figure 45:Période de Ksour la wilaya de Laghouat	35
Figure 46: plan cadastrale de la ville de Laghouat avant 1852 1ére phase	36
Figure 47: plan cadastrale de la ville de Laghouat avant 1852 2éme phase	36
Figure 48: plan cadastrale de la ville de Laghouat avant 1852-1962 1ére phase.	37
Figure 49 : plan cadastrale de la ville de Laghouat avant 1852 3éme phase	37
Figure 50 : plan cadastrale de la ville de Laghouat actuel échelle 1/20000	38
Figure 51 : Les voies qui font l'objet de la lecture	39
Figure 52 : Les limites de la ville.	40
Figure 53 : Les quartiers de la ville.	40
Figure 54 : Les nœuds bâtis de la ville de Laghouat.	42
Figure 55 : Les nœuds non bâtis.	42
Figure 56 : Les points de repères les plus importants de La ville.	43
Figure 57: plan de situation du quartier 600 logements par rapport à la ville de Laghouat	44
Figure 58 : les limites du quartier 600 logements	45
Figure 59: Classifications des voies et accessibilité du quartier 600 logements	46
Figure 60: La Route Nationale N01	46
Figure 61: Axe principale	46
Figure 62: carte présenter Le bâtie existant dans le quartier / établie par l'étudiante .PDAU de Laghouat 2003	47
Figure 63: les espaces extérieurs dans le quartier	47
Figure 64: vue en plan représente les interventions de l'étape 1	51
Figure 65: vue en plan représente les interventions de l'étape 1	52
Figure 66: Réaffecter les RDC des blocs en locaux de commerce et de servies	52
Figure 67: vue en plan représente l'accessibilité au quartier.	53
Figure 68: vue en plan représente l'appropriation de l'espace	54
Figure 69:les ilots fermés	54
Figure 70: vue en plan représente l'implantation des aires de stationnement dans le quartier.	55
Figure 71: vue en plan représente les espaces végétalisées et les points d'eau dans le quartier.	56
Figure 72 : vue sur le mini parc.	57
Figure 73 : vue sur la placette.	57
Figure 74: garages de stationnement	58
Figure 75 : stationnement résidentiel	58
Figure 76 : stationnement sur voirie	58
Figure 77 : Vue globale du projet	59
Figure 78 : vue sur le jardin	59
Figure 79 : vue sur le centre commerciale	60
Figure 80 : vue sur la placette	60
Figure 81 : la voie Nord-est du quartier	61

Liste des Tableaux

Tableaux	Pages
Tableau 01 : les dimensions des Aire de stationnement à étage.	21
Tableau 02: Lecture de la voirie.	39
Tableau 03 : La lecture des quartiers de Laghouat.	41
Tableau 04 : L'accessibilité et le stationnement des nœuds bâtis.	42
Tableau 05 : Fiche technique du quartier 600 logements.	44

Chapitre

Introductif

Introduction :

Aujourd'hui, dans la nouvelle conjoncture mondiale, on ne peut appréhender correctement la situation des villes et des collectivités urbaines sans tenir compte de l'héritage résultant de l'urbanisation massive de l'après-guerre.

Notamment la période de la Seconde Guerre mondiale a été marquée par l'apparition d'un grand nombre de logements sociaux sous la forme de « Grands Ensembles ».

Le terme « Grand Ensemble » désigne : ‘ ‘ des groupes d'immeubles locatifs de grandes dimensions, implantées dans des zones d'aménagement ou périmètre d'expansion urbaine spécialement délimitées’ ’, Ce terme s'est répandu à partir des années 50. Mais son apparition remonte à l'année 1935 citée dans un article de Maurice Rotival dans la revue « Architecture d'Aujourd'hui » où il le désignait comme : ‘ ‘ un des éléments structurant de l'urbanisme progressiste, qui trouve son organe de diffusion dans un mouvement international ; le groupe des Congrès internationaux d'architecture moderne’ ’.

Les grands ensembles sont un phénomène universel standard « A condition qu'ils remplissent leurs fonctions et soient efficaces, les urbanistes adoptent le même plan de ville pour la France, le Japon, les Etats Unies et l'Afrique. Le Corbusier en arrive à proposer pratiquement le même schéma pour Rio et Alger ».

En algérie les grands ensembles sont apparus durant la période coloniale avec le lancement du plan de Constantine 1958, après dans la période postindépendance, et aussi dans le cadre de la politique de ZHUN (zone habitat urbaine nouvelle) après l'indépendance, dans les années 70.

Mais avec le temps, la schématisation à l'extrême des plans des grands ensembles, conduit à la reproduction de l'élément standard et la négation des spécificités locales et des particularités régionales. Ce qui a créé plusieurs problèmes, sur différents plans : urbanistiques, fonctionnels et sociaux.

La cité des 600 logements, le cas de notre étude, est l'une des ZHUN dans la ville de Laghouat, est un point mort dans le tissu urbain de la ville, elle est perçue comme signe d'échec spatial, social et d'isolement, et qui a connu un ensemble de dysfonctionnements urbains .

Problématique :

La cité des 600 logements, le cas de notre étude, est l'une des ZHUN dans la ville de Laghouat, qui conçu au milieu des années 70 comme cité d'habitat en périphérie. En effet cette implantation à la périphérie n'est aujourd'hui plus conforme au contexte urbain actuel, ni sur le plan fonctionnel, ni sur le plan socioculturel.

Aujourd'hui cette cité se trouve au centre-ville, sans disposer des potentialités pour jouer le rôle de centralité, Elle est comme un point mort dans la ville en état dégradé et qui souffre de plusieurs problèmes et un ensemble de dysfonctionnements.

De ce fait, et afin de lui redonner une nouvelle image urbaine et de bien l'intégrer au centre-ville, à travers une opération de réhabilitation urbaine, qui va la transformer en cité bien animée et attractive et, qui va l'aider à jouer son rôle de centralité. On doit répondre d'abord à la question suivante :

Quels sont les démarches et les processus qu'il faut mettre en œuvre pour transformer la cité des 600 logements, qui est en état dégradé, en cité qui dispose des potentialités pour jouer le rôle de centralité urbaine ?

Pour répondre à cette problématique générale on doit répondre aux questions spécifiques suivantes :

- Qu'est-ce que la réhabilitation urbaine et quelles sont ces objectifs?
- Quelles sont les démarches essentielles à adopter pour la réussite de notre intervention ?
- Comment renforcer le lien social et la mixité fonctionnelle dans notre cité ?
- Comment rendre la cité plus animée et attractive et mettre fin à son caractère stéréotypé et répulsif ?
- Comment répondre aux besoins des habitants de la cité et améliorer leur conditions de vie?

Objectifs du thème :

Ce thème a pour objectif essentiel :

- a)-Identifier, Cerner, et bien Définir les problèmes dont souffre notre cité
- b)-Apporter des recommandations, et proposer des solutions pour la cité afin de :
 - ✓ Lier et articuler notre cité avec la ville sur le plan urbanistique
 - ✓ Améliorer l'image de la cité et la Réinsérer dans son ensemble et dans le cadre urbain de la ville.
 - ✓ Améliorer le cadre de vie de ces habitants et créer une image de quartier propre et saine.
 - ✓ Améliorer l'usage, et le bon fonctionnement des espaces extérieurs.
 - ✓ Assurer la mixité fonctionnelle et sociale du quartier.

Chapitre

Thématique

II. Chapitre thématique :

II.1.Définition des notions clés :

II.1.1.Définition de la ville :

La Ville est définie comme : « toute agglomération urbaine ayant une taille de population et disposant de fonctions administratives, Economiques, sociales et culturelles ». ¹

La ville est un objet de préoccupation pour plusieurs champs disciplinaires, un objet d'études pour plusieurs autres spécialistes et profils, comme l'architecte, le démographe, l'historien, le juriste, l'économiste, le géographe, le sociologue, pour ne citer que ceux-là, et donc chaque discipline a des définitions et des approches qui lui sont propre de la ville. ²

La ville est l'un des produits du génie humain, elle est à la fois un milieu artificiel, ou se manifeste l'action humaine pour réaliser le projet ambitieux de soumettre la nature à la volonté spéculative et constructive d'homme, et à la fois un milieu vivant qui se forme, évolue et se transforme, en fonction de l'histoire et de la culture qui l'ont créé. Comme un morceau d'architecture, la ville est une construction dans l'espace mais sur des vastes échelles et il faut de longues périodes de temps pour la percevoir. ³

II.2.Les cités résidentielles :

Les cités résidentielles sont des regroupements de logements construits selon un urbanisme de composition qui peuvent être en **collectif**, **semi collectif** ou parfois en **individuel**.

2-1-Définition de l'habitat :

« Partie de l'environnement définie par un ensemble des facteurs physiques, et dans laquelle vit un individu, une population, une espèce ou un groupe d'espèces » selon Larousse. ⁴

D'un point de vue fonctionnel : L'habitat est l'ensemble formé par le logement, ses prolongements extérieurs. D'un point de vue morphologique : L'habitat est l'ensemble des systèmes en évolution qui créent le lieu de ces différentes actions. Selon Christian Norbert Schultze : « Le thème habitat est quelque chose de plus que d'avoir un toit et un certain nombre de mètre carrés à sa disposition ». ⁵

2-2-Evolution historique de l'habitat en Algérie :

L'évolution de l'urbanisation en Algérie a connu plusieurs étapes :

2-2-1 -Période précoloniale :

Jusqu'à la fin du 19^{ème} siècle, la ville traditionnelle, sous forme de Médinas pour le Nord ou Ksour pour le Sud, a subi peu de changements sinon un agrandissement progressif avec quelques modifications de détails apportées à certains monuments officiels sans altération du cadre originel.

En dehors des constructions résidentielles, la ville possédait des souks parfaitement agencés pour répondre aux besoins d'une économie traditionnelle ainsi que des ensembles culturels et d'enseignement (mosquées, médersas, zaouïas et mausolées). Et présentait ainsi un type de civilisation urbaine. ⁶ Des exemples de types d'habitat lors de la période précoloniale : l'habitat kabyle, l'Habitat du M'Zab et l'habitat de la Casbah.

¹ Journal officiel de la république algérienne démocratique et populaire n° 15 ,12 mars 2006

² Cours urbanisme 5^{ème} année, architecture classique –Boukhabla moufida, Année – 2010 /2011

³ idem

⁴ Dictionnaire Larousse, Année 2021

⁵ Mémoire de magister Oran Mr nadji Mohamed réalisation d'un éco –quartier, Année 2015

⁶ Idem

2-2-3-Période coloniale :

Le plan de la nouvelle ville, inspirée de l'architecture militaire avec des axes perpendiculaires, est mis en œuvre par la destruction des ilots entiers des médinas musulmanes algériennes.

Les autorités coloniales commencent par un plan de rectification et de percement des rues puis ils ont fait des opérations d'expropriation, de découpage et de réaffectation ce qui a engendré une juxtaposition d'un tissu urbain traditionnel avec un tissu européen.

La ville possède un aspect occidental : larges avenues, vastes places, bâtiments monumentaux, en ce qui concerne l'habitat, les Français logeaient dans la haute ville, dans la plupart des maisons qui se trouvent le long des remparts.

-Dès 1839 : Tous les nouveaux venus européens commencent d'abord par occuper les maisons mauresques qui sont transformées pour répondre à des exigences nouvelles. Ces maisons transformées deviennent bientôt des bâtisses insalubres et mal aérées.⁷

-1958-1963 : plan de Constantine un plan économique et social pour une intégration des populations algériennes dans le cadre institutionnel français comporte des programmes de logement collectif « nouvelle forme d'habitat » et des emplois.

2-2-4- Epoque post coloniale :

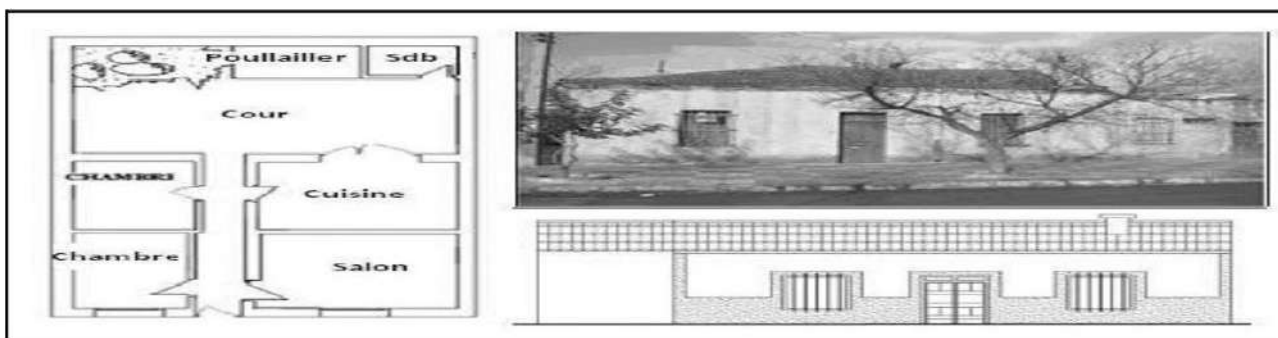


Figure 01: Exemples de maisons coloniales à retrait, Source : mémoire de master en architecture habitat durable cas d'étude : logements collectifs intégrés à Tlemcen 2017-2018

Cette époque est devisée en deux périodes, la période 1962-1990 et la période 1990 à ce jour.

A- la période 1962-1990 :

Le parc immobilier évalué à 200.000 unités de l'Algérie indépendante est dans une situation chaotique, cette période est caractérisée par plusieurs phénomènes à savoir :

-Un accroissement remarquable du taux d'urbanisation Les dégradations des habitations classiques. Vers les marges des villes formant des périphéries urbaines faites de bidonvilles, d'habitat auto construit et de cités de recasement.⁸

-Un dysfonctionnement des agglomérations urbaines dans un espace urbain en plein désordre formel et technique que les instruments juridiques n'ont pu contenir.

- Une demande de logements en hausse de plus en plus importante et pressante dès les années 1970, Le modèle architectural, tout comme les systèmes constructifs furent importés afin de produire le maximum de logements dans les meilleurs délais.

- la programmation de 1000 villages socialistes.

⁷ Architecture et urbanisme en Algérie, D'une rive à l'autre 1830-1962, Aleth Picar

⁸ Mémoire de magister. Oran, Mr. nadj Mohamed, construire un éco -quartier. Année 2015

- **De nouveaux modes d'urbanisation** exprimée par la politique des ZHUN (Zone d'Habitat Urbaine Nouvelle) marquant une profonde rupture avec les centres anciens « les centres urbains existants, en dégradation accélérée, n'ont bénéficié pratiquement d'aucune action de rénovation ou structuration compte tenu de la vétusté du parc et de la politique des loyers menés à ce jour ⁹».

B- Depuis 1990 :

Prolifération de l'habitat spontané et des bidonvilles à cause de la dégradation des conditions secrétaires, engendré par le terrorisme, et aggravée par la crise financière suite à la baisse des revenus des hydrocarbures, ce qui a amené l'état à mettre en place une politique de l'habitat caractérisée par :

- La création de nouveaux modes de production de logements collectifs (LV, LSP).
- La réalisation d'un énorme programme d'habitat sociale évaluée à 2 millions d'unités.

2-3 -La politique de l'habitat en Algérie :

2-3-1-Période prés colonial :

L'organisation de l'habitation traditionnelle imposée était la somme des conditions historiques, sociales, physiques¹⁰.

Un centre religieux dans un noyau central commercial ou les activités sont classées de plus noble vers la plus salissante et brouillant avec une trame viaire plus au moins régulière, à la périphérie on trouve le quartier résidentiel avec un tracés viaire sinueux doté d'un accès remarquable élément de transition entre espace public et espace semi public.

La tribologie de la réalisation d'une maison traditionnelle ; matériaux, technique correspondante et savoir-faire adapté était dans le passé, celle d'une économie de rareté relative, construire moins cher en recourant à un matériau de proximité à l'état brut bien souvent l'habitation elle est construite par l'artisanat qui est le constructeur parfois assistait par le bénéficiaire de l'ouvrage, tous les travaux se faisaient manuellement avec la permanence des matériaux. Dans ce bâti traditionnel, la main d'œuvre et le temps investi étaient des paramètres non contraignants. la notion de propriété s'applique à l'espace intérieur de maison et pas à l'espace extérieur puisqu'il y avait le système de l'imbrication de maisons.¹¹

2-3-2 -Période coloniale :

Plusieurs plans et politiques ont été lancés durant cette période, dont

-**1953 :** Compagnie Immobilière Algérienne (CIA), Après la 1ere partie consacrée à la construction des cités horizontales (habitat traditionnel musulman : 2 pièces, abri-Cuisine, WC, douche et patio), la CIA s'est orientée vers des formules d'habitat en hauteur (grands ensembles : logements économiques simplifiés dans des immeubles collectifs). Le cas des cités d'urgences pour les colonisés est aussi caractéristique de cette période.

-**1954 :** Les « logements-million » les coopératives de l'habitat algérien construisaient pour les musulmans des immeubles à trame verticale dite « nid d'abeille » avec patio à ciel ouvert comme coin à cuisiner.

-**1955 :** Fut lancé le programme de logements économiques normalisés dont il restait à définir les normes.

-**1953-1958 :** Le programme de construction de Jacques Chevalier à Alger, Il concernait un vaste plan de constructions collectives, offrant à tous un logement social de qualité. Loger dans des grands

⁹ Collection particulière, discours de Jean Bossu pour son entrée à l'Académie d'architecture, 1983.

¹⁰ Maghraoui .n, « quel habitat pour l'Algérie ».thèse de doctorat. Architecture urbanisme. Université de Constantine 2004 p

¹¹ P .Georg : sociologie et géographie, collection SUP, PRESS UNIVERSITAIRE de France 1972 p 143.

ensembles voisins mais séparés les musulmans et les classes populaires, refus des lotissements de maisons individuelles en unifiant les conditions d'habitat.

Des sous-HLM étaient conçus pour les petits blancs ou les algériens déjà urbanisés et les HLM de catégorie A étaient réservés à la classe moyenne, algérienne ou européenne.

-1957-1959 : Le plan de Constantine, La promotion d'un plan d'ensemble de la construction, associant logement, équipements et zones industrielles. La formule des logements était celle de grands ensembles réunissant Algériens comme européens. la réalisation en cours des cinq années de 220000 logements en milieux urbain et 110000 en milieu rural.

2-3-3-Période après l'indépendance :

Les réalisations avaient pour seul souci de répondre à des besoins au plan quantitatif. L'aspect qualitatif était très peu considéré.

L'état a tenté de rattraper le retard par l'élaboration d'un programme spécial avec l'application des mêmes principes d'urbanisation.

En 1964 les logements abandonnés par les européens ne suffisaient plus, il faudrait prévoir 75000 nouveaux logements dans les villes en plus des 65000 à prévoir dans les campagnes. La situation de l'habitat est de la construction depuis l'indépendance peut s'articuler autour des quatre périodes.¹²

A- Période 1962 à 1969 :

D'une manière générale on peut considérer que le rythme annuel moyen de livraison durant le plan triennal atteignait à peine 6500 logements urbains et ruraux. et l'achèvement des H.L.M.

B- Période de 1970 à 1973 :

Le programme visait la mise en œuvre d'une politique tendant à l'amélioration des conditions de vie et à la satisfaction des besoins de la population ... Bien que le rythme annuel de livraison projeté atteigne 3,2 fois la cadence de la période précédente, le programme ne répondait pas à l'ampleur des besoins de la population du fait de l'insuffisance des logements.

C- Période 1974 à 1977 :

Programme urbain : fourniture de 45000 logements pendant la période (seulement 1800 logements se réalisent).

Programme rural :

Réalisation 40000 logements pendant la période (seulement 24000 logements ont été édifiés) avec la participation de la population dans le cadre de l'auto construction ou l'état finance, les équipements de base et fournis les matériaux de l'encadrement technique et laisse le bénéficiaire libre.¹³

D- Depuis les années 1977 jusqu'à nos jours :

À partir de 1986 et suite à la crise économique, l'état se désengage progressivement de la question du logement social en faveur de la promotion immobilière qui est par sa nature sélective, et les citoyens tentent alors de se prendre en charge à travers l'habitat informel. Après les années 2000, l'état a fait du secteur de l'habitat sa priorité d'action, les constructions privées ou étatiques ont été autorisées dans un cadre réglementaire défini.

¹² TOUMI.B, 2010/2011 : « Habitat collectif promotionnel », Mémoire de fin d'étude en vue de l'obtention du diplôme d'architecte d'état, Université de Tébessa.

¹³ Idem

Les types des logements existants :

- **Logement social :**

Pour la catégorie des personnes leurs ressources ne permettent pas de payer un loyer libre et encore moins d'acquies un logement en propriété. -Des opérations d'habitat social est souvent confiée à L'O.P.G.I qui choisit librement le bureau d'étude le plus compétant pour faire la conception architecturale et l'entreprise la plus performante pour exécuter les travaux de réalisation.¹⁴

- **Logement participatif :**

Pour la catégorie à revenu intermédiaire qui, sans l'aide de l'état ne pourraient pas accéder à la propriété du logement. Grâce à une aide de l'Etat dite aide à l'accession à la propriété, ce logement est réalisé.¹⁵

- **Le logement promotionnel :**

Devant l'impossibilité des pouvoirs publics d'assumer le financement du logement « charge financière énorme ». Le lancement d'une nouvelle formule qu'est la location-vente dont une partie du financement sera supporté par les acquies.

- **La location-vente (AADL) :**

Un nouveau segment d'offre de logement, La location-vente est un mode d'accès à un logement, avec option de préalable pour son acquisition en toute propriété, au terme d'une période de location fixé dans le cadre d'un contrat écrit. Ce type est destiné aux couches moyennes de la population. Qui ne peuvent postuler ni au logement social (réservé aux démunis), ni au logement promotionnel (trop chère).

3-Les formes d'habitat :

3-1- l'habitat semi collectif

Définition d'habitat semi-collectif

C'est une forme d'habitat entre l'individuelle et le collectif, Aussi appelé habitat intermédiaire. Il tente de donner au groupement d'habitations le plus grand nombre des qualités de l'habitat individuel. Ensemble de logements avec mitoyenneté verticale ou horizontale ne dépassant pas R+2 + combles avec accès au logement individualisé à partir de la chaussée et espace privatif extérieur sous forme de jardin ou terrasse (20 à 40 log/ha).¹⁷

¹⁴ Rifi chems sabah "le logement collectif mécanismes pluriels pour une qualité architecturale singulière" mémoire de magister, université de mentouri Constantine, 2008, p22

¹⁵ Senouci. M, 2013 : « habitat collectif promotionnel », mémoire de fin d'étude en vue de l'obtention du diplôme d'architecte d'état, université de Batna

¹⁶ Heraou Abdelkrim, "évolution des politiques de l'habitat en Algérie le lsp comme solution à la crise chronique du logement" mémoire de magister, université Ferhat Abbas Sétif 2012 p 39

¹⁷ Guide de l'urbanisme et de l'habitat durable" formes de l'habitat" p2

On distingue :



Figure 02: Type d'habitat intermédiaire, Source : Audiard (agence d'urbanisme Rennes), « Entre maison et appartement : l'habitat intermédiaire

3-2- l'Habitat individuel :

- **Définition :**

Bâtiment ne comportant qu'un seul logement et disposant d'une entrée particulière, opération de construction d'une maison seule, maison avec jardin privatif sur une parcelle de taille plus ou moins grande.

- **3-2-1-Type d'habitat individuel :**

-Habitat jumelé : Souvent en système modulaire avec des types de maisons identiques ou peu différentes, assez grande liberté dans l'organisation du plan d'ensemble, surface minimale du terrain 375 m².

-Habitat individuel isolé : Moins de cinq logements sur 1 Ha, consommation foncière : 3300 m², moins de 7 habitants à l'hectare. Ce tissu se caractérise par :

- une individualisation et une forme d'appropriation du paysage.
- une absence d'espaces publics et partagés.
- une absence de limites par rapport aux noyaux urbains.
- un éloignement des pôle de centralités.
- une utilisation fréquente de la structure viaire publique.
- une transformation par mitage du paysage.

-Habitat individuel avec procédure :

Moins de 8 logements sur 1Ha, consommation foncière : 1600 m², moins de 15 habitants à l'hectare. Ce tissu se caractérise par :



Figure 03: Habitat individuel isolé, Source : M-Habitat .Fr



Figure 04: Habitat individuel jumelé, source : M-Habitat .Fr

- Un système souple mais indifférent aux autres systèmes.
- Une absence fréquente d'espaces publics.
- Une unicité des programmes.
- Un aspect homogène, uniforme voir monotone.
- Une absence de lien urbain avec le reste de la commune.

-Habitat individuel groupé :

Environ 10 logements sur 1 Ha, consommation foncière 1250 m², moins de 20 habitants à l'hectare. Ce tissu se caractérise par :

- Un processus de construction collectif organisé.
- Des espaces communs souvent occupés par l'automobile.
- Un aspect souvent uniforme et répétitif.

-Habitat individuel en bande :

De 15 à 60 logements par hectare, consommation foncière : 520 m², de 35 à 140 habitants à l'hectare. Ce tissu se caractérise par :

- Un processus de construction collectif organisé
- Une meilleure rationalisation du foncier
- Des espaces privatifs extérieurs
- Une forme urbaine qui peut être significative et identitaire
- Une mixité possible des programmes.

3-3-Habitat collectif :

L'habitat collectif est défini comme étant << l'habitat le plus dense, il se trouve en général en zone urbaine, se développe en hauteur en général au-delà de R+4. Les espaces Collectifs (espaces de stationnements, espace vert entourant les immeubles, cages d'escaliers, ascenseurs...) sont partagés par tous les habitants, l'individualisation des espaces commencent à l'entrée de l'unité d'habitation .la partie individuelle d'habitation porte le nom d'appartement.¹⁸



Figure 05: Habitat individuel avec procédure, Source : M-Habitat .Fr



Figure 06: Habitat individuel groupé, Source : M-Habitat .Fr



Figure07: Habitat en bande, Source : M-Habitat. Fr

3-3-1-Aperçu historique sur l'habitat collectif :

Les premières formes d'habitations collectives urbaines sont apparues avec la révolution Industrielle pour loger la population ouvrière.

Avec le développement urbain, l'architecture de l'habitat collectif connaîtra une évolution significative et déterminante du point de vue qualité et hygiène. Depuis l'immeuble de rapport, apparu au 18^{ème} siècle et développé au 19^{ème} jusqu'aux habitations à bon marché (HBM) qui ont succédé les cités ouvrières dès le début du 20^{ème} siècle, puis les habitations à loyers modérés (HLM).

Après la première guerre mondiale (1914-1918), le problème de logement devient aigu dans Plusieurs pays européens. Cependant, beaucoup d'architectes s'engagent dans la reconstruction des villes et la recherche d'une nouvelle conception de l'habitat, suivant un esprit nouveau adoptant des méthodes et des techniques nouvelles.

¹⁸ Guide de l'urbanisme et de l'habitat durable" formes de l'habitat" p2

Cette époque, va être animée le mouvement moderne (1918-1927) qui va instaurer un nouvel ordre social et spatial, fondé sur l'idée du progrès, tout en insistant sur le logement du plus grand nombre (logement de masse) à travers la production en série du logement, ainsi que l'importance de l'urbanisme dans le développement de la ville moderne, et en faisant recours à des techniques et une esthétique nouvelle.

Après la seconde guerre mondiale, la crise de logement s'amplifie dans les pays européens, d'où le recours à une politique de très grande envergure.

3-3-2-Les Caractéristiques d'habitat collectif :

Les cités d'habitat collectif se caractérisent par :

- La forme régulière.
- La forte densité.
- Le tracé des voies régulier.
- L'aspect architectural monotone.
- Les liens sociaux faibles.
- Le sous équipements notamment le **stationnement sécurisé**.

3-3-3-Hiérarchisation des espaces :

Dans n'importe quel type d'habitat on transite entre l'espace public, semi-public, semi privé et enfin privé. Dans l'habitat collectif, l'espace public se résume à la rue, le semi-publique à l'unité de voisinage, le semi privé à la cage d'escalier et le palier et le logement à l'espace privé.

A- 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, soit qu'ils n'appartiennent à personne (en droit par exemple), soit qu'ils relèvent du domaine public ou, exceptionnellement, du domaine privé.

B-Espace semi-public :

Réservé principalement aux occupants des propriétés voisines de l'espace, tout en restant accessible à l'autrui comme par exemple la cour ou le parking d'une cité.

C-Espace semi- privé :

Ses espaces font partis de l'habitat, mais ne font pas partie de la propriété privé exemple d'une cage d'escalier d'un immeuble.

D-Espace privé :

Propriété privée d'un individu un appartement par exemple.

3-3-4-Type de logements selon la forme du bloc :

3-3-4-1-Immeuble en blocs :

Forme de construction fermée utilisant l'espace sous forme de bâtiments individuels. Ou il y a possibilité de grande concentration, les pièces donnant vers l'intérieur ou l'extérieur sont très différentes par leur fonction et leur configuration.¹⁹

¹⁹ Mémoire de master en architecture habitat durable cas d'étude : logements collectifs intégrés à Tlemcen 2017-2018

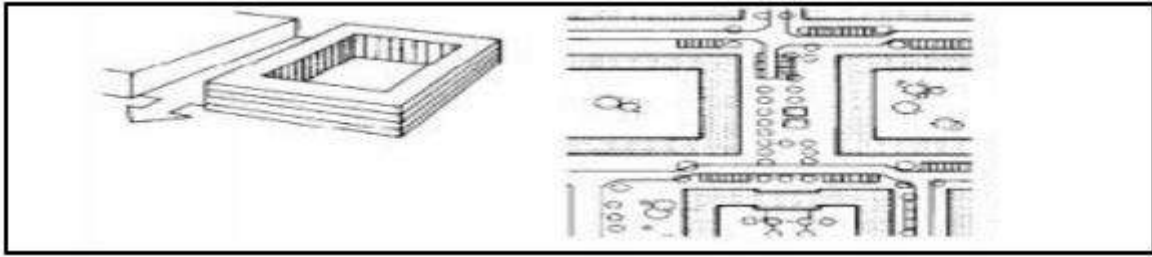


Figure 08: représente Immeuble bloc, Source : Mémoire de master en architecture habitat durable cas d'étude (logements collectifs intégrés à Tlemcen 2017-2018)

3-3-4-2-Immeuble barre :

Forme de construction ouverte et étendue sous forme de regroupement de type d'immeubles identique ou variés, de conception différente ou il n'existe pas ou peu de différences entre les pièces donnant vers l'intérieur ou l'extérieur.²⁰

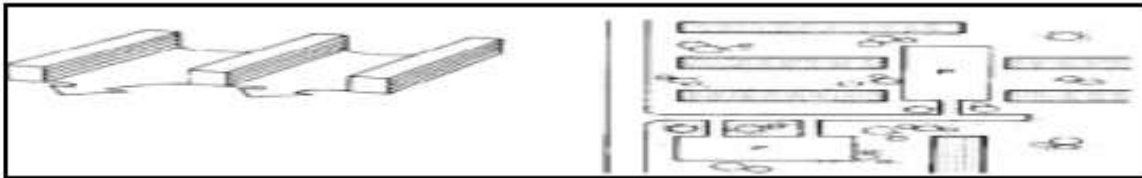


Figure 09: représente Immeuble barre, source : Source : Mémoire de master en architecture habitat durable cas d'étude : logements collectifs intégrés à Tlemcen 2017-2018

3-3-4-3-Immeuble écran :

Forme de bâtiment indépendant, souvent de grandes dimensions en longueur et en hauteur, par de différence entre les pièces donnant vers l'extérieur ou celles qui donnent vers l'intérieur.

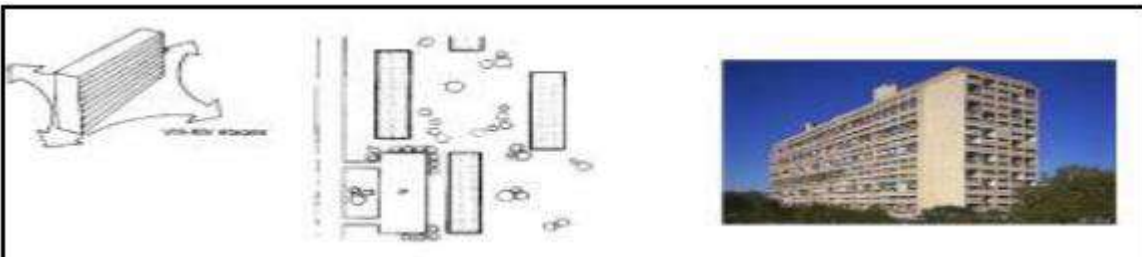


Figure 10: représente Immeuble écran, source : Mémoire de master en architecture habitat durable cas d'étude : logements collectifs intégrés à Tlemcen 2017-2018

3-3-4-4-Immeuble composite (grand) :

Assemblage ou extension d'immeuble écran composant un grand ensemble, forme de construction indépendante de très grande surface. Avec une possibilité de très vastes pièces. Par de différenciation entre pièces donnant vers l'extérieur ou vers l'intérieur.

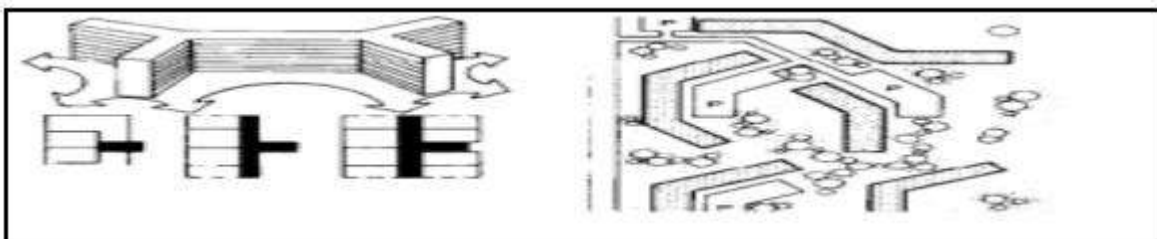


Figure 11: représente Immeuble composite, source : Mémoire de master en architecture habitat durable cas d'étude : logements collectifs intégrés à Tlemcen 2017-2018

²⁰Idem

3-3-4-5- Tours :

Forme de construction solitaire située librement sur le terrain, pas d'assemblage possible. Souvent mis en relation en milieu urbain avec des constructions basses et plates.

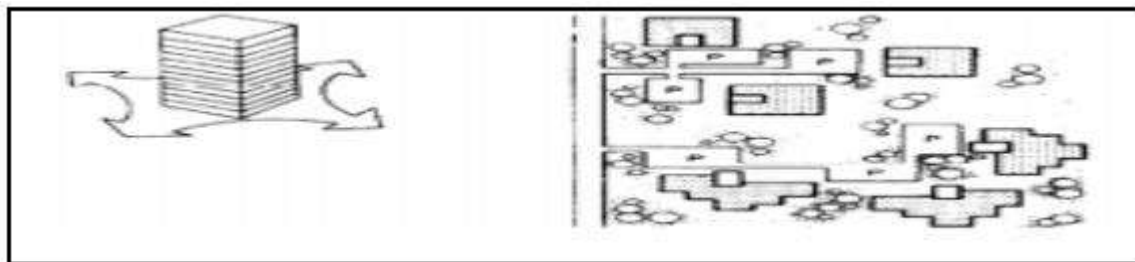


Figure 12 : Tour d'habitation. Source : Source : Mémoire de master en architecture habitat durable cas d'étude : logements collectifs intégrés à Tlemcen 2017-2018

6-1-5-Habitat intégré :

C'est le fait d'intégrer d'autres fonctions à l'habitat et d'intégrer cet habitat dans son environnement.

- **Les facteurs fondamentaux à l'habitat intégré :**

-Sociabilité : Cet espace regroupe les activités telles que clubs, associations, réunions de personnes. Ainsi, les voisins deviennent ceux qui sont choisis en réseau, les amis éloignés sont de nouveau proches, ainsi la proximité reprend son sens dans un lieu éloigné.

-Travail : Le travail est un élément important dans la vie de l'homme, il ne doit pas obligatoirement être proche du lieu de résidence.

-Commerce : Cet espace qui fait partie du logement puisque les achats se font en fonction des besoins de vie, demande une ambiance particulière celle du magasin ou du marché.

-Education : L'éducation regroupe tout ce qui touche à l'apprentissage aussi bien scolaire que culturel. Elle demeure une partie nécessaire et importante dans le développement des enfants.

-Culture et loisir : La culture et les loisirs sont des éléments de ce nouvel habitat qui nécessitent des espaces particuliers, différents de ceux du logement.

-Mobilité : Aptitude à bouger, à se déplacer, à changer, à évoluer. -instabilité, fantaisie. -La mobilité résidentielle désigne le changement de lieu de résidence d'un foyer. En ce sens, c'est un trait particulier de la mobilité spatiale et ses mécanismes peuvent être analysés à différentes échelles spatiales.

- **Les facteurs influencent sur l'habitat intégré :**

L'habitat est conçu dans toute une série d'intentions, il traduit de nombreuses forces qui se présentent comme suit :

-Le site : Chaque endroit recèle des potentialités qu'il faudrait exploiter et des contraintes qu'il faudrait prendre en charge.

L'architecture est tributaire de cet environnement physique qui doit être un facteur d'intégration et non pas de rejet, afin d'assurer une relation harmonieuse entre le projet et son assiette physique.

-La société : L'habitat en tant que cadre de vie, traduit la manière de vivre des individus. Il doit avoir comme source la force véhiculée par les habitudes.

Plusieurs enquêtes faites sur des ensembles d'habitat ont démontré qu'il existe un conflit entre le mode de vie des habitants et l'architecture produite dictée par une conception qui ne répond pas aux aspirations des occupants.

Aujourd'hui malgré le changement de la structure socio-familiale, l'occupant a toujours besoin d'apprécier son habitat et son vécu il reste marqué par des traces traditionnelles persistantes.

A- L'intimité : Elle implique un degré de hiérarchisation spatiale entre l'espace privé où se déroule la vie familiale et l'espace public où se déroule la vie communautaire. Elle est marquée par une succession de seuils correspondants aux différents degrés d'intimité.

B-L 'esprit communautaire : IL implique la présence d'espaces de communications et de rencontres favorisant le contact entre les habitants, constituant, ainsi, des espaces de vie pour la collectivité qui complètent et mettent en valeur l'habitat.

C- Les pratiques sociales : Certaines pratiques de la vie peuvent engendrer des dispositions architecturales particulières (le besoin d'espaces qui accueilleront des activités domestiques).

La culture et la religion : Système de croyance et de pratique un trait caractéristiques distinctif des citoyens des autres.

-Les matériaux de construction : Le choix des matériaux est important sur le plan esthétique, technique et thermique pour la réalisation d'un projet qui répond aux exigences du confort.

-Le climat : L'architecture dépend du facteur climatique qui lui dicte les orientations principales pour la conception. L'introduction de la dimension climatique permet d'atteindre les objectifs comme la qualité environnementale recherchée, un meilleur vécu pour l'occupant, une économie d'énergie.

-les techniques de construction : L'ensemble des prestations consistant à étudier, concevoir et réaliser un ouvrage.

- **Les composants de l'espace résidentiel :**

-L 'espace public :

Il s'agit d'établir un rapport entre les habitations plus denses jusqu'au secteur villas dans son intégralité physique et pratique. La diversité et la continuité des espaces publics permettent des usages différenciés et des fonctions attractives et d'échange pour les habitations des quartiers.

-Les espaces verts :

Mise en réseau, vue d'ensemble, offre d'importants espaces naturels, habiter près de la vie et bénéficier de nombreux espaces verts ce qui représente un facteur évident de qualité de vie. -ces espaces verts doivent être perçus à l'échelle adéquate, à travers une continuité aérienne des végétations, ils ne peuvent pas être morcelés par de petites interventions. -la création de réseaux d'espaces verts doit être privilégiée comme facteur d'intégration.

-Ilot :

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

Evolution historique des ilots :

Un **îlot urbain**, aussi appelé **pâté de maisons** ou **block** en anglais, est un ensemble de parcelles, bâties ou non, constituant une unité élémentaire de l'espace urbain, séparé des autres par des rues. Dans l'époque moderne, un îlot est un ensemble restreint de bâtiments et de parcelles non bâties entourées par des rues ou des avenues en réseau public.²¹

Dans l'époque moderne, un îlot est un ensemble restreint de bâtiments et de parcelles non bâties entourée par des rues ou des avenues en réseau public.

-Premier âge d'îlot : Le point de départ est l'îlot du XIXe siècle, dense et compact, proche de l'îlot haussmannien. Deuxième âge marque l'évidement du centre, le fractionnement de la maille, l'organisation de la bordure, c'est l'îlot d'Amsterdam, ou avec des variantes, Niederrad. Troisième âge : voit l'ouverture des extrémités et l'abaissement de la densité, l'îlot se résume à une combinaison dos à dos de deux rangées -de maisons encadrant des jardins, c'est Rômerstadt et Praunheim, c'est Gropius à Dammerstock. Quatrième âge c'est l'îlot de port zempart proche à l'îlot ouvert avec une forme plus géométrique.²²

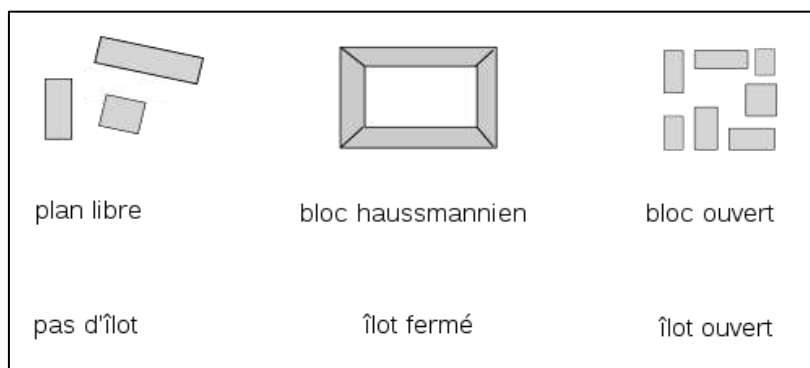


Figure 13: Les trois types d'ilots. Source : Ouvrage (formes urbaines: de l'îlot à la barre)

-L'îlot haussmannien :

L'îlot se limite par les voies de percement, les façades des bâtis sont le résultat du découpage de l'îlot, Le système de maillage permet d'obtenir un cadrage régulier, l'îlot haussmannien est presque obligatoirement triangulaire résultant du découpage des mailles en étoiles mais il existe aussi des ilots rectangulaires. L'expropriation mène vers la volonté de déplacement d'une certaine population pour mieux mener à la politique Haussmannienne. la création de l'espace semi public²³.

-L'îlot ouvert 1980 :

Se définit par un côté « plein », autonome et pourtant varié et un côté « vide », ouvert et lumineux. L'îlot ouvert rassemble des bâtiments autonomes autour d'une rue traditionnelle. La hauteur des immeubles est limitée sans être identique d'un bâtiment à l'autre. Les façades sont en général alignées sur rue mais sans continuité. La notion de continuité sert à décrire les phénomènes qui ne sautent pas brutalement, mais évoluent progressivement d'une construction à l'autre

-Voies urbaines :

Le point de départ comme le point d'arrivée de toutes les voies est toujours l'habitation ou la demeure de l'homme. La communication entre ces deux points extrêmes n'est généralement pas directe et elle doit s'effectuer par des voies intermédiaires.

²¹ Ouvrage : Formes urbaines : de l'îlot à la barre

²² Idem

²³ Idem

-Equipement d'accompagnement :

La notion d'équipement de proximité s'étend à tout l'équipement à vocation éducative, sociale, culturelle, sportive...etc.

Conclusion :

On conclue que l'habitat se manifeste en plusieurs types et formes mais il reste le résultat de conjugaison de plusieurs conditions socio-culturelles, économique, environnementale. , l'homme a toujours essayé de créer des conditions favorables pour son confort et ses activités, tout en essayant de contrôler son environnement, à partir de maison primitive à la maison d'aujourd'hui, l'habitation reflète à travers son évolution les différentes solutions trouvées par l'homme pour faire face à l'aléa climatique.

3) Le stationnement urbain :

Le stationnement c'est une zone spécialement aménagée pour permettre le stationnement des véhicules de toute nature, elle peut être longitudinale, en bataille (perpendiculaire) de la chaussée ou en épi) selon la position des véhicules à l'arrêt, elle porte le nom de parc de stationnement si elle située en dehors de l'emprise.

Les aires de stationnement constituent un complément indispensable de la voirie et des bâtiments, Qu'elles soient destinées à l'habitation, au tertiaire, aux activités industrielles ou commerciales. Le nombre est précisé dans les documents d'urbanisme.

Un parc de stationnement est un espace spécialement conçu



Figure 14: stationnement en surface, Source : <https://www.shutterstock.com/fr/image-photo/open-air->

pour tous les usagers de la route afin qu'ils puissent garer leur véhicule en toute sécurité, c'est donc un lieu, un espace ou une zone utilisée pour le stationnement de véhicules.

3-1- Définition des aires du stationnement :

Aire de stationnement, est un espace ou un bâtiment spécifiquement aménagé pour le stationnement des véhicules qui se Trouve à côté des bâtiments publics : gare, des lieux de travail, des centres commerciaux ou devant les grandes surfaces pour accueillir les usagers.

3-2- Les types des aires de stationnement :

Il existe plusieurs types des aires de stationnement, parmi eux :

A- Les Aires de stationnement en surface :

le stationnement en surface se situe à l'extérieur, sur l'espace public ou privé. Ce type peut s'effectuer, soit directement en bordure du trottoir, occupant en partie la chaussée de circulation, soit sur des emplacements bien différenciés et organisées sous forme de bandes le long du trottoir ou d'encoches dans ce même trottoir. et en espaces entre les bâtiments, devant les centres commerciaux..., etc.

- stationnement sur chaussée :

Dans les rues à sens unique, quand la chaussée mesure 5 à 6 m de larges entre bordures, on ne peut implanter le stationnement que d'un seul côté, droit au gauche, implanté côté gauche du sens de circulation.

Le stationnement sur bande consiste à délimiter physiquement une bande dédiée au stationnement le long de la chaussée, il présente les avantages suivants :

- Bonne délimitation du stationnement, en particulier au niveau des carrefours.
- Possibilité d'implanter le stationnement entre les arbres.
- Possibilité, en laissant le fil d'eau en bordure de chaussée de nettoyer les caniveaux par des engins mécaniques.
- Possibilité de ménager des espaces libres pour y recevoir mobilier, poubelles, etc.
- Possibilité de crée des chicanes permettent de modérer la vitesse.

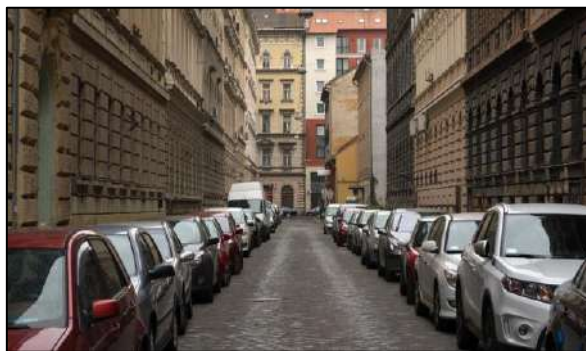


Figure 15: stationnement sur chaussée, Source : <https://www.ornikar.com/permis/conseils->

-stationnement entre les arbres :

Il est intéressant d'implanter sur une même bande le stationnement et les arbres, à condition de respecter les distances entre arbres, bord d'emprise et bord de chaussée.

Et de penser à la protection des arbres, la partie circulée est alors bien délimitée, et les espaces entre arbres mieux utilisés, il sera généralement préférable d'éviter (les encoches) a placé unique, l'écoulement des eaux pluviales doit être pris en compte.



Figure 16: stationnement entre arbres, Source : <https://www.shutterstock.com/fr/image-photo/open-air->

Il est préférable d'avoir au moins deux places de stationnement entre les arbres, soit un minimum de 10m .Au-delà, la largeur de l'espace de stationnement est de cinq fois le nombre de places. la taille des arbres peut influencer sur leur espacement.

-stationnement hors voirie :

Le stationnement des véhicules peut également s'organiser par petites unités, à l'écart des voies de circulation, au gré des opportunités foncières. Cette organisation intéressante permet de libérer la voirie pour d'autres usages que le stationnement, il convient alors que ces petites poches de stationnement soient correctement reliées à la voirie par des cheminements piétons attractifs.

-stationnement au niveau du trottoir :

Les places ou espaces de stationnement aménagées au niveau du trottoir ne peuvent donc être considérées comme partie intégrante du trottoir, deux conditions sont nécessaires :

- L'espace de stationnement aménagée doit être distinct du trottoir ; la séparation doit être lisible (réparable et détectable).
- La largeur de trottoir reste suffisante pour permettre de faire face à la fréquentation piétonne et respecter les normes d'accessibilité aux PMR.

3-2-2- Les avantages du stationnement en surface :

Les avantages du stationnement en surface sont multiples :

- Des facilités d'accès et de manœuvre.
- Un sentiment général de sécurité lié à l'absence de poteau
- Un accès piéton rapide à l'ensemble des places de stationnement
- Aucun risque de confinement d'un incendie

3-3-Parking

Un parking, ou parc de stationnement, voire simplement stationnement, est un espace ou un bâtiment spécifiquement aménagé pour le stationnement des véhicules. Il peut être public ou privé, en enclos, en élévation ou souterrain¹. On en trouve le plus souvent à côté des bâtiments publics (gare, aéroport), des lieux de travail, des centres commerciaux ou devant les grandes surfaces pour accueillir les usagers

3-4-Les type des parkings :

Il existe plusieurs types des parkings, ils sont comme suit

a. Parking Fermé ou Souterrain :

On le trouve sous les bâtiments de certaines zones d'activité, souvent sur plusieurs niveaux, ils permettent d'économiser le foncier. Il y avait des rampes qui permettent de passer d'un niveau à l'autre et des ascenseurs ou des escaliers qui assurent la circulation aux occupants des véhicules.

Étant donné qu'il se trouve au sous-sol et non en surface, le parking souterrain doit disposer d'un excellent système d'aération avec de nombreuses ventilations afin de minimiser la pollution et améliorer la qualité de l'air dans le parking.



Figure 17: Parking Souterrain, Source : <https://www.parkmatch.eu/blog/comment-economiser-sur-leclairage-dun-parking-souterrain/>

b. Parking à étages :

Le parking aérien (en silo) sont construits en élévation depuis le sol, ils peuvent être accolés à des bâtiments d'activités, tertiaires ou commerciaux, et atteindre des hauteurs de 8 niveaux (RDC et R+7). Les parkings aériens possèdent des étages ainsi que des rampes qui permettent de se déplacer d'un niveau à un autre. Construits en béton ou en structure métallique (ou les deux).



Figure 18: Parking à étages, Source : <https://www.jinshanlunwen.com/toutes-les-informations-importantes-sur-les-parkings-aeriens-silo/>

c. Parking relais :

Les parcs relais se trouvent en périphérie des villes. Leur emplacement est choisi stratégiquement à proximité immédiat de gares routières ou ferroviaires, des stations de métro ou de tramway, des arrêts de bus...pour favoriser l'inter-modalité (la mixité des moyens de transports) afin de désengorger la circulation dans les centres urbains.



Figure 19: Parking relais, Source : <https://www.20minutes.fr/rennes/1981511-20161216-rennes-sature-parking-relais-poterie-v>

d. Parkings automatiques :

Les parkings automatiques sont généralement des ouvrages souterrains ou en élévation dont les rampes intérieures sont remplacées par des systèmes de levage et de translation des véhicules.

Elles sont des arrêts souvent mis à proximité la bordure de la route (La Bande d'Arrêt d'Urgence) .La bande d'arrêt d'urgence permet l'accès rapide des secours lorsque les voies de circulation sont paralysées.



Figure 20: Parking automatique, Source : <https://www.controleradar.org/parking-magnifique>

3-4-Les Normes et les conditions d'aménagement des aires de stationnement :

Afin d'offrir aux utilisateurs des voiries un bon espace de stationnement, on doit respecter les normes et les conditions suivantes :

3-4-1- Pour les Voitures :

Pour un stationnement dans les places perpendiculaires à la circulation, une largeur minimale de 2,30 m est exigée si l'emplacement est libre de tout obstacle latéral. Cette dimension est augmentée en cas d'obstacles latéraux (poteaux, murs...) et peut atteindre 2,60 m dans le cas d'une place présentant des

murs de chaque côté et sur toute la longueur. Un dégagement libre supérieur ou égal à 5 m est exigé devant chaque place.

Les allées de circulation sont au minimum de :

- ✓ 3,00 m pour les voies à sens unique (2,80 m pour les parcs de stationnement privés)
- ✓ 5,50 m pour les voies à double sens (5,00 m pour les parcs de stationnement privés).
- ✓ Pour les personnes handicapées, la largeur minimale d'une place est de 3,30 mètres.

00000

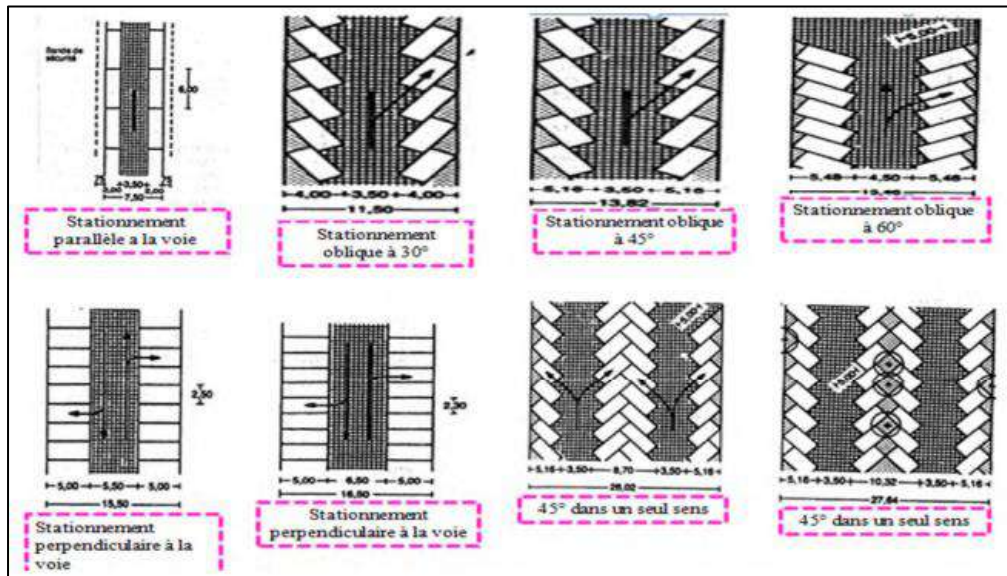


Figure 21: Les Normes et les conditions d'aménagement de stationnement pour taxi, Source : <http://sully-sur-loire.eklablog.com/interdiction-du-stationnement-des-vehicules-5-metres-avant-les-passage-a117821262>

3-4-2- Pour les camions :

Compte tenu des dimensions variées de camions, il n'est pas utile de prévoir des marquages permanents sur le sol.

Les dimensions de base nécessaires aux camions découlent des dimensions de véhicule en ligne droite, dans les virages et à l'accès ou à la sortie d'un parking, on doit notamment tenir compte de la courbe des roues intérieures de la remorque dans un virage.

Rayon de braquage des véhicules régis par le service des mines : 10 m sont suffisants pour la plupart des véhicules, et 12 m pour les grands

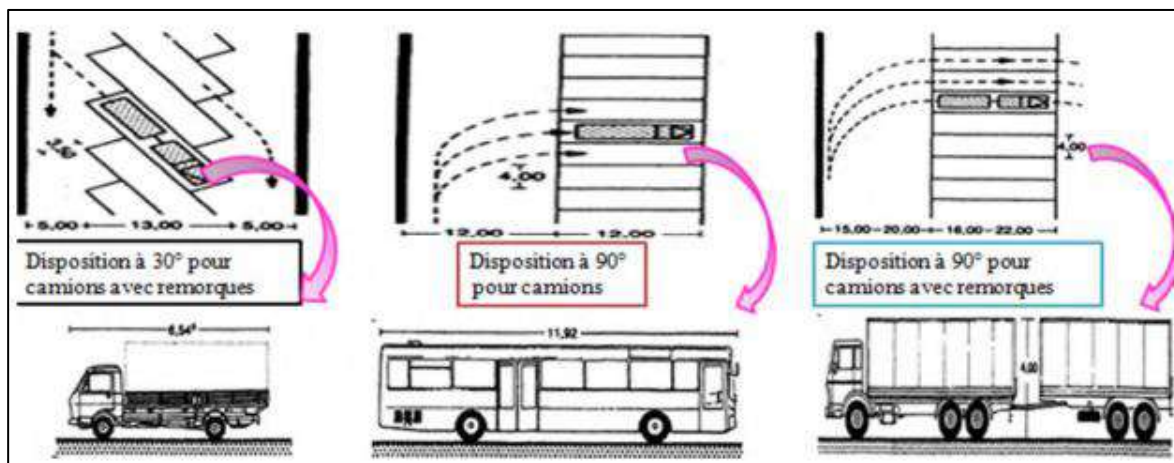


Figure 22: Les Normes et les conditions d'aménagement de stationnement pour camion, Source : <https://www.virages.com/Blog/Dimensions-Places-De-Parking>

3-4-3- pour les motos et les vélos :

Ces figures résument les principaux aspects de la planification, de la construction et d'exploitation des installations des stationnements pour les vélos et comporte des conseils pour une procédure aboutissant avec succès.

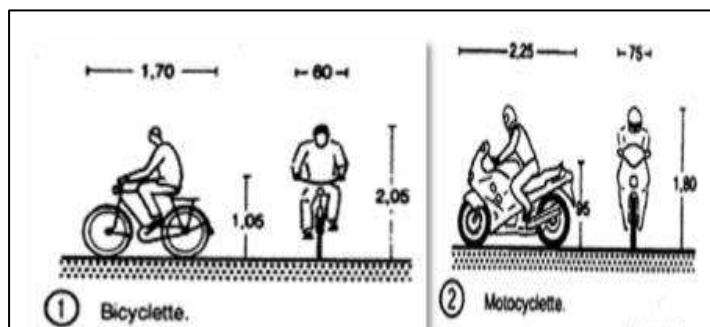


Figure 23: Les Normes et les conditions d'aménagement de stationnement pour les motos et les vélos, Source : <https://www.citycycle.com/27590-les-conseils-indispensables-pour-un-parking-velo>

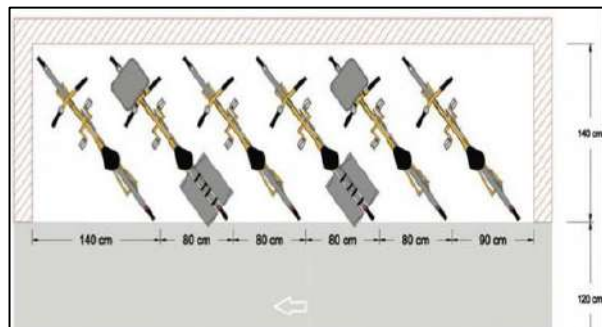


Figure 24: Les Normes et les conditions d'aménagement de stationnement pour vélos, Source : <https://www.pinterest.fr/pin/569423946616915272/> Consulté le : 25-05-2018

3-5-Règlements de la zone de stationnement :

- Les cases de stationnement doivent être aménagées sur le même terrain que l'usage desservi ou être aménagées sur un terrain situé à moins de 100 m de cet usage.
- Une aire de stationnement aménagée en cour avant ne peut être située à moins de **6 m** de la limite de l'emprise de rue. Cette bande de **6 m** doit être gazonnée ou autrement aménagée à l'aide de végétaux
- Une aire de stationnement ne peut être située à moins de **3 m** des lignes latérales ou arrière.
- La superficie totale d'une aire de stationnement située en cour avant, incluant les cases de stationnement, les allées de circulation et les voies d'accès, ne peut excéder 30% de la superficie de la cour avant.

- e) l'accès au terrain doit être à une distance minimale de 6m de l'intersection de deux lignes de rue.
- f) Un accès au terrain doit être aménagé à une distance minimale de 3m d'une ligne délimitant le terrain, sauf dans le cas où il s'agit d'un accès utilisé en commun par deux terrains contigus.

3-6-l'Aménagement des aires de stationnement :

Toutes les aires de stationnement doivent être aménagées et entretenues selon les dispositions suivantes :

- a) Toutes les surfaces doivent être pavées, recouvertes de pierres nettes, de gravier ou autres matériaux de même nature, de manière à éliminer tout soulèvement de poussière et qu'il ne puisse s'y former de boue.
- b) Toute aire de stationnement non clôturée qui compte plus de 6 cases, sauf si elle dessert uniquement un usage résidentiel, doit être entourée d'une bordure de béton, d'au moins 15 cm de hauteur, et située à au moins 60 cm des lignes séparatives des terrains adjacents. Cette bordure doit être solidement fixée et bien entretenue.
- c) Chaque case de stationnement doit être accessible en tout temps et elle doit être placée et conçue de manière qu'il soit possible d'y accéder ou d'en sortir sans devoir déplacer un autre véhicule.
- d) Toute aire de stationnement de plus de 4 cases doit être conçue de manière à ce qu'il soit impossible d'en sortir en reculant sur la voie publique directement à partir d'une case de stationnement.
- e) L'éclairage doit être conçu de manière à n'éclairer que l'aire de stationnement.

Angle de stationnement	Largeur d'une allée de circulation minimum	Largeur totale minimum d'une rangée de cases et de l'allée de circulation
0°	4 m	6,4 m
30°	3,4 m	8,6 m
45°	4,0 m	10,0 m
60°	5,5 m	11,9 m
90°	7 m	13,1 m

Tableau 1 : les dimensions des Aire de stationnement à étage. Source : p.c.c. plan urbanisme construction architecture

3-6-Les dimensions des aires de stationnement :

- a) Chaque case de stationnement doit avoir les dimensions minimales suivantes :
- ❖ Longueur : **6,1 m** / Largeur : **2,4** / Superficie : **14,6 m²**.
- b) Il est permis d'aménager un seul accès à la rue sur un terrain dont la largeur est inférieure à 15 m. Si la largeur du terrain est égale ou supérieure à 15 m, il est permis d'aménager aux plus deux accès à la rue. Lorsqu'un terrain est bordé par plus d'une rue, des accès sont autorisés pour chaque rue, selon les mêmes règles.
- c) Pour les usages résidentiels, la largeur maximale d'un accès au terrain est de 6 m. Une distance minimale de 4 m doit être respectée entre les deux accès. Cependant, dans le cas où deux accès sont permis, il est possible de jumeler ces deux accès pour former un seul accès dont la largeur ne peut excéder 11 m.

Pour les autres usages, la largeur maximale d'un accès au terrain à partir de la rue est de **11 m**. Une distance minimale de **18 m** doit être respectée entre deux accès. Il est interdit de jumeler deux accès au terrain.

d) La largeur minimale d'une allée de circulation ainsi que la largeur minimale d'une rangée de stationnement et de l'allée de circulation qui y donne accès doivent, suivant l'angle de stationnement, être comme suit :

4)- La réhabilitation urbaine :

4-1-Qu'est-ce que La réhabilitation urbaine ?

La réhabilitation urbaine est une action d'intervention local pour répondre aux besoins des habitants en matière de qualité du cadre de vie des quartiers afin d'éviter les problèmes de dégradation de l'habitat et du cadre de vie et l'espace collectif, non entretenu ce qui lui donne le caractère d'un lieu de marginalisation.²⁴

La réhabilitation urbaine est un concept très large il englobe une série de travaux en vue d'améliorer la qualité de vie par l'amélioration de la situation quotidienne des habitants, en offrant les meilleures conditions grâce au développement de l'environnement urbain dans tous ses aspects : physique, social, économique, environnementale. Il s'agit de faire en sorte que les habitants disposent de services urbains de la même qualité que dans les autres quartiers et voient en pratique leurs conditions de vie améliorées.²⁵

4-2- Les principes de réhabilitation urbaine :

1. L'intégration : en comprenant l'espace traditionnel, la ville historique et le territoire rural comme faisant partie d'un territoire à plus grande échelle dans lequel il doit s'insérer et s'articuler dans la perspective de sa singularité historique et non comme une enclave isolée.
2. La globalité : en considérant une vision multisectorielle du processus en termes économiques, sociaux et environnementaux.
3. La concertation : en envisageant, dans la perspective de la revendication d'un contexte clair d'intervention publique, un nouveau cadre de gouvernance et participation.
4. La flexibilité : en assumant le fait que la longue durée des processus de réhabilitation exige l'évaluation continue de l'intervention ainsi que la possibilité de réorientation de la stratégie.
5. L'adaptabilité : en définissant uniquement un cadre guide pour faciliter la gestion de la réhabilitation, sans prétendre trouver des solutions généralisables aux problématiques de l'habitat traditionnel pour l'ensemble du bassin méditerranéen.²⁶

4-3-Les enjeux de la réhabilitation urbaine :

a-Enjeux économiques :

La réhabilitation est un investissement dans le temps et permet donc d'allonger la durée de vie du logement et d'améliore sa qualité, ce qui le rend attractif répondant aussi à la devise de vie du logement « rentabiliser mieux et plus longtemps ».

²⁴ Mémoire de magistère, le grand ensemble urbain essai de réhabilitation, Behloul Abdelhamid, année 2008, page 30

²⁵ Idem

²⁶ La gestion des opérations à l'échelle urbaine La méthode Rehabi Med pour la gestion d'un processus de rehabilitation.pdf

Aussi la réhabilitation est génératrice d'une dynamique économique du BTP, un secteur connu, pour sa fragilité, dans la mesure où celle-ci est créatrice d'emplois puisque le besoin existe et les moyens nécessaires pour réhabiliter sont généralement moins importants que ceux de la construction neuve.

b-Enjeux politiques et sociaux :

Le logement a toujours été une question politique puisqu'il conditionne la stabilité et la paix sociale et à défaut duquel surgissent des explosions sociales causées par une demande vitale non ou peu satisfaite.

La réhabilitation œuvre donc dans ce sens surtout pour les populations dites « défavorisées » et qui représentent, néanmoins une masse d'électeurs et d'électorales importante.

c-Enjeux urbanistiques :

L'un des défauts des grands ensembles, en Algérie et ailleurs est l'uniformité de la conception, qui leur donne un aspect rigide répétitif et triste, là où le visiteur se perd par manque de repère et se sent menacé par manque de sécurité, même si ce n'est qu'un sentiment.

La réhabilitation vise donc à casser cette uniformité et de réanimer des quartiers tristes par des traitements adaptés, la réhabilitation vise également à lier et articuler les grands ensembles avec la ville sur le plan urbanistique en premier lieu, puisque ceux-ci sont souvent construits en périphérie des villes et souffrent, par conséquent d'isolement et de leur caractère de cité dortoir.

4-4-Les objectifs de la réhabilitation urbaine :

Les quartiers durables ont un ensemble des objectifs les quels réunis dans les points suivants :

a- De manière générale, elle a pour objectif, d'inclure dans l'ancien bâti, les Transformations Favorables à un meilleur rendement ; conforme aux nouvelles exigences de l'espace urbain, sans Altérer les acquis constructifs et conceptuels du bâti.

b-travers la réhabilitation les collectivités locales entendent, entre autres, à Développer ce qui suit :

1- améliorer l'image des quartiers réhabilités et favoriser leur intégration à la ville.

2- accroître la satisfaction des occupants par une amélioration de leurs conditions de vie, en termes de :

- transports urbains.
- réorganisation du ramassage des ordures.
- implantation de nouveaux services publics.²⁷

²⁷ Mémoire de master, option : urbanisme opérationnelle : «réhabilitation durable du quartier de maamourah à Laghouat présenté par : dekkiche Djamel Eddine, 2014 université d'Ammar thelidji.

II.2.L'analyse des exemples:

Dans cette approche analytique on passe à l'analyse des exemples, Le but de cette analyse est, d'abord, de Faire une comparaison entres les objectifs de Réhabilitation urbaine pour chaque exemple, ensuite d'extraire les bonnes solutions qui s'adaptent à notre projet.

II.2.1.Exemple 01 : Le quartier des Geôlières à Vaulx-en-Velin, Lyon en France

Présentation du projet :

Ce projet est un projet de renouvellement urbain dans un quartier d'habitat social de type ZUP datant des années 1970, le quartier des Grolières à Vaulx-en-Velin. Ce quartier en politique de la ville a fait l'objet de plusieurs réhabilitations avant que ne soit envisagé une nouvelle intervention, à la demande des habitants et des bailleurs. En 1995, une équipe composée d'un architecte et d'un paysagiste (David et Giroud) est désignée pour mener à bien une opération qui a pour objectif la requalification urbaine du quartier et une amélioration de son accessibilité. Cette opération a été menée entre 1997 et 2005.

Situation du projet :

Le quartier des Grolières se situe à l'entrée Nord-Ouest de la ville de Vaulx-en-Velin, ce quartier de « grands ensembles » est construit entre 1972 et 1975.

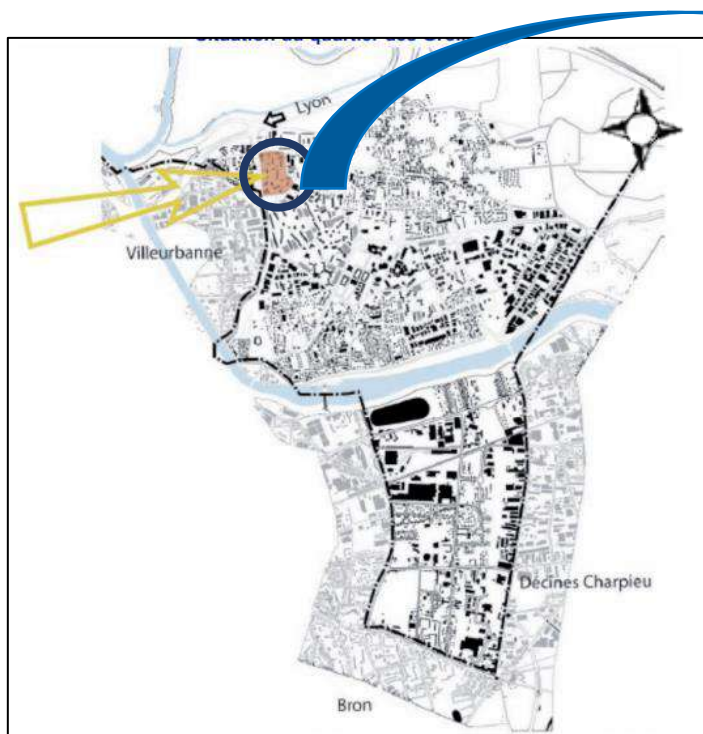


Figure 25. Plan de situation du quartier grolières, source : <https://www.cartes-2-france.com/quartier/vaulx-en-velin/grolieres-noirettes/69256-0302.php>

Carte 01 : représente la localisation du quartier grolières , source : <http://www.popsu.archi.fr/sites/default/files/nodes/document/778/files/lyon-les-grolieres.pdf>

Fiche technique:

La ville: Vaulx-en-Velin à Lyon en France

Le site: quartier Grolières d'habitat social de type ZUP

La surface: 5 ha

La durée du projet de la Réhabilitations: entre 1997 et 2005.

Les objectifs de la Réhabilitation urbaine :

Le programme de Réhabilitation urbaine a été établi en 1997 par la Ville de Vaulx-en-Velin, le Grand Lyon et l'État en lien avec les cinq bailleurs sociaux, et actualisé en 2000. Il a été réalisé en quatre phases successives de travaux entre 1997 et 2005 :

- Améliorer la qualité de vie des habitants par l'aménagement d'espaces publics et d'aires de jeux.
- le renforcement du lien social
- la création d'équipements publics.
- Sécuriser les espaces extérieurs par le désenclavement du quartier, la sécurisation des halls d'immeuble la clarification des espaces à usage public et privé.
- Améliorer l'attractivité résidentielle du quartier par une réhabilitation du parc logement, la diversification de l'habitat et le renforcement de la gestion de proximité.

L'état des lieux initial du quartier grolières (avant l'intervention) :

A l'origine, le quartier comporte 627 logements, exclusivement sociaux. Ce quartier se caractérise donc par une mono fonctionnalité résidentielle. L'accessibilité au quartier apparaît très limitée, comme le démontre le plan ci-après. Il n'est possible d'entrer au cœur même de celui-ci seulement par l'est, ce qui limite son ouverture sur la ville. Les chemins de dessertes sont quasiment inexistant, créant de nombreuses impasses. Les accès existants permettent principalement d'accéder aux dalles de stationnement semi-enterrées, et non « aux pieds d'immeubles » comme le souhaitent les habitants.²⁸



Figure 26. Plan d'Etat des lieux initial du quartier Grolières (avant la réhabilitation urbaine), source : <http://www.gpvvaulxenvelin.org/Cadre-de-vie-et-renouvellement-urbain/Les-projets-realises>

²⁸ <http://www.popsu.archi.fr/sites/default/files/nodes/document/778/files/lyon-les-grolieres.pdf>

Les actions de l'intervention urbaine au niveau du quartier Groliers :

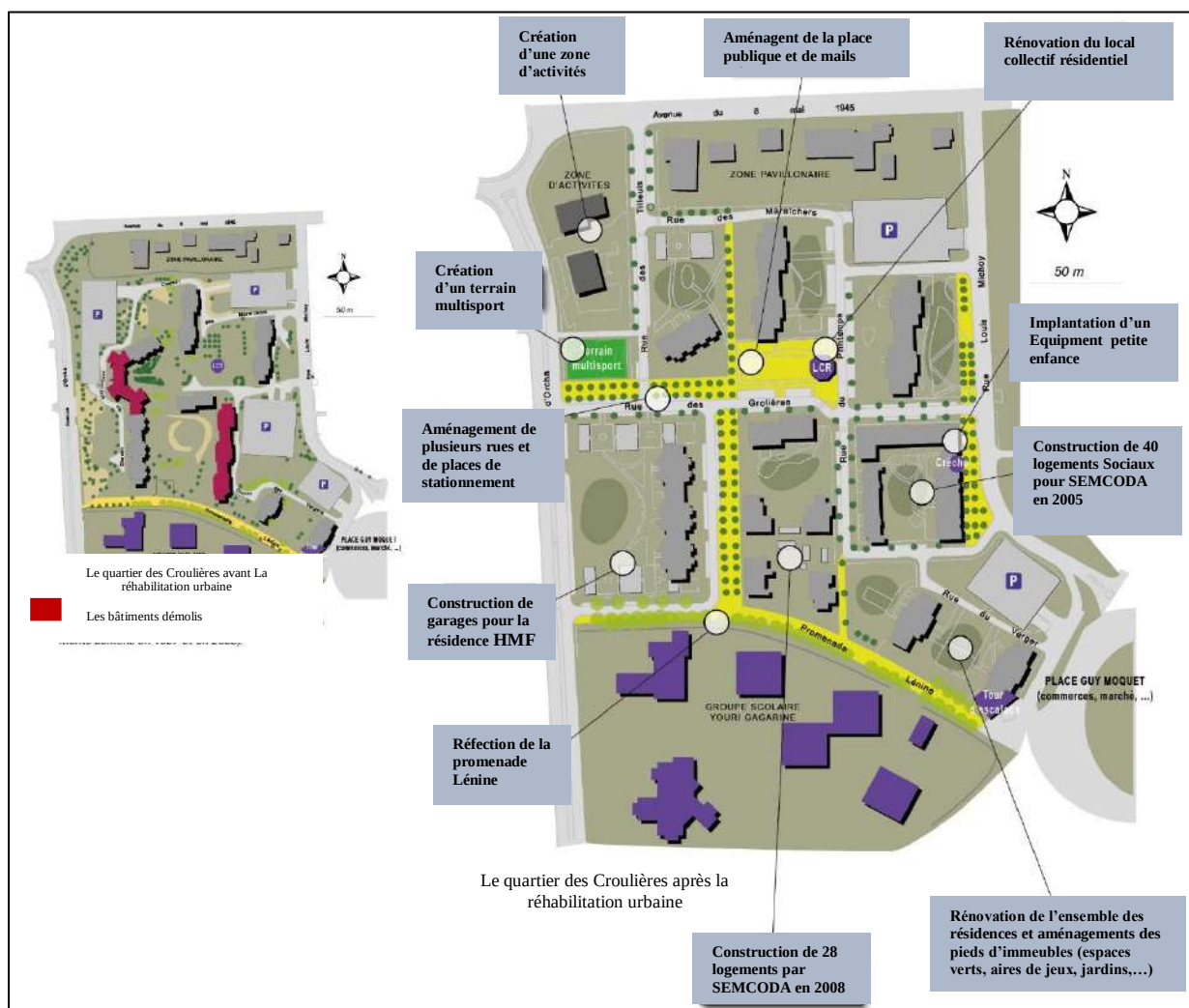


Figure 27 : plan de masse du quartier Croulières après la réhabilitation urbaine, source : <http://www.gpvvauxenvelin.org/Cadre-de-vie-et-renouvellement-urbain/Les-projets-realises>

Nouvelle trame d'espaces extérieurs

La démolition de plusieurs bâtiments a favorisé l'ouverture du quartier grâce à la création de nouvelles rues traversantes, disposant de places de stationnement et agrémentées d'arbres et de verdure.

Plusieurs mails piétons sécurisés et clairement identifiés ont été créés et la place publique au cœur du quartier, autour du Local Collectif Résidentiel, a été réaménagée. La Promenade Lénine, axe structurant de la ZUP a été totalement requalifiée sur ce secteur. Les grandes dalles de parking semi enterrées ont été démolies au profit de boxes de garages, de poches de stationnement plus petites et de places le long des rues.



Figure 28 : le quartier groliers après la réhabilitation urbaine, source : <http://www.gpvvauxenvelin.org/Cadre-de-vie-et-renouvellement-urbain/Les-projets-realises>

Interventions sur le bâti :

Alors que le quartier souffrait d'une importante vacance, 247 logements ont été démolis en 1997 et en 2003.

A leur place, plusieurs immeubles ont été construits. Ils comprennent 70 logements qui épousent des

formes différentes : maisons, appartements en triplex et appartement traditionnels répartis autour de jardins collectifs.

Les parties communes de L'ensemble des autres immeubles ont eu été réhabilités. Chaque résidence dispose également de jardins résidentiels qui comprennent des espaces verts et des aires de jeux pour les plus petits qui complète la création d'un terrain multisport en revêtement synthétique accessible à tous.

La restructuration urbaine a également permis d'introduire de nouvelles fonctions au sein du quartier : les immeubles construits en 2005 intègrent un équipement petit enfance et deux entreprises se sont implantées sur une petite zone d'activité.

Stationnement :

construction de 400 parkings boxés dans le cadre de la requalification du quartier, **surface 18 800 m².**

Synthèse :

Le quartier groliers fait pari de la mixité urbaine, tout l'enjeu a consisté à rendre le quartier plus attractif, aussi bien pour améliorer la vie de ses habitants et pour attirer de nouveaux résidents en ouvrant le quartier à la ville, par ses actions :

- ✓ La Démolition de plus de 247 logements, d'en réhabiliter d'autres, 70 logements reconstruits et de créer de nouveaux espaces publics afin d'encourager la mixité sociale et de changer l'image du quartier.
- ✓ Améliorer la circulation et la liaison avec le centre-ville par la requalification des voies.
- ✓ Assurer la mixité sociale et fonctionnelle.
- ✓ Améliorer le stationnement au quartier par la construction de 41garages de stationnement.
- ✓ La Création des espaces de détente et de loisirs.

II.2.1.Exemple N 02 : Le quartier Bernon en France.

Présentation du projet :

Le quartier Bernon Situé en périphérie Sud Est d'Epernay, à 2 km du centre-ville, Construit entre 1968 et 1972, il concentre 30 % des logements sociaux et accueille 2500 habitants. Il se caractérisait par une typologie d'habitat vertical (grandes tours).



Figure 29. Plan de situation du quartier Bernon en France. Source : <https://www.arturbain.fr/arturbain/prix/2014/operations/pdf/epernay.pdf>



Figure 30. : Plan de masse du quartier Bernon en France. Source : <https://www.arturbain.fr/arturbain/prix/2014/operations/pdf/epernay.pdf>

Fiche technique:

La ville: Epernay, France

Le site: QUARTIER DE BERNON, 70 logements

La surface: 11,5 hectares

Date: 2005

L'objectif du projet:

La réhabilitation Urbaine dans le quartier a été employée pour résoudre un certain nombre de maux dont souffre ce dernier à savoir :

- ❖ Son enclavement et son isolement par rapport au reste de la ville.
- ❖ La dégradation du cadre de vie.
- ❖ L'absence de mixité sociale.
- ❖ L'obsolescence technique, fonctionnelle et architecturale des immeubles et leur inadaptation à la demande.

La réhabilitation Urbaine au niveau du quartier :

La requalification de la rue d'Epernay chamboulent met en valeur Le paysage remarquable qui entoure le quartier, améliore la circulation et la liaison avec le centre-ville

- Requalification de la rue brame et l'ouverture des nouvelle rues intérieures, ce qui a Facilité le déplacement dans le quartier pour améliorer l'accessibilité
- La création d'une nouvelle voie permet d'accéder plus Facilement à d'autres immeubles
- La déconstruction de 30 logements fait place une nouvelle rue offrant un meilleur accès à l'immeuble et une liaison facile vers le centre-ville.

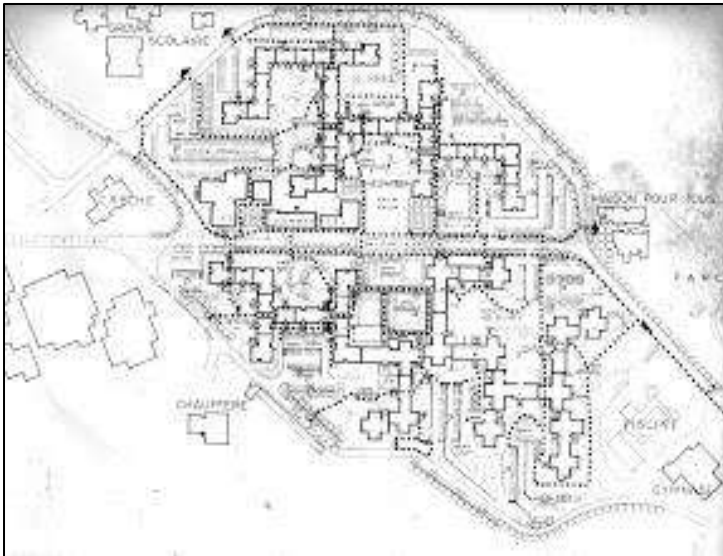


Figure 31. : Plan du quartier Bernon avant la réhabilitation urbaine. Source : <http://oreur.blogspot.com/2008/05/archive-01.html>

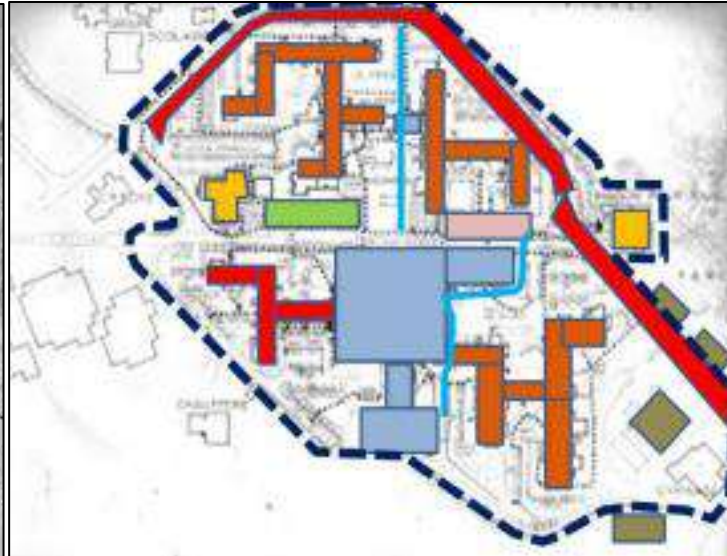


Figure 32. : Plan du quartier Bernon après la réhabilitation urbain. Source : <http://oreur.blogspot.com/2008/05/archive-01.html> (traité par l'étudiante)

Légende

	La démolition des logements et la création d'un parc urbain		Nouvelle Création du bâti
	Requalification des logements et des voies		Création des équipements sportifs et de loisir
	Réhabilitation des logements		Réhabilitation des équipements
	Construire le centre commerciale		Le périphérique du quartier
	Création d'une nouvelle voie		

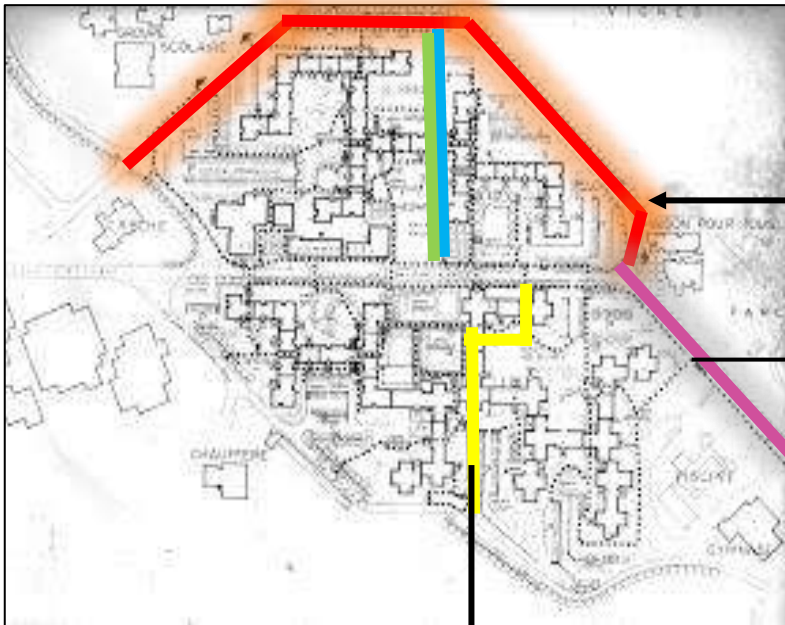


Figure 33. : Plan de requalification et de création des voies. Source : <http://oreur.blogspot.com/2008/05/archive-01.html> (traité par auteur)



Figure 34. : Requalification de la rue chamboulen. Source : <https://www.youtube.com/watch?v=eytxBiHw>



Figure 35. Création d'une nouvelle voie. Source : <https://www.youtube.com/watch?v=eytxBiHwgZA>



Figure 36. Requalification de la rue brame. Source : <https://www.youtube.com/watch?v=eytxBiHwgZA>

- La démolition des logements et la création d'un parc urbain naturel au cœur du quartier offrent aux habitants des jardins partagés, des aires de jeux aux enfants et des terrains de sport aux jeunes pour les activités en plein air.



Figure 37. Le centre du quartier avant la démolition. Source : 18_AmenagementUrbainDevelopement Durable.pdf, p : 13



Figure 38. : La création d'un parc urbain naturel au centre du quartier. Source : 18_AmenagementUrbainDevDu.pdf, p : 13

- Construire un nouveau bâtiment linéaire Commercial sur l'ancien square Liszt offre des locaux plus performant pour les commerces transféré et une supérette.
- Démolition de l'ancien centre commerciale trop difficile à réhabiliter, La surface libérée étant traité en parking paysagé facilitent ainsi l'accès au cœur du quartier.

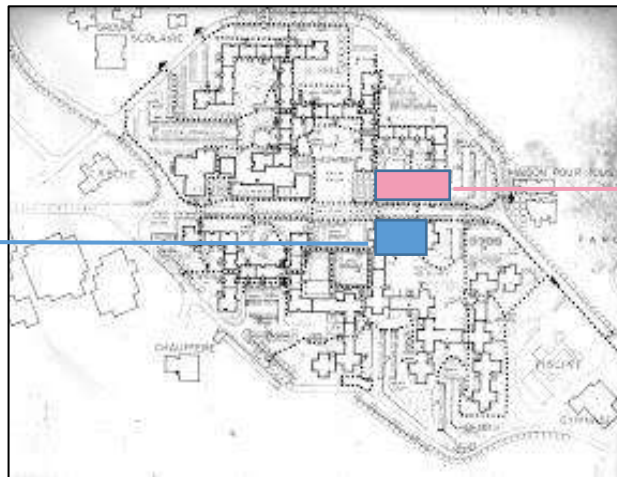


Figure 39. : Création d'un parking paysagère. Source : <https://www.youtube.com/watch?v=eytxBiHwgZA>



Figure 40. Le nouveau bâtiment linéaire Commercial. Source : <https://www.youtube.com/watch?v=eytxBiHwgZA>

- Création des équipements sportifs et de loisir et une piscine en plein air pour permettre aux jeunes et aux enfants de profiter d'un environnement agréable.



Figure.41 : les équipements sportifs et de de loisir dans le quartier, établir par l'étudiante

Légende

■ Équipements sportifs et de loisir

■ Piscine

Synthèse :

Bernon fait le pari de la mixité urbaine, tout l'enjeu a consisté à rendre le quartier plus attractif, aussi bien pour améliorer la vie de ses habitants et pour attirer de nouveaux résidents en ouvrant le quartier à la ville, par ses actions :

- La Démolition de plus de 500 logements, d'en réhabiliter d'autres, de rénover les commerces et de créer de nouveaux espaces publics afin d'encourager la mixité sociale et de changer l'image du quartier.
- Améliorer la circulation et la liaison avec le centre-ville par la requalification des voies.
- Assurer la mixité sociale et fonctionnelle.
- La Création des espaces de détente et de loisirs.

Chapitre

Contextuel

III. Chapitre contextuel :

III.1.Présentation générale de la ville de Laghouat :

1.1. Situation géographique :

Ville de Sud de l'Algérie, Laghouat se situe au piémont de l'Atlas Saharien du côté Nord, à l'intersection de deux axes structurants la RN1 et la RN23, elle est limitée au Nord par le chaînon montagneux de Dakhla et Djebel Lahmar, au Sud-Ouest par Djebel Kheneg, et au Sud par le plateau saharien.

Elle est d'une altitude moyenne de 750 mètres, et définit par les coordonnées (latitude +33.46N et longitude +2.56 E).



Figure 42 : Situation géographique de la ville de Laghouat.

Source : Mémoire de magister, BOUSSEBCI, KHALIDA (2019) L'impact de la configuration de l'atrium sur le confort thermique et respiratoire dans les zones à climat chaud et aride (Cas de la ville de Laghouat)

1.2. Situation régionale :

La commune de Laghouat est limitée par :

- Au nord-ouest : par la commune de Tadjmout
- Au sud-ouest : par la commune d'el kheneg.
- A l'est : par la commune d'el Assafia.
- Au sud est : par la commune de Ben Naceur- Ben Chohra.

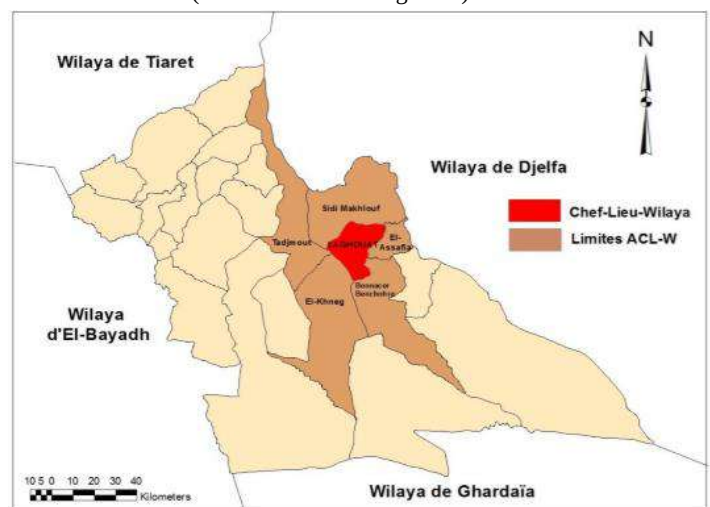


Figure 43. : Situation sur la carte géographique. Source : <http://www.mismis.nl/laghouatalgerie-carte.html>

1.3. Conditions climatiques :

Comme faisant partie d'une région de nature géomorphologique et d'un caractère semi désertique, La région de Laghouat, est dotée d'un climat de type saharien et aride. D'après le zonage climatique établi par le ministère de l'habitat , Laghouat fait partie de la Zone **E3** en été, et **H3a** en hiver, qui est caractérisé par un été très chaud et sec, et un hiver très froid, le plus souvent elle a des précipitations rares, torrentielles par moment ,et une humidité réduite.²⁹

III.1.2.Evolution historique de la ville de Laghouat:

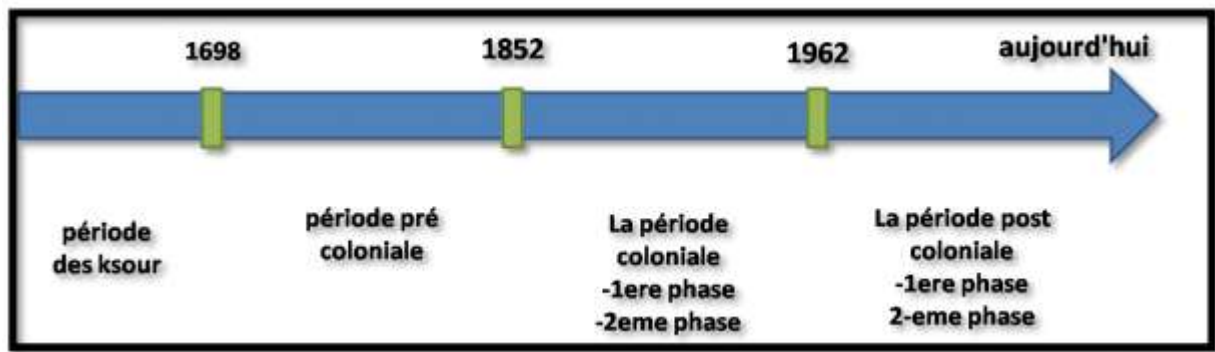


Figure 44. : Schéma d'Évolution historique de la ville de Laghouat. Source: auteur.

Période des ksour (avant 1698) :

-Selon Georges Hirtz (l'Algérie nomade et ksourienne) Laghouat à la fin de 18ème siècle se composait de ksour-satellites (Bou Mendala, Nedjal, Ouled Sidi Mimoun, Bedla, Kasbet Ben Fetouh).

- Les autres ksour sont venus à des époques différentes, le second est celui implanté sur l'autre colline près du cours d'eau.

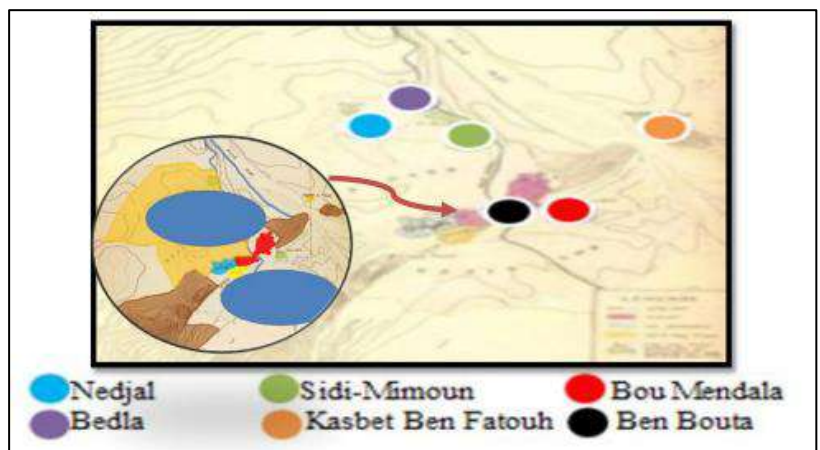


Figure 45:Période de Ksour la wilaya de Laghouat. Source : <http://rouighibachir.overblog.com/2017/01/cartes-et-plans-de-la-ville-de-laghouat-d-apres-des-sourcesbibliographiques>.

²⁹ [Source : Mémoire Khalida Boussebci, 2019]

La période pré coloniale (avant 1698):

-L'arrivée de sidi Hadj Aissa de Tlemcen, il y avait un fusionnement de tous les ksour autour du ksar fédérateur Ben Bouta. - Menant aux groupements des différents tribus le système de défense était assuré par les :

Remparts et les murs des palmeraies, ainsi que l'espace on assiste à une occupation graduelle et progressive.

-Occupation d'espaces interstitiels (cour, remblai, constructions) s'adossant a la muraille vers l'extérieur.

-L'occupation des parcelles vierges, présentant ainsi l'extension en faubourg et en Périphérie.

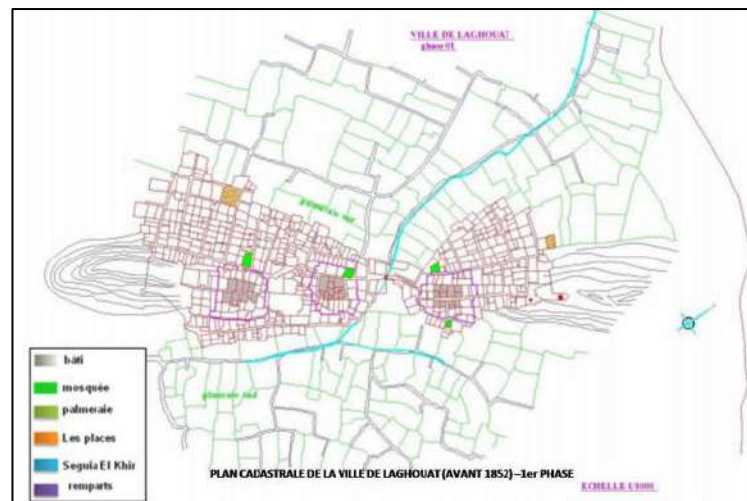


Figure 46: plan cadastral de la ville de Laghouat avant 1852 1ère phase.
Source: établies par les étudiants (Baroud Djamel Eddine et Chettih

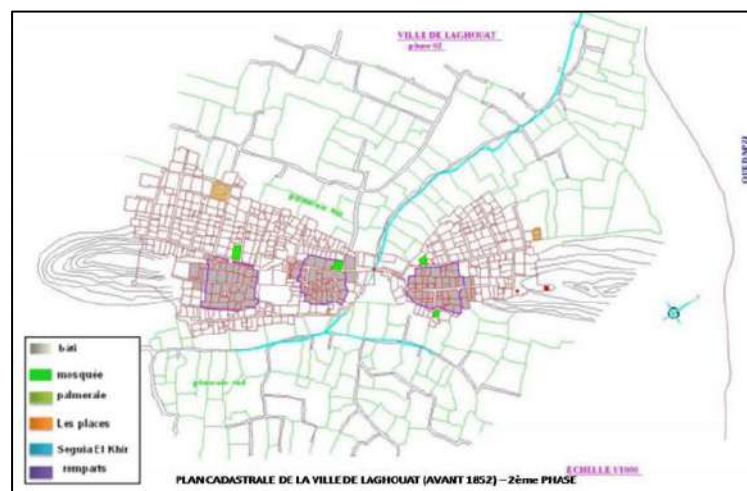


Figure 47: plan cadastral de la ville de Laghouat avant 1852 2ème phase.
Source: établies par les étudiants (Baroud Djamel Eddine et Chetih

La période coloniale (1852-1962) :

L'intervention française a connu deux phases de développement à savoir :

a- 1ère phase (extension mono axiale):

- L'élargissement et l'alignement des voies de circulation.

- La création et l'aménagement des places, exemple (place Rondon, place d'étoile, place du Barail, place de Staël).
- La réalisation de deux forts (Morand 1856, Bouscarène 1857), caserne Bessières 1881, Eglise 1990, mosquée Safah 1874.
- L'armée française avait entamé, dès son installation, plusieurs démolitions dans les quartiers ouest de la ville avec la restructuration de la voirie.

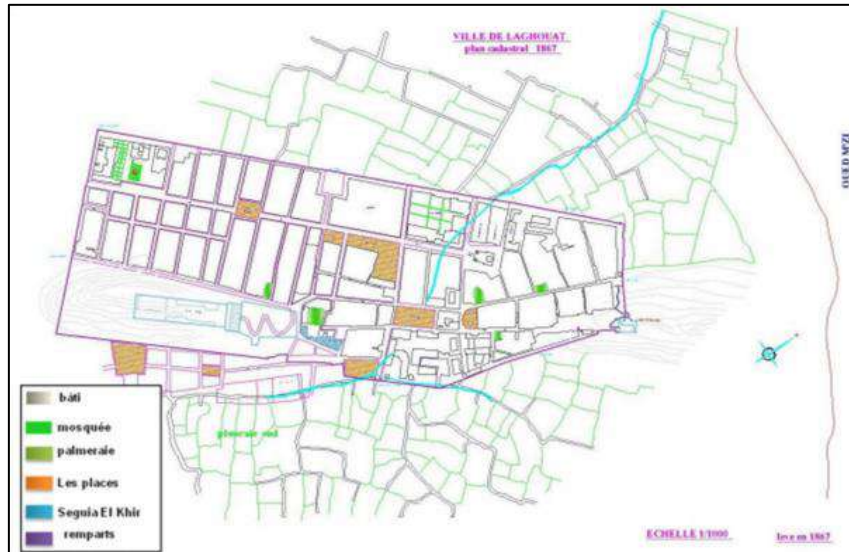


Figure 48: plan cadastral de la ville de Laghouat avant 1852-1962 1ère phase.
Source: établies par les étudiants (Baroud Djamel Eddine et Chetih Azzedine).
Année 2007/2008

b- 2ème phase (extension bi-axiale) :

- Prolongement de la rue Cassaigne (1er novembre) et rue de sud.

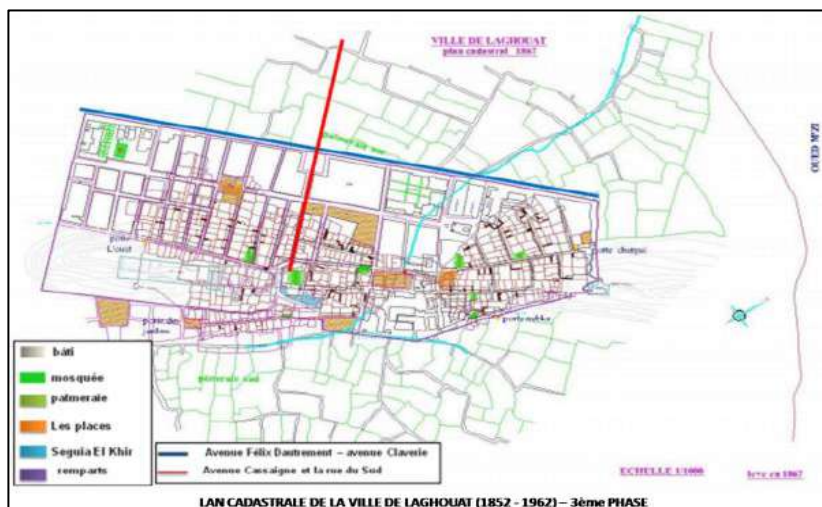


Figure 49: plan cadastral de la ville de Laghouat avant 1852 3ème phase. Source: établies par les étudiants (Baroud Djamel Eddine et Chetih Azzedine). Année 2007/2008

- Création du grand axe : avenue de Sonis – marguerite.
- Dédoulement de la ville parallèlement à l'axe de transit au nord de l'oasis (rue Yusuf – RN°1).
- La place du Barail (la place des oliviers). - La place Rondon.

La période post coloniale (après 1962) :

a- 1ère phase :

La contrainte naturelle de l'oued M'Zi (nord), la caserne Bessiere et le quartier Marguerite (ouest) donne ainsi la priorité d'une croissance urbaine vers la partie (sud-ouest). Ksar Bezaim, structuré par la voie Laghouat -Ksar El Hirane dans la partie (sud-ouest) de la palmeraie sud. Ksar Essadikia structuré par la voie Laghouat -Ghardaïa au niveau du piémont (sud-ouest) de la chaîne Tizigarine. L'extension ouest quant à elle, a suivi le prolongement du boulevard colonial, voie Laghouat – El Houita. Avec le quartier Bouameur au piémont Nord-Ouest de la chaîne Tizigarine.

b- 2ème phase :

Dans cette phase la ville s'est développée par un dédoublement de sa surface initiale suivant la direction (nord-ouest) du côté de Mhafir et suivant l'axe structurant (RN°=1) cette extension est limitée par le djebel Lahmar.

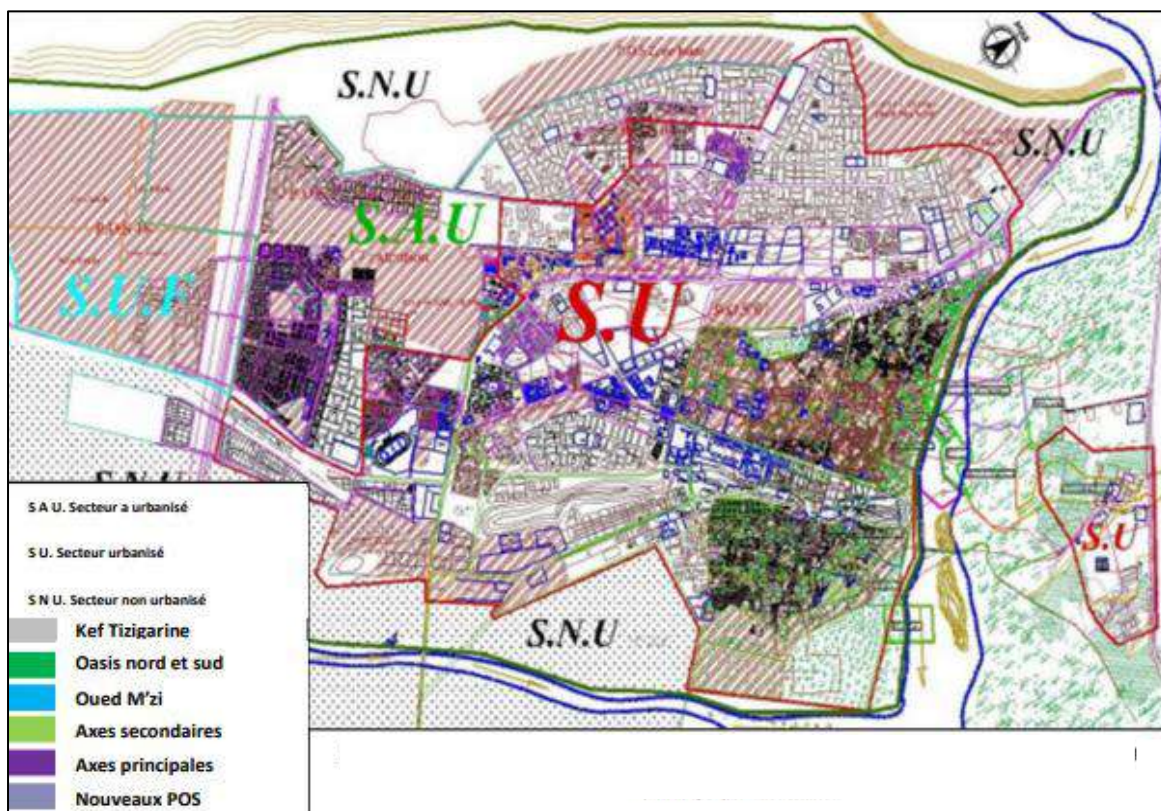


Figure 50: plan cadastrale de la ville de Laghouat actuel échelle 1/20000 .Source: PDAU (arrangé par l'auteur)

III.1.3.Lecture de la ville par la méthode Kevin Lynch :

L'analyse par la méthode Kevin Lynch traite la ville en se basant sur la perception (surtout visuelle) : c'est une analyse sensorielle. Elle s'intéresse à l'étude de cinq éléments : les voies, les limites, les quartiers, les nœuds et les points de repères. Ces éléments permettent d'avoir une image claire de la composition du tissu urbain (points forts, problèmes à résoudre...).

a- Les voies :

Les voies sont des éléments linéaires du paysage urbain permettant l'organisation du mouvement. Les éléments de lecture des voies sont : le tracé, l'alignement, les parois, le gabarit et les activités bordant la voie. Pour notre cas d'étude, les cinq voies les plus importantes de la ville ont été choisies (illustrées ci-contre).



Figure 51 : Les voies qui font l'objet de la lecture.

Source : Mémoire Master en architecture
Conception d'un éco quartier dans la palmeraie de
Laghouat, oubrahem Amira, page 35

La voie	Le tracé	L'alignement	La parois et les activités	Le gabarit
Boulevard urbain (l'ancienne RN1)	Curviligne	Irrégulier	Parois discontinue avec 600m de clôture (cité militaire). La voie est bordée par différents équipements en plus du logement	R+1 et R+2 (pour la majorité)
Rue de l'indépendance	Rectiligne	Régulier (avec des exceptions rares)	Continue avec la présence de clôtures sur une grande partie. Présence de commerce, d'habitat et d'équipement	R et R+1
Voie périphérique	Curviligne	Pas d'alignement	Parois inexistante	/
Boulevard la Sellis	Rectiligne	Régulier d'un côté irrégulier de l'autre	Continue d'un côté discontinue de l'autre. Les activités la bordant sont principalement le commerce et l'habitat	R+2 d'un côté R+3 de l'autre
Rue 1 ^{er} novembre	Rectiligne	Régulier	Continue avec la présence de commerce et d'habitat	R+2 à R+1

Tableau 02: Lecture de la voirie. Source : Mémoire Master en architecture Conception d'un éco quartier dans la palmeraie de Laghouat, oubrahem Amira, page 36

b- Les limites :

Les limites sont des éléments linéaires du paysage urbain, qui forment de véritables ruptures à l'intérieur de la ville. Elles peuvent être naturelles ou artificielle, séparatrices ou unificatrices.

Les limites naturelles sont à maintenir bien évidemment. Oued M'zi est une limite qui nécessitent d'être aménagé afin de dynamiser la ville et d'unifier la commune de Laghouat avec tout son entourage. La limite créée par la ligne électrique est en cour de déplacement car elle constitue une véritable rupture dans le tissu urbain.

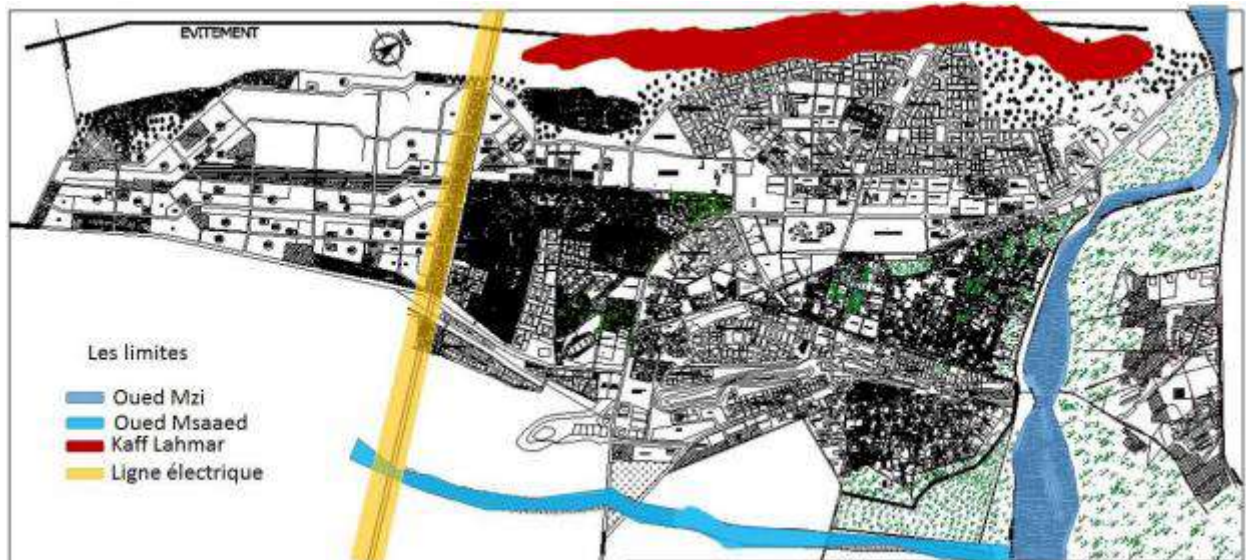


Figure52 : Les limites de la ville. Source : Mémoire Master en architecture Conception d'un éco quartier dans la palmeraie de Laghouat, oubrahem Amira, page 37

c- Les quartiers :

Les quartiers sont des éléments surfaciques de la ville, caractérisés par un certain degré d'homogénéité (perceptive, fonctionnelle, etc.) et permettant à l'utilisateur d'avoir la sensation d'entrer, de sortir ou d'être dans un espace bien défini.

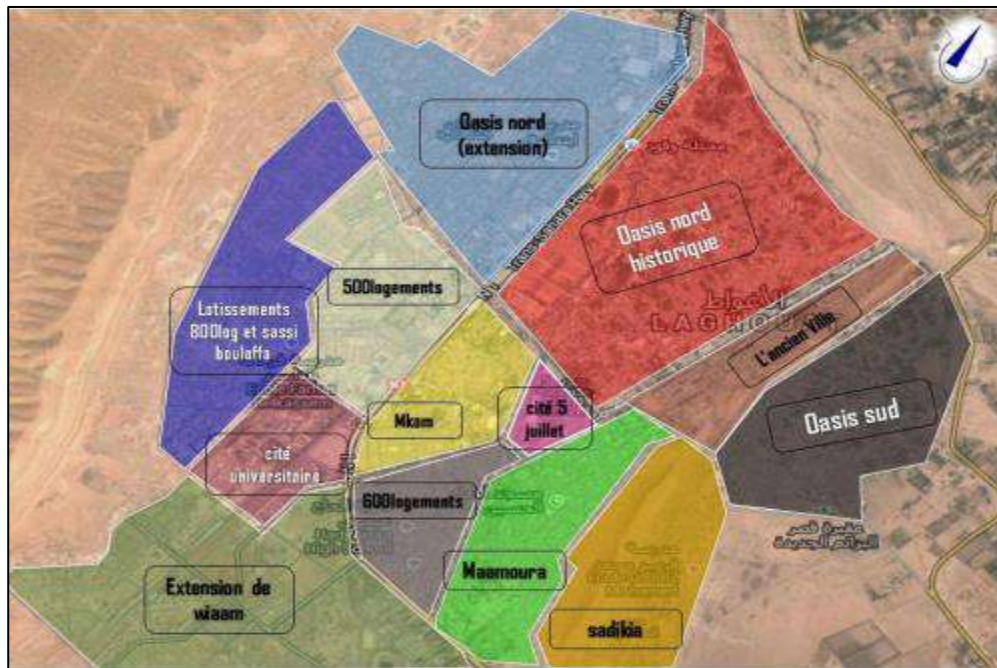


Figure53: Les quartiers de la ville. Source : Mémoire Master en architecture Conception d'un éco quartier dans la palmeraie de Laghouat, oubrahem Amira, page 38.

Le quartier	La forme	La topographie	L'affectation	La typologie	La texture	Le symbole	Le caractère
L'ancienne ville	Pratiquement rectangulaire	En pente	Résidentiel et de services	Architecture traditionnelle	Compacte irrégulière et compacte régulière	Histoire, le noyau primaire	Ksar avec intervention coloniale
Les deux oasis historiques	Trapèze quelconque	Légère pente	Résidentiel avec la présence de commerces et de services	Mixte entre ancienne construction et nouvelle	Compacte irrégulière	Bien-être, histoire et authenticité	Oasien
Cité 5 juillet	Trapèze	plat	résidentiel	Architecture moderne	Éclaté régulière	Nouveau mode de vie	Urbanisme de composition
Maamourah	quelconque	plat	Résidentiel avec la présence de commerces et de services	Lotissements (constructions individuelles)	Éclaté régulière	Certaine image de luxe	/
Cité 600 lgts	quelconque	plat	Résidentiel et commercial	ZHUN	Éclaté régulière	Mixité	Urbanisme de composition
Mkam	quelconque	plat	Résidentiel et commercial	Lotissements (constructions individuelles)	Éclaté régulière	/	/
Extension oasis nord	Trapèze	plat	résidentiel	Lotissements (constructions individuelles)	Éclaté régulière	/	/
800lots+ Saci B	quelconque	plat	résidentiel	Lotissements (constructions individuelles)	Éclaté régulière	/	/
500logts + 300 logts	quelconque	plat	résidentiel	ZHUN	Éclaté régulière	/	Urbanisme de composition
Extension wiaam	quelconque	plat	résidentiel	Habitat individuel, collectif et semi collectif	Mélange entre la texture éclaté régulière et compact régulière	L'épanouissement	Urbanisme stratégique
Sadikia	quelconque	En pente	résidentiel		Compacte irrégulière	/	Spontané

Tableau 03 : La lecture des quartiers de Laghouat. Source : Mémoire Master en architecture Conception d'un éco quartier dans la palmeraie de Laghouat, oubrahem Amira, page 39

Les éléments de lecture d'un quartier sont au nombre de Sept : la forme, la topographie, l'affectation, la typologie, la texture, le symbole et le caractère. Le tableau suivant résume ces éléments de lecture par rapport à la ville de Laghouat. Certains quartiers de la ville de Laghouat sont clairement identifiable grâce à leurs caractéristiques internes qui leur sont propres (typologie architecturale, vocation...), c'est le cas particulièrement pour le centre ancien et les premières extensions. Les quartiers édifiés selon l'urbanisme de composition et les lotissements perdent cette notion de clarté (typologie architecturale banalisée...).

d- Les nœuds :

Les nœuds sont des points focaux et stratégiques, ils peuvent être des intersections de voies, des places ou des lieux de concentration (des nœuds bâtis ou non bâtis). Ce sont des éléments générateurs de flux.

Les nœuds bâtis de la ville :

Nœud	Accessibilité	Stationnement
Gare routière	Bonne	Suffisant
Stade	Bonne	suffisant
Hôtel Marhaba	Bonne	Suffisant
Mosquée Imam Malek	Bonne	Suffisant en dehors des occasions
Palais de justice	Mauvaise	Insuffisant
Université	Bonne	suffisant

Tableau 04 : L'accessibilité et le stationnement des nœuds bâtis. Source : Mémoire Master en architecture Conception d'un éco quartier dans la palmeraie de Laghouat, oubrahem Amira, page 39

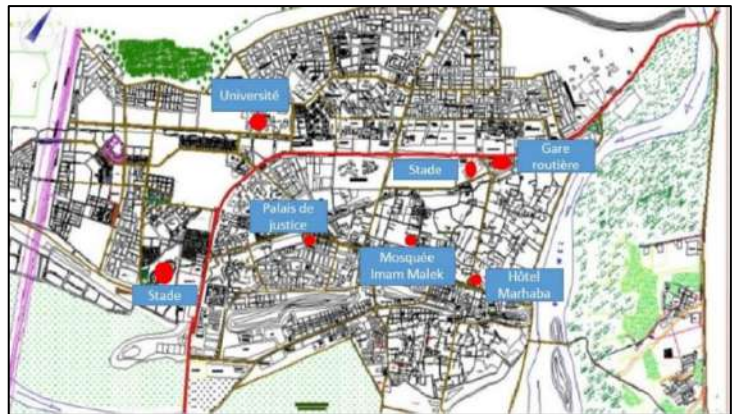


Figure 54: Les nœuds bâtis de la ville de Laghouat. Mémoire Master en architecture Conception d'un éco quartier dans la palmeraie de Laghouat, oubrahem Amira, page 39

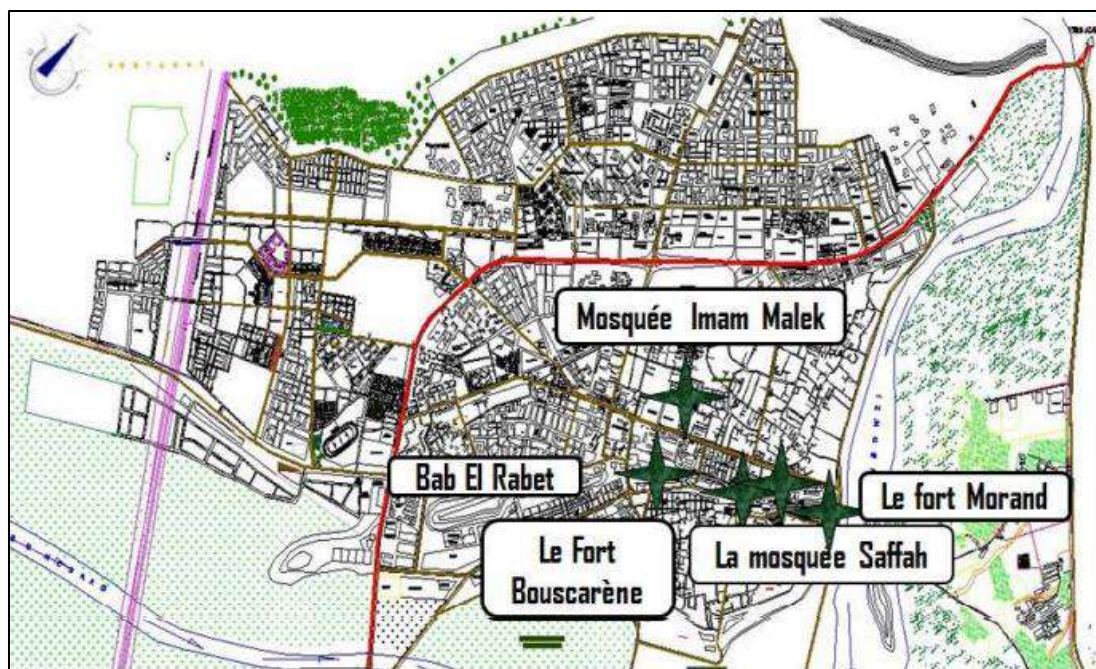


Figure 55: Les nœuds non bâtis. Source : Mémoire Master en architecture Conception d'un éco quartier dans la palmeraie de Laghouat, oubrahem Amira, page 39

Les nœuds non bâtis :

e- Les points de repères :

Les points de repère sont des éléments ponctuels du paysage urbains qui présentent un contraste avec leur entourage qui les rend facilement identifiables. Ils servent à l'orientation dans l'espace urbain et à l'identification de la ville.

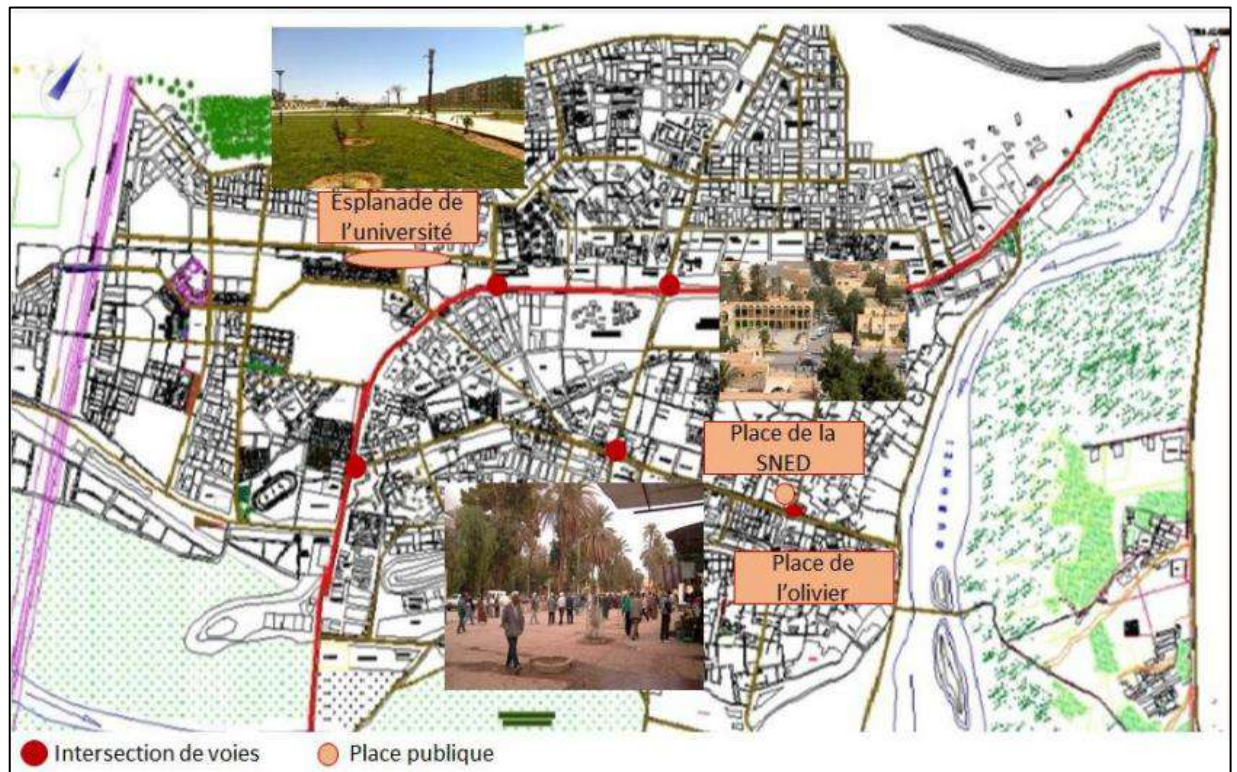


Figure 56: Les points de repères les plus importants de La ville. Source : Mémoire Master en architecture
Conception d'un éco quartier dans la palmeraie de Laghouat, oubrahem Amira, page 41

Les cinq types d'éléments ainsi identifiés interagissent dans la définition du paysage urbain perçu par l'utilisateur. Le résultat final pour la ville de Laghouat étant un paysage assez clair pour l'ensemble bien que par quartier il y ait confusion et difficulté de lecture ou d'orientation (l'extension nord par exemple). Ce qui affaiblit l'imagibilité de la ville.

Synthèse :

D'après cette lecture chronologique on constate que la ville de Laghouat est en pleine croissance ainsi Laghouat à travers le temps se distingue par sa vocation sociale et économique et culturelle.

-La wilaya de Laghouat occupe une position très importante vue sa situation administrative, géographique et touristique.

-L'existence de RN1 constitue un véritable obstacle pour développement harmonieux du tissu urbain.

- l'extension de la ville limitée par la chaîne de montagne djebel l'Achmar et oued m'Zi.

-Croissance urbaine vers nord-ouest.

III.2. Analyse du quartier des 600 logements:

2-1-Motivation du choix du site :

Notre choix s'est porté sur l'ensemble d'habitations de 600 logements (ZHUN 01). Il se trouve dans un milieu urbain très intéressant dans la ville (la ville connaît une extension vers l'ouest). À côté la RN01 qui est l'axe structurant de la ville et l'université qui offre une meilleure perception pour intégrer notre projet de point de vue fonctionnelle et morphologique. Les fonctions centrales

2-2-Présentation et Situation du quartier 600 logt :

Notre quartier 600 logements est situé dans un milieu urbain à l'Ouest de la ville de Laghouat, il se trouve à distance de 2,83 Km de centre-ville historique et bordée par 02 axes structurants (RN01, Boulevard d'indépendance), il s'étend sur une superficie de 13 ha, d'une forme irrégulière avec une topographie plate.

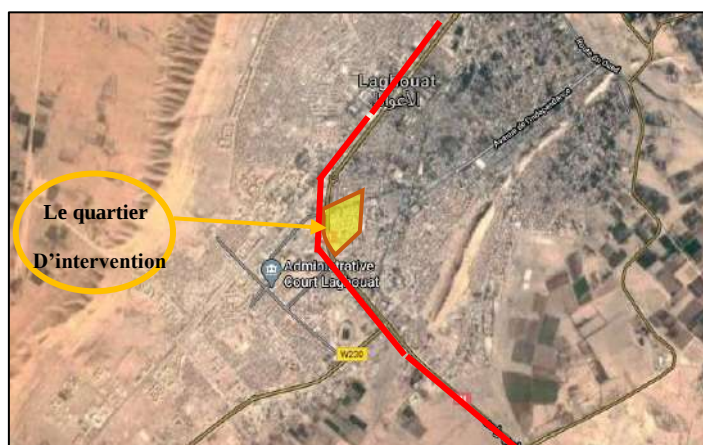


Figure 57 : plan de situation du quartier 600 logements par rapport à la ville de Laghouat, source : Google Earth

2-3-Fiche technique du quartier :

Superficie	Nombre Bloc	Surface Bâti	Surface Non Bâti	Nombre D'habitants
13 ha	Forme H : 15 Gabarit : R+2	2,59 ha	Voirie Espace Résiduel 6,1 ha 4,6 ha	6531 habitants
	Forme de Barre : 86 Gabarit : R+2, R+3,			

Tableau 05 : Fiche technique du quartier 600 logements, Source : L'OPGI

2-4-Limites du quartier :

Notre quartier est limité par:

- Au Nord par lotissements M'Kam (R+1, R+2)
- Au sud par les deux cités 482 et 100 logements (R+1, R+4)
- A l'est par propriétés privées (R+1)

- A l'ouest par la RN 01 et (le nouveau siège de la wilaya, L'OPGI...(R+1, R+2)

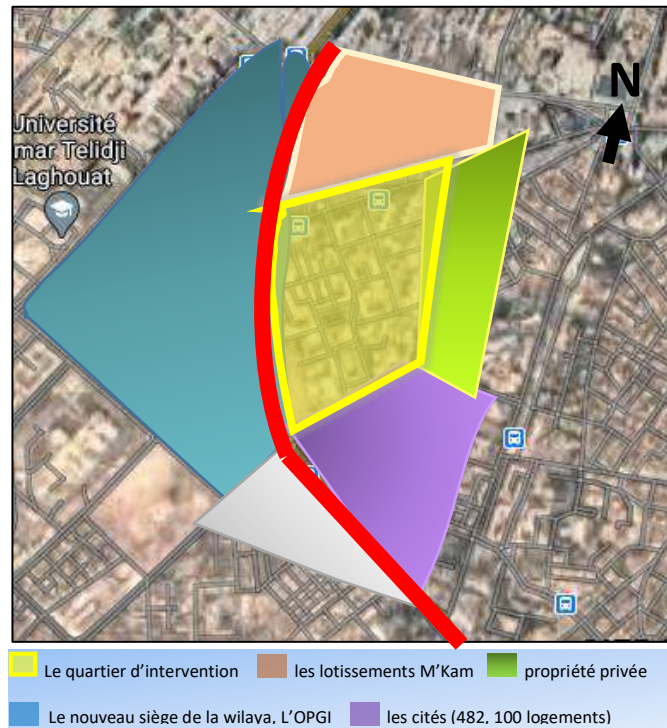


Figure 58 : les limites du quartier 600 logements, Source : Google earth. Traité par : Auteur

2-5-Lecture historique du quartier :

Toute lecture analytique d'un site urbain doit débiter par une lecture historique, ou le temps à sa part, ce qui nous permet de comprendre le processus de formation et de transformation des éléments ayant joué un rôle important dans la structure du site.

D'après la lecture historique de la ville on remarque que :

- Notre quartier est construit dans la période post coloniale.
- Les bâtiments 600 logements sont construits dans la ZHUN 01 aux années 1970, dans ce qui représentait à l'époque la périphérie de la ville. Ou les bâtiments d'habitation étaient la seule constituante du quartier, sans équipements.
- Injection de quelques équipements avec le développement de l'urbanisation de la ville. (lycée, salle de soins...).

Type de construction	Affectation	Type d'activités	Degré d'entretien	Topographie	Le symbole
Habitat collectif (R+2, R+3, R+4)	Quartier résidentiel (équipements éducatifs et commerce de proximités)	Résidentielle Commerciale Education administrative	sale	Relativement plats	Il n'y a pas de symbole

2-6-La trame Viaire :

Classifications des voies et accessibilité du quartier :

Le classement de la voirie a été fait en trois réseaux, les réseaux primaire, secondaire et Tertiaire, qui découpent le quartier et qui permettent une bonne desserte au quartier.



Figure 59: Classifications des voies et accessibilité du quartier 600 logements, Source : Google Earth., Traité par : Auteur

Légende

- Voie Mécanique principale
- Voie Mécanique Secondaire
- Voie Mécanique tertiaire
- Nœud Majeur
- Nœud Mineur

A partir de notre analyse du tracé viaire et sa morphologie, on distingue que au niveau du notre quartier il y'a 3 types de voies :

- Voie structurant de la ville :

La Route Nationale N01 c'est une Double voie, qui permet un déplacement rapide au sein de la ville et facilité la circulation vers les différents quartiers de la ville.

- Axe structurant (est-ouest):

C'est un axe structurant de la ville, qui relie l'ancienne ville avec les nouvelles extensions.

Voie tertiaire :

L'axe tertiaire à un rôle essentiel de permettre l'accès aux logements, des équipements, des stationnements. On remarque que dans notre quartier les voies tertiaires sont mal aménagées

2-7-La structure du quartier :

Occupation des ilots :

La fonction de parcellaire est résidentielle (habitat collectif) et fonctionnel (équipements éducatives et de services).

Le quartier comprend un seul type d'habitat, c'est l'habitat collectif (R+2, R+3, R+4) forme des barres (2 logs par palier) et tours (3 logs par palier), et quelque équipement d'accompagnements qu'on peut les classer selon leurs fonctions comme suit :



Figure 60: La Route Nationale N01 Source : Auteur



Figure 61: Axe principale Source : Auteur

- Equipements éducatifs (Cem + Lycée)
- Equipements de sanitaire : salle de soin.
- Commerce de proximité et services.

Le Cadre non bâti (Espaces extérieurs) :

Les espaces extérieurs constituent un élément essentiel du paysage urbain, c'est un espace à vivre, un espace qui joue un rôle assez important dans la ville.

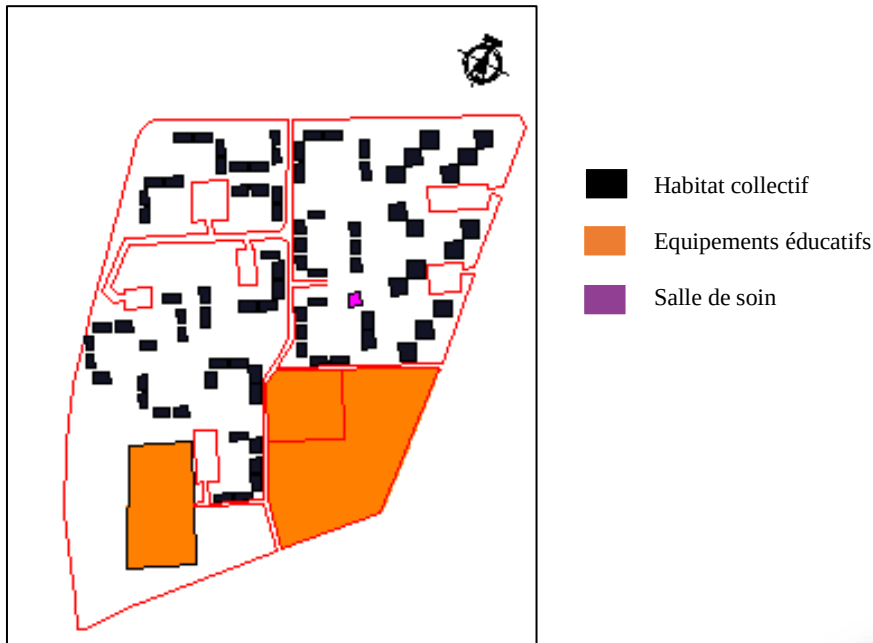


Figure 62: carte présenter Le bâti existant dans le quartier / établie par l'étudiante .PDAU de Laghouat 2003.

Les espaces extérieurs :

- Mauvaise qualité d'aménagements, et absence des espaces verts au milieu urbain provoquant un manque d'appropriation des espaces publics.
- Espace résiduel aux fonctions mal définies, due principalement à l'absence de mobilier urbain.
- Absence des espaces publics (air de jeux ...).
- L'utilisation de ces espaces publics pour le stationnement (absence des aires de stationnement).

Le stationnement :

On remarque un manque des aires de stationnements au niveau du quartier, et un stationnement illicite à proximité des bâtiments pour les habitants et leurs invités. Ce stationnement illicite s'effectue à cause du manque d'aménagement des espaces publics et exprime un grand manque dans l'offre de stationnement.

Les espaces verts :

On remarque qu'il y a un manque et une négligence de l'aménagement des espaces verts et aires de jeux dans le quartier.



Figure 63: les espaces extérieurs dans le quartier , source : auteur

Les atouts et Les handicaps du quartier 600 logements :

Les Atouts du quartier :

Le quartier est bordé par 2 axes structurants de la ville (RN01, Axe principale)

La proximité des équipements importants et structurants de la ville de Laghouat tel que (l'université, la grande mosquée, l'OPGI, le nouveau siège de la wilaya...)

La disposition des nœuds importants.

Les handicaps du quartier :

Les problèmes de notre quartier touchent deux échelles, la ville et le quartier :

Le dysfonctionnement de la centralité : le quartier se trouve dans une position centrale du tissu urbain sans pour autant assurer la fonction de centralité, malgré qu'il soit entouré d'activités centrales (université, banques ...), notre quartier d'intervention constitue un creux au milieu de ces équipements.

Malgré sa proximité spatiale de la ville et ses points stratégiques, le quartier entretient une faible relation fonctionnelle avec ces derniers.

Manque d'attractivité, due à l'absence d'équipements sportifs et de loisir dans le quartier.

L'absence d'une exploitation logique des voies selon la hiérarchie et leur rôle au niveau de la ville (Axe structurant est-ouest) ; les parois de l'axe principal sont mal traitées et non alignées.

La mauvaise disposition des blocs par rapport à la voie.

Les blocs ne sont pas alignés le long des voies ce qui crée des espaces mal définies et non appropriés.

Les espaces publics sont quasi inexistantes.

Les nombreux espaces verts prévus sont devenus plutôt des parkings.

Problème de stationnement .

L'existence de plusieurs poches vides qui sont transformées en des endroits de collecte des déchets ce qui influe négativement sur l'image du quartier et de la ville.

Synthèse :

Malgré la position importante de la cité 600 logements, sa proximité de la RN01 et des grands équipements et malgré tous ses atouts, l'image de la cité reste médiocre:

- Une rupture urbaine entre le quartier et le centre historique de la ville.
- Une monotonie urbaine.
- Dégradation du cadre bâti.
- Manque des équipements d'accompagnement au sein du quartier.
- Manque d'espaces verts et des lieux de rencontres et de détente.

Chapitre

Conceptuelle

IV. Chapitre conceptuelle :

Introduction :

Ce chapitre conceptuel Comprendra les principes et les concepts utilisé dans le projet, ainsi il éclaircira les idées fondamentales pour notre intervention urbaine, un processus qui s'exprime sur le résultat de notre projet.

Notre projet est le résultat de combinaison entre les différentes données {thématique, contextuelle,}, c'est la synthèse de l'analyse des problèmes existants résolus afin d'obtenir un quartier attractive et agréable à vivre, et qui joue bien son rôle de centralité.

1-L'objectif du projet:

Notre intervention dans le cité des 600 logements a été employé pour résoudre un certain nombre de maux dont souffre ce dernier à savoir :

- ❖ Son enclavement et son isolement par rapport au centre historique de la ville.
- ❖ La dégradation du cadre de vie.
- ❖ L'absence de mixité fonctionnelle et sociale.

2-Les grandes lignes de notre intervention urbaine au niveau du quartier :

Intégrer le quartier dans son tissu urbain par :

Intégrer le cité dans son tissu urbain par :

La Créations des équipements structurants à l'échelle de la ville.

La Requalifications des voies pour améliorer la circulation et la liaison avec le centre-ville.

Assurer la mixité fonctionnelle par :

La Création des nouveaux équipements importants pour répondre aux besoins des usagers.

-Renforcement de l'activité commerciale et de services.

Développer l'offre en stationnement par :

Création des garages de stationnement pour améliorer le stationnement au quartier.

Assurer la mixité Sociale par :

-Création des espaces de rencontre et de loisirs.

-Requalification l'espace centrale et la création d'un mini parc urbain naturelle au cœur du quartier.

-Création des espaces verts et des points d'eau pour crée un micro climat.

Offrir un cadre de vie d'une qualité meilleure aux habitants : Une forme urbaine et une densité prévisionnelle liée à la typologie du quartier et à la proximité des commerces et équipements.

3-Les étapes de réhabilitation urbaine sur notre quartier :

Etape 01 :

Renforcé la centralité du quartier et assuré son insertion urbaine par :

1-**Démolition** 180 logements et La création des équipements publics structurants (un centre d'affaire, un centre commerciale et un centre sportif) qui ont un rayon de service à l'échelle de la ville et cela au côté Nord-est du notre quartier à proximité de l'axe structurant (est-Ouest) et des équipements important (banques....) Pour une nouvelle vision d'économie et pour assurer la mixité Fonctionnelle et sociale, l'animation et l'attractivité, au niveau du quartier et améliorer son image et l'image de la ville.

2- **Alignement** des bâtiments le long de la voie (est-ouest) et Réaffecter les RDC des blocs en locaux de commerce et de servies pour Créer une paroi urbaine bien allégée

3-**Requalification** de la voie (est-ouest).

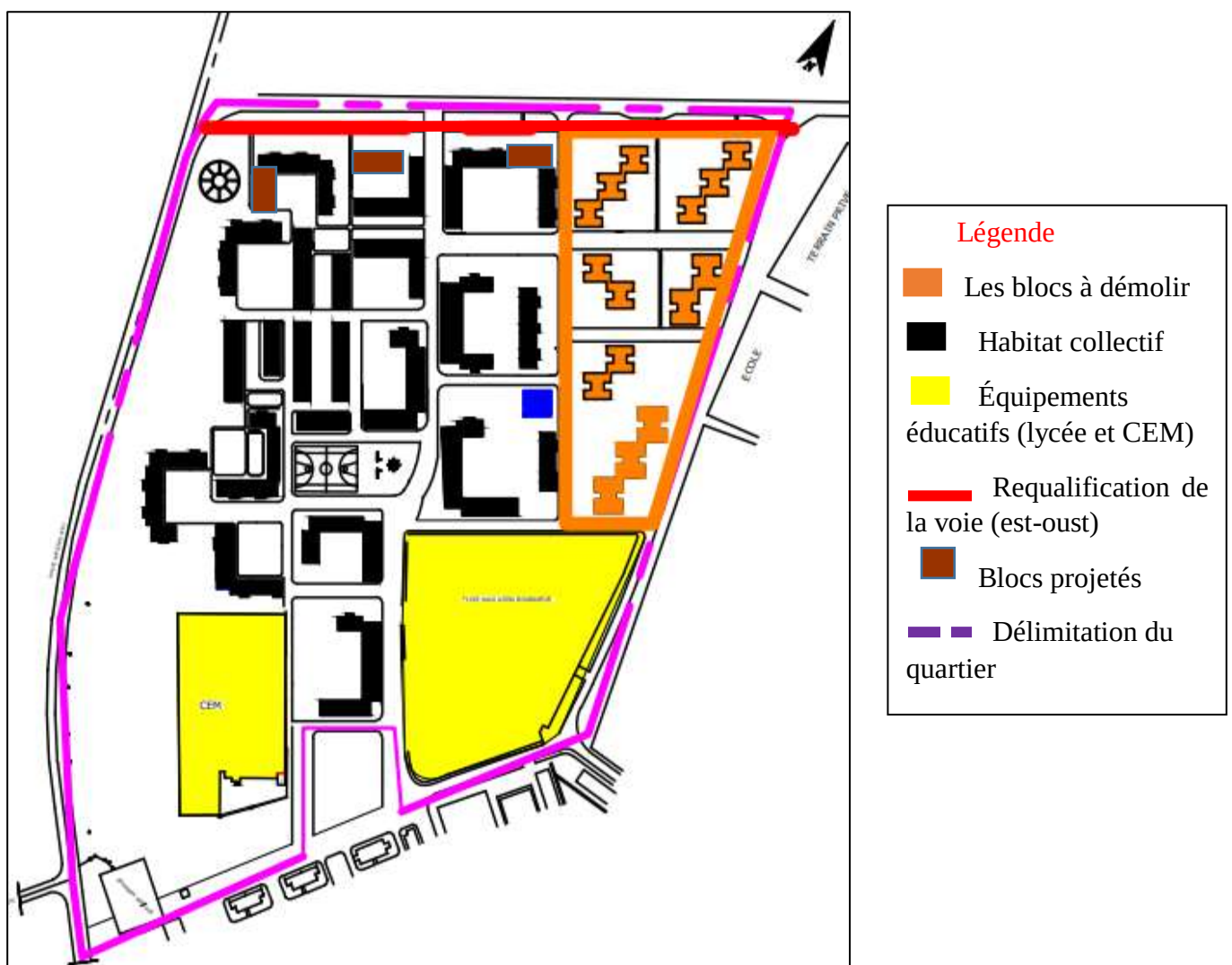


Figure 64: vue en plan représente les interventions de l'étape 1. Source : auteur

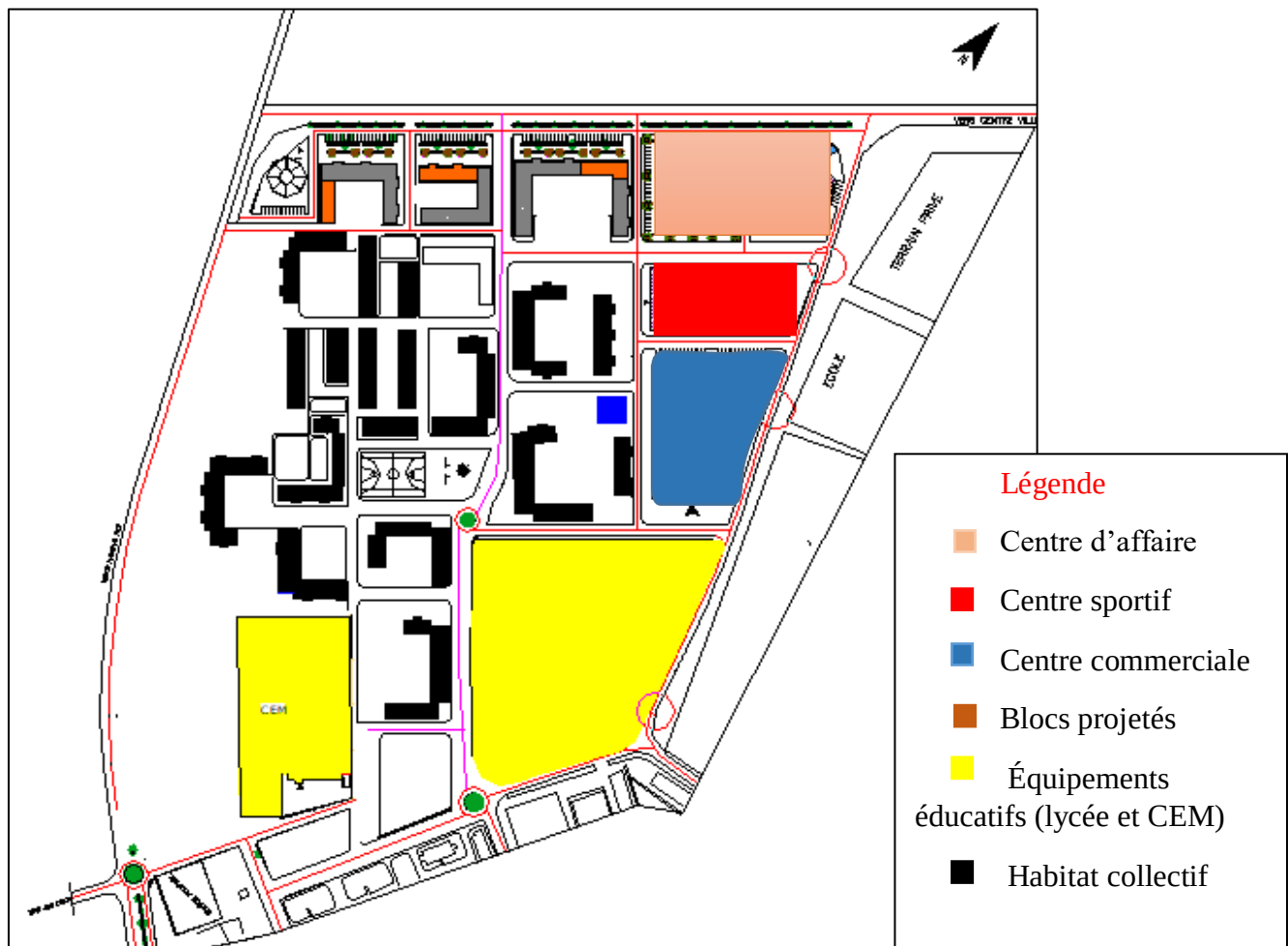


Figure 65: vue en plan représente les interventions de l'étape 1. Source : auteur



Figure 66: Réaffecter les RDC des blocs en locaux de commerce et de services, source : auteur

Etape 02 : accessibilité

1-Requalification de la rue commerçante (Nord-sud)

2-Requalification des rues intérieures et l'ouverture des nouvelles rues, ce qui a Facilité le déplacement dans le quartier pour améliorer l'accessibilité.

3- création d'une nouvelle voie en parallèle à la RN01 pour rendre le quartier plus accessible.

4- Valorisation des Voies existantes par le mobilier urbain et les plantations.

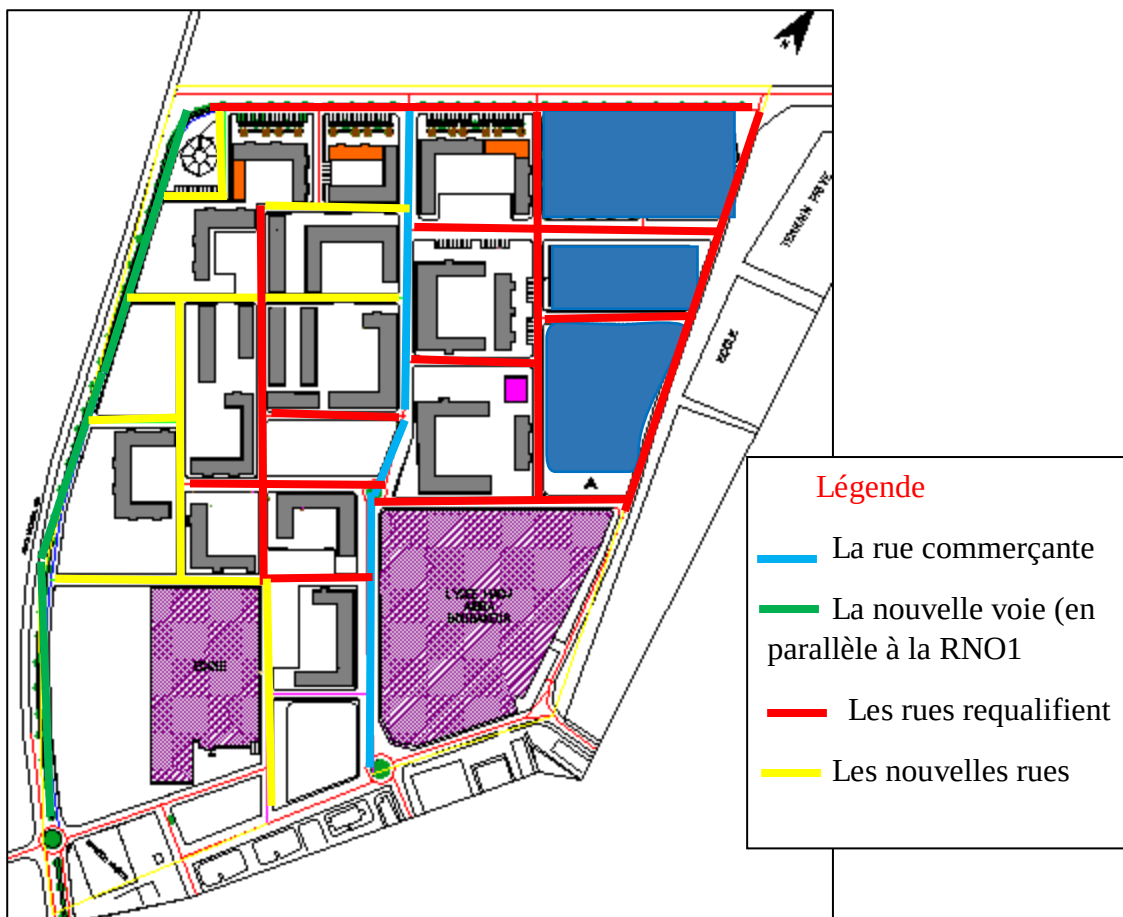


Figure 67: vue en plan représente l'accessibilité au quartier. Source : auteur

Etape 03 : Matérialiser (l'appropriation de) l'espace

1-Projeter des nouveaux blocs d'habitat collectif et des garages de stationnement sa nous permet de Fermer les ilots et supprimer les espaces résiduelles pour avoir un espace bien définies, métrisée et appropriable, ilot fermée structurée aves des espaces privatifs à l'intérieure.

2-Occuper les espaces libres (résiduelles) pour crée l'équilibre et l'homogénéité au point de vue morphologie.

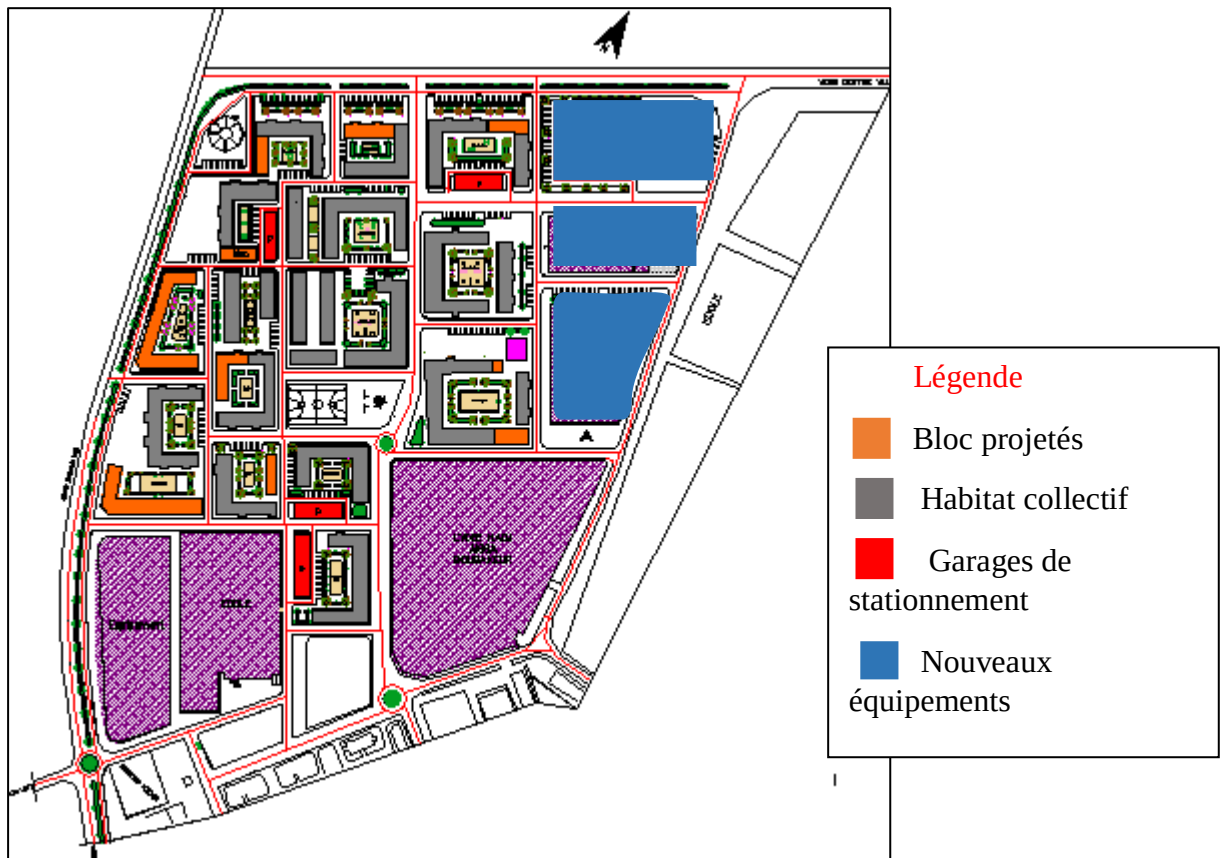


Figure 68: vue en plan représente l'appropriation de l'espace. Source : auteur



Figure 69 : les ilots fermés, source auteur

Etape 04 : développer l'offre en Stationnement :

1-**Création** des garages de stationnement aux niveaux des îlots résidentiels pour répondre aux besoins des habitants en stationnement sécurisés et améliorer leur cadre de vie et pour assurer l'appropriation de l'espace.

2- **Création** de stationnements publics sur les voiries et de stationnements privés pour bâtiments à usage de logements.

3-**Création** des aires de stationnement public sur les voiries et des parkings souterrains pour les nouveaux équipements.

4-**Création** de stationnement de surface dans les cœurs des îlots d'habitat collectif (stationnement résidentiel).

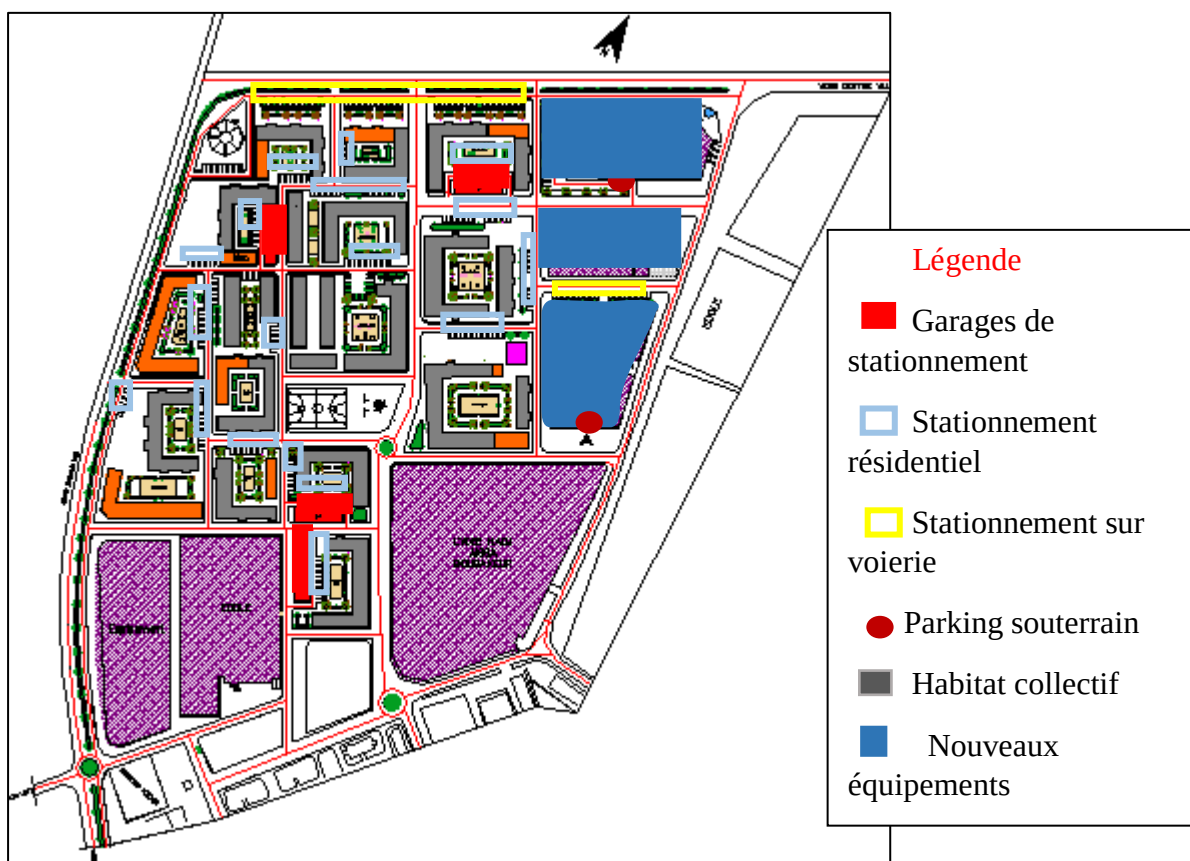


Figure 70: vue en plan représente l'implantation des aires de stationnement dans le quartier. Source : auteur

Etape 05: La Création des espaces publique végétalisés et des points d'eau

1-**Requalification** le centre de la cité avec la création d'un mini parc urbain naturel offre aux habitants un jardin partagé, des aires de jeux aux enfants et un terrain de sport aux jeunes pour les activités en plein air, ce qui peut l'enrichir en qualité de continuité visuelle et paysagère.

2-**Création** d'espaces publics de qualité dédiés à la promenade, aux loisirs et à la détente, poumon vert du quartier.

3-**Réaménager** et embellir les pieds d'immeubles et crée des espaces bien aménagé et sécurisée au cours des ilots

4-**Création** des points d'eau (des fontaines etc..) en vue d'équilibrer la qualité d'air atmosphérique et crée un micro climat à l'intérieur du quartier.

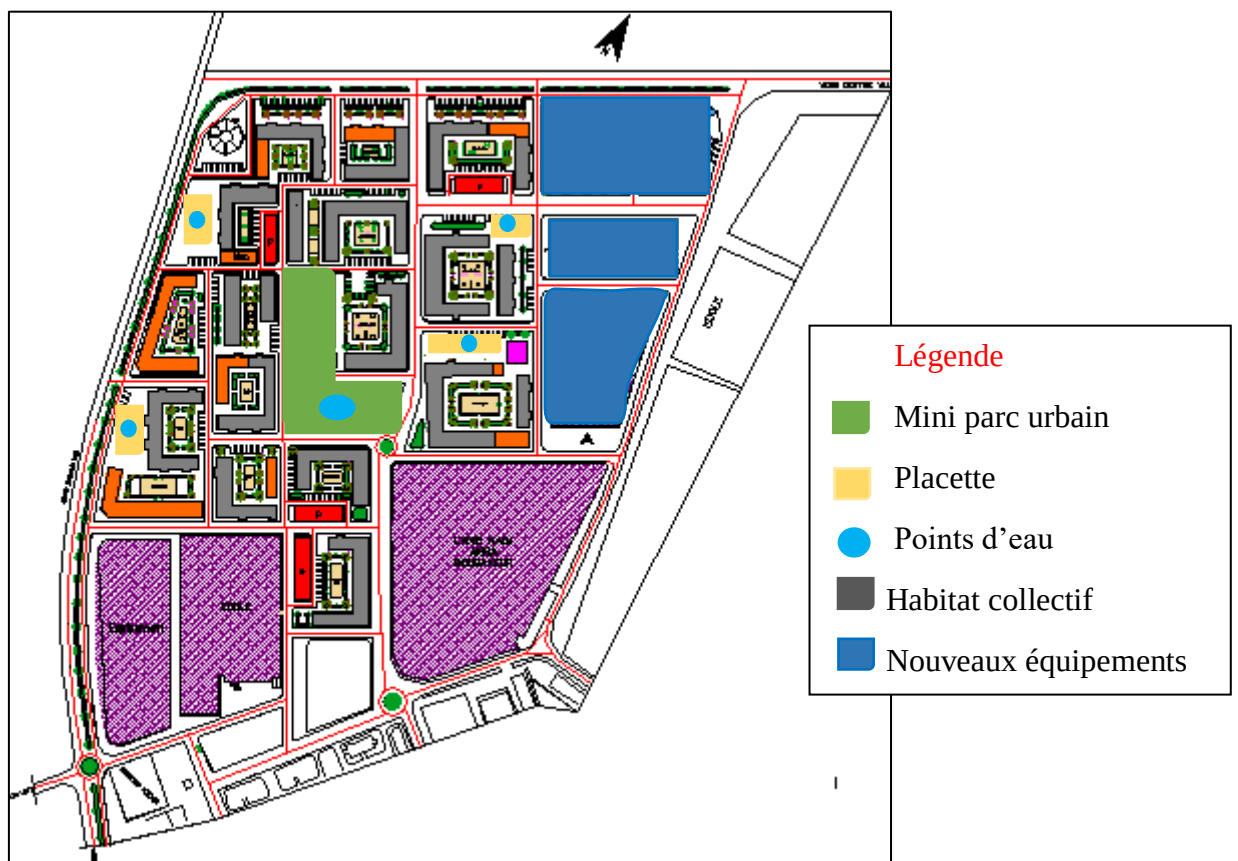


Figure 71: vue en plan représente les espaces végétalisés et les points d'eau dans le quartier. Source : auteur

Les espaces publics dans le projet :

Le mini parc urbain naturel offre aux habitants un jardin partagé, des aires de jeux aux enfants et un terrain de sport aux jeunes pour les activités en plein air, ce qui peut l'enrichir en qualité de continuité visuelle et paysagère.



Figure 72 : vue sur le mini parc, source : auteur

Les placettes : aménagement de détente pour favoriser les échanges sociaux et assuré la mixité sociale.



Figure 73 : vue sur la placette, source : auteur

Les types de stationnement dans le quartier :

Les garages de stationnement implanté aux niveaux des ilots résidentiels, c'est un type de stationnement sécurisé pour répondre aux besoins des habitants, et améliorer leur cadre de vie.



Figure 74: garages de stationnement, source: auteur

Stationnement résidentiel aux niveaux des cœurs des ilots d'habitat collectif destinées aux habitants du quartier et leur invitées.



Figure 75 : stationnement résidentiel, source : auteur

Stationnement sur voirie :



Figure 76: stationnement sur voirie, source : auteur

Les vues 3D :



Figure 77 : Vue globale du projet, source : auteur

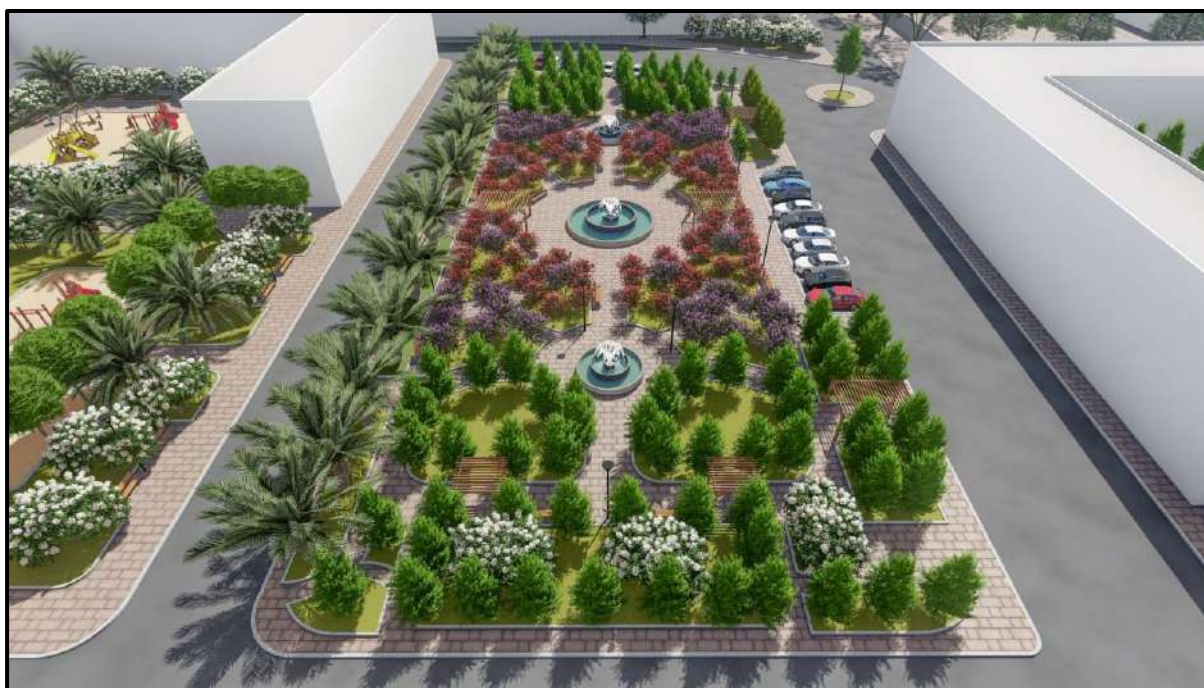


Figure 78 : vue sur le jardin, source : auteur



Figure 79 : vue sur le centre commerciale, source : auteur



Figure 80 : vue sur la placette, source : auteur



Figure 81 : Vue sur la voie Nord-est du quartier, source : auteur

Conclusion générale :

Ce travail nous a aidé à répondre à la problématique et a permis de confirmer toutes nos hypothèses ; il permet aussi d'atteindre les objectifs fixés au début de la recherche, avec l'injection de nouveaux équipements, l'amélioration de l'accessibilité, l'amélioration de l'offre en stationnement, la création des espaces verts et de détente.

La cité des 600 logements est devenue un lieu de vie et d'échanges qui joue bien son rôle de centralité, avec une nouvelle image qui répond aux besoins des habitants et impressionne les visiteurs.

Enfin nous espérons avoir atteint notre objectif fixé dans lequel nous avons déployé des efforts collectifs et consulté des personnes, des livres et des mémoires en plus, de bénéficier d'expériences d'un encadrement réussi avec succès.

Bibliographie :

Les ouvrages :

(Merlin pierre, choay Françoise 2015), Dictionnaire de l'urbanisme et de l'architecture P320.

Neufeuert 8^{ém} édition

Formes urbaines: de l'îlot à la barre

Les thèses :

Mémoire Master en architecture Conception d'un éco quartier dans la palmeraie de Laghouat, oubrahem Amira, promos 2015.

Mémoire de magister Oran Mr nadji Mohamed réalisation d'un éco –quartier, Année 2015.

Mémoire de magister, biskra BOUSSEBCI, KHALIDA (2019) L'impact de la configuration de l'atrium sur le confort thermique et respiratoire dans les zones à climat chaud et aride (Cas de la ville de Laghouat)

Maghraoui .n, « quel habitat pour l'Algérie ».thèse de doctorat. Architecture urbanisme. Université de Constantine 2004

TOUMI.B, 2010/2011 : « Habitat collectif promotionnel », Mémoire de fin d'étude en vue de l'obtention du diplôme d'architecte d'état, Université de Tébessa.

Sites d'internet :

<https://www.virages.com/Blog/Dimensions-Places-De-Parking>

<https://www.ornikar.com/permis/conseils->

www.google.com