

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

**REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE**

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

**Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique**

جامعة أبي بكر بلقايد- تلمسان -

Université Aboubakr Belkaïd- Tlemcen -

Faculté de TECHNOLOGIE



**MEMOIRE**

Présenté pour l'obtention du **diplôme** de **MASTER**

**En : ARCHITECTURE**

**Spécialité : ARCHITECTURE**

**Par : SAIDI Zouaouia**

**Matricule : 21060000701**

**Sujet**

**LA RECONQUETE D'UNE FRICHE FERROVIAIRE : FORUM  
D'AFFAIRES DANS LE QUARTIER DE LA GARE A SAIDA**

Soutenu publiquement, le Mardi 28 Juin 2022, devant le jury composé de :

Mme MALTI Maliha	MCB	Université de Tlemcen	Présidente
Mme BRIKCI Samira	MAA	Université de Tlemcen	Examinatrice
Mme BENAMMAR Meriem	MAA	Université de Tlemcen	Examinatrice
Mr KASMI Mohammed El Amine	MCA	Université de Tlemcen	Encadrant

Année universitaire : 2021/2022

## Remerciements

**الحمد لله الذي بنعمه تتم الصالحات**

Je remercie tout d'abord LE BON DIEU, le tout puissant, de m'avoir donné la force, le Courage et la patience pour achever ce travail.

Je tiens à exprimer mes sincères remerciements à Mr KASMI pour son suivi, ses directives, sa disponibilité et surtout ses judicieux conseils durant toute cette année.

Un grand merci aux membres du jury d'avoir accepté de juger mon travail.

## **Dédicaces**

En premier lieu, je dédie ce travail à ma chère grand-mère qui nous a quittés cette année ainsi que mon cher grand père.

A mes parents, mes sœurs et frères, mon cher Abderrahmane, ma famille et mes chères amies qui ont toujours soutenu mes efforts et m'ont soutenu dans les moments de faiblesse.

## Résumé

Le phénomène de l'étalement urbain et l'apparition des friches n'ont épargné aucune ville du monde. De même pour les villes algériennes en générale et la ville de SAIDA en particulier qui ont été influencées par plusieurs politiques urbaines, ce qui a donné naissance à des villes qui ne cessent de s'étaler même sur leurs sols naturels. Et avec les efforts orientés principalement vers les nouvelles extensions des villes, il ya eu un délaissement des tissus existant et préexistant, comme la cas de la ville de SAIDA qui est une ville coloniale des hauts plateaux Ouest, qui s'est étalée d'une manière anarchique selon la forme déstructurée ce qui s'est répercuté sur son tissu colonial qui de part sa forte identité morphologique, sa diversité fonctionnel et son paysage, il est marqué par la vétusté de son cadre bâti ainsi que l'apparition de friches tel que la friche ferroviaire du quartier de la gare et les activités incompatibles qui présentent un potentiel foncier qui peut concrétiser le concept de faire la ville sur la ville et contrebalancer l'étalement urbain.

Et dans une optique de promouvoir la ville de SAIDA en un pôle d'équilibre des haut plateaux Ouest et avec la présence de la friche ferroviaire du quartier de la gare SAIDA , et vu l'image déplaisante et les dysfonctionnements générés et reflétée par sa présence (elle constitue un obstacle physique et une rupture morphologique du tissu) au niveau d'un fragment du quartier de la gare qui se situe entre le centre et les extensions ouest de la ville ; mais elle se caractérise de part sa situation stratégique sur un des axes structurants de la ville et son potentiel foncier important, sa reconquête s'avère comme un levier pour redonner une nouvelle identité au fragment et à la ville à travers une stratégie urbaine traduite par une série de proposition d'intervention et d'action, renforcer par une esquisse architecturale ; un genre de renaissance de part la nouvelle vocation relative aux services supérieurs et le style architectural proposé.

**Mots clés:** Friche Ferroviaire, Reconquête, Saida, Tissu Colonial, Services Supérieurs.



## ملخص

ظاهرة الزحف العمراني وظهور الأراضي القاحلة لم تستثن أي مدينة في العالم. وبالمثل بالنسبة للمدن الجزائرية بشكل عام ومدينة سعيدة بشكل خاص التي تأثرت بالعديد من السياسات الحضرية ، مما أدى إلى ظهور مدن تستمر في الانتشار حتى على تربتها الطبيعية. ومع الجهود الموجهة بشكل رئيسي نحو التوسعات الجديدة للمدن، كان هناك إهمال للأنسجة الموجودة مسبقا ، كما هو الحال بالنسبة لمدينة سعيدة وهي مدينة استعمارية من الهضاب الغربية العليا، والتي انتشرت بطريقة فوضوية وفقا للشكل غير المنظم الذي انعكس على نسيجها الاستعماري الذي يتميز بهويته المورفولوجية القوية، تنوعه الوظيفي ومناظره الطبيعية ، تتميز بتقادم بيئتها المبنية وكذلك ظهور الأراضي القاحلة مثل الأراضي القاحلة للسكك الحديدية في منطقة المحطة والأنشطة غير المتوافقة التي تقدم إمكانات الأرض التي يمكن أن تجسد مفهوم جعل المدينة على المدينة وموازنة الزحف العمراني

ومن أجل النهوض بمدينة صيدا في قطب توازن المرتفعات الغربية ومع وجود السكك الحديدية القاحلة التابعة لناحية محطة صيدا، ونظرا للصورة غير السارة والاختلالات التي ولدتها وانعكست عن وجودها (فهي عقبة مادية وكسر مورفولوجي في النسيج) على مستوى جزء من حي المحطة الذي يقع بين المركز والامتدادات الغربية للمدينة ؛ لكنها تتميز بموقعها الاستراتيجي على أحد محاور هيكلية المدينة وإمكاناتها الأرضية الكبيرة، فانتعاشها رافعة لإعطاء هوية جديدة للجزء والمدينة من خلال استراتيجية حضرية تترجمها سلسلة من المقترحات للتدخل والعمل، معززة برسم معماري، نوع من الولادة الجديدة للمهنة الجديدة المتعلقة بالخدمات العليا والنمط المعماري المقترح.

**المفاتيح:** السكك الحديدية القاحلة، إعادة الفتح، سعيدة، النسيج الاستعماري، الخدمات المتفوقة.

## Summary

The phenomenon of urban sprawl and the appearance of wastelands have spared no city in the world. Similarly for Algerian cities in general and the city of SAIDA in particular which have been influenced by several urban policies, which has given rise to cities that continue to spread even on their natural soils. And with the efforts directed mainly towards the new extensions of the cities, there was a neglect of the existing and pre-existing fabrics, as the case of the city of SAIDA which is a colonial city of the Western high plateaus, which spread out in an anarchic way according to the unstructured form which was reflected on its colonial fabric which of share its strong morphological identity, its functional diversity and its landscape, it is marked by the obsolescence of its built environment as well as the appearance of wastelands such as the railway wasteland of the station district and the incompatible activities which present a land potential which can concretize the concept of making the city on the city and counterbalance the urban sprawl.

And in order to promote the city of SAIDA in a pole of balance of the western highlands and with the presence of the railway wasteland of the district of the station SAIDA, and given the unpleasant image and dysfunctions generated and reflected by its presence (it is a physical obstacle and a morphological break in the fabric) at the level of a fragment of the district of the station which is located between the center and the western extensions of the city; But it is characterized by its strategic location on one of the structuring axes of the city and its significant land potential, its recovery is a lever to give a new identity to the fragment and the city through an urban strategy translated by a series of proposals for intervention and action, reinforced by an architectural sketch, a kind of rebirth of the new vocation related to higher services and the proposed architectural style.

**Keywords:** Railway Wasteland, Reconquest, Saida, Colonial Fabric, Superior Services.

# Sommaire

Remerciements .....	I
Dédicaces.....	II
Résumé .....	III
Summary.....	V
Sommaire.....	VI
Table des illustrations.....	XII
Introduction générale.....	1
Problématique.....	2
Objectifs.....	4
Méthodologie et structure du mémoire.....	4
ChapitreI: Définitions Sémantiques Relative à une Friche Ferroviaire.....	6
Introduction.....	7
1. Les friches, des formes multiples .....	7
1.1. Définitions associées au concept de friche .....	7
1.2. Typologies des friches .....	8
1.2.1. Les critères d'identification des friches .....	8
1.2.2. Les types de friches par rapport au mode d'occupation antérieur.....	9
2. La friche ferroviaire.....	12
2.1. Définition de la friche ferroviaire :.....	12
2.2. Les catégories de friches ferroviaires :.....	13
2.2.1. La friche liée au génie ferroviaire .....	13
2.2.2. La friche liée au bâtiment de gare .....	13
2.2.3. La friche industriel des secteurs des gares .....	13
2.3. Processus de Constitution de friche.....	14
2.4. Facteurs expliquant la formation de friche .....	14

• Facteur économique :.....	14
• Facteurs liés aux différentes stratégies des acteurs : .....	15
• Facteurs liés au territoire en question : .....	15
2.5. Evolution de la perception de friche.....	15
3. La prise en charge des friches.....	15
3.1. Les friches à travers le monde .....	15
3.2. les friches en algérie : .....	16
3.3. Les différentes actions associées aux friches .....	17
3.3.1. Le renouvellement urbain: .....	17
3.3.2. La régénération urbaine :.....	17
3.3.3. La restructuration urbaine : .....	18
3.3.4. La densification urbaine : .....	18
3.3.5. La rénovation urbaine : .....	18
3.3.6. La réhabilitation urbaine : .....	19
3.3.7. La reconversion urbaine : .....	19
3.3.8. La requalification urbaine: .....	20
3.4. Les enjeux liés à la reconquête des friches.....	20
4. Analyse des exemples thématique.....	22
4.1. Gare/Crêt-Taconnet: D'une friche ferroviaire à un quartier durable.....	22
4.1.1. Identité des lieux .....	22
4.1.2. La constitution d'une friche .....	23
4.1.3. Les étapes de la reconversion du site .....	24
4.1.4. Plans et vues du projet de recon version .....	27
4.2. Pérolles-Arsenaux: Un renouvellement urbain du plateau de perolles.....	28
4.2.1. Identité des lieux .....	28
4.2.2. La constitution d'une friche .....	29
4.2.3. Les projets de régénération du plateau de pérole .....	30

4.3.	Le renouvellement urbain autour des gares de Laim et Pasing à Munich.....	35
4.3.1.	Identité des lieux .....	35
4.3.2.	Le programme d'intervention.....	35
4.3.3.	Plans et vues du projet.....	36
4.4.	La requalification de la friche ferroviaire de Jouy-en-Josas.....	36
4.4.1.	Identité des lieux .....	36
4.4.2.	Le projet (les caractéristiques) .....	38
4.4.3.	Schéma et vues du projet.....	38
4.5.	Synthèse des exemples .....	40
	Conclusion.....	41
Chapitre II: Étude de la Ville de Saida et Analyse du Fragment du Quartier de la Gare		42
	Introduction. ....	43
1.	Etude de la ville de SAIDA .....	43
1.1.	Présentation de la ville de SAIDA.....	43
1.1.1.	Situation géographique.....	43
1.1.2.	Historique.....	44
1.1.3.	Role régionale .....	45
1.1.4.	La morphologie du site.....	45
1.1.5.	Climat.....	46
1.1.6.	Données démographiques .....	48
1.2.	Analyse de la croissance urbaine de la ville de SAIDA. ....	48
1.2.1.	La période coloniale .....	48
1.2.2.	La période postcoloniale .....	50
1.2.3.	L'état actuel et les extensions futures .....	53
1.3.	Lecture Fonctionnelle de la ville de SAIDA. ....	54
2.	Analyse urbaine de la zone d'étude .....	55
2.1.	Délimitation et présentation de la zone d'étude .....	55

2.2.	L'Evolution Historique de la zone d'étude.....	56
2.3.	Analyse typo-morphologique de la zone d'étude.....	57
2.3.1.	La décomposition du tissu en systèmes .....	57
2.3.2.	Les éléments singuliers du tissu.....	59
2.4.	Analyse fonctionnelle de la zone d'étude.....	60
2.4.1.	Les infrastructures .....	60
2.4.1.	Le logement.....	60
2.4.2.	Les équipements .....	63
a	La Friche Ferroviaire du Quartier de la gare .....	63
b	La constitution de la friche ferroviaire du quartier de la gare .....	63
c	Le potentiel foncier de la friche ferroviaire et des activités incompatible du fragment.....	63
3.	Diagnostic et récapitulation des analyses .....	66
4.	Les options d'aménagement du PDAU par rapport à l'aire d'étude .....	68
5.	La stratégie d'intervention .....	69
5.1.	Les actions relatives au renouvellement urbain de la zone d'étude .....	69
5.2.	La reconquête de la friche ferroviaire du quartier de la gare.....	70
5.2.1.	La Forme et le Paysage Urbains.....	70
5.2.2.	Les Fonctions Urbaines Projetées .....	70
a.	Définition des services supérieurs. ....	71
b.	Les activités des services supérieurs.....	71
5.2.3.	Le programme urbain :.....	74
	Conclusion.....	74
	Chapitre III: Programmation et projection architecturale.....	75
	Introduction. ....	76
1.	Programmation .....	76
1.1.	Présentation du projet.....	76

1.2. Le site .....	76
Réglementation:.....	77
Potentialités du site :.....	79
1.3. Usagers et utilisateurs .....	79
1.4. Programme de base.....	80
1.4.1. Services aux entreprises .....	80
1.4.2. Événementiel.....	81
1.4.3. Innovation et créativité.....	82
1.4.4. Interaction et détente .....	83
1.5. Organigramme fonctionnel.....	83
1.6. Capacité d'accueil.....	84
1.7. Programme spécifique .....	84
1.8. Organigramme spatial.....	88
2. Projection architecturale .....	89
2.1. Idéation .....	89
2.2. Genèse .....	90
2.2.1. Schéma de principe et zoning.....	90
2.2.2. Concrétisation des idées .....	90
2.3. Description du projet .....	92
2.3.1. Le Rez-de-chaussée.....	92
2.3.2. Les étages supérieurs.....	92
2.3.3. Le plan de masse .....	92
2.3.4. La volumétrie .....	93
2.3.5. L'architecture des façades.....	93
2.4. Approche technique:.....	94
• La structure :.....	94
• Les murs extérieurs :.....	96

• Les faux plafonds : .....	97
Conclusion.....	98
Conclusion générale .....	99
Bibliographie .....	101



# Table des illustrations

## Figures.

Figure 1. 1860 Naissance du site. Figure 2. Quartier Gare/Crêt-Taconnet et rue de Crêt-Taconnet. ....	23
Figure 3. Plan du Secteur “Crêt-Taconnet ”. ....	23
Figure 4. Secteur “Ct-Taconnet Est”avant le processus de régénération. ....	24
Figure 5. Secteur “Crêt-Taconnet Est”avant le processus de régénération. ....	24
Figure 6. Vue aérienne du projet Ecoparc (Photo E. Bettinelli). ....	24
Figure 7. Avant réalisation de l’OFS. Figure 8. Après réalisation de l’OFS. ....	25
Figure 9. La tour et le bâtiment principal de l’OFS. ....	25
Figure 10. Le bâtiment principal de l’OFS. ....	25
Figure 11. Le secteur Crêt-Taconnet Est (logement + équipements) Bâtiment CMN et HEG. ....	26
Figure 12. Préservation du patrimoine bâti –Mur et Lofts (photo Yves André, 2008). ....	26
<b>Figure 14.</b> Barre multifonctionnelle nord. ....	26
Figure 14. Plans des différents niveaux du bâtiment de l’OFS. ....	27
Figure 15.Plans Rez de Chaussée de la Tour. Figure 16. Plans Etage courant de la Tour. ....	27
Figure 17. Plan RDC secteur Crêt-Taconnet Est (logement + bâtiments CMN et HEG). .	27
<b>Figure 18.</b> Plan étage secteur Crêt-Taconnet Est (logement + bâtiments CMN et HEG) .	28
<b>Figure 19.</b> Typologie de l’habitat. ....	28
Figure 20. Plan d’aménagement du plateau de Pérolles approuvé le 2 juillet 1903. ....	29
Figure 21. Situation du plateau de pérolles par rapport au centre ville de fribourg. ....	29
Figure 22. La gare de Fribourg et ses abords directs. ....	29
Figure 23. Les industries du plateau de pérolles et leur situation. ....	30
Figure 24. Les jardins de pérolles et le projet semiramis. ....	30
Figure 25. L’ancienne gare réaménagée en lieu culturel et la Tour de l’Esplanade en projet.	
Figure 26. Le quartier quartet+. ....	31
Figure 27. Plans d’aménagement du projet séminaris et les jardins des pérolles. ....	32
Figure 28. L’îlot du Comptoir du projet séminaris. Figure 29. Les Jardins de Pérolles. ....	32
Figure 30. L’endroit d’emplacement de la future Tour de l’Esplanade. ....	33

Figure 31. Ancienne gare réhabilitée.	Figure 32. L'ancienne gare réaménagée en lieu .....	33
Figure 33. Plan d'aménagement du quartier Quartet+.		33
Figure 34. Le quartier Quartet+.	Figure 35. Photo de l'intérieur d'un logement.	34
Figure 36. Esquisse et plan des lofts.		34
Figure 37. <b>Un module du quartier Quartet+.</b>	Figure 38. <b>La tour du quartier Quartet+.</b>	34
Figure 39. Photographie aérienne du potentiel foncier des "Zentrale Bahnflächen" (env. 160ha)		35
<b>Figure 40.</b> Nouvelles affectations des zones ferroviaires Source : Service d'urbanisme de la ville de Munich.		35
<b>Figure 41.</b> Plan d'aménagement de la gare de Pasing.	<b>Figure 42.</b> Plan d'aménagement de la gare de Laim	36
<b>Figure 43.</b> Vue en 3D du projet.		36
Figure 44. Plan de situation de la friche ferroviaire		37
Figure 45. Les anciennes friches ferroviaires; un quartier dans un parc.		37
Figure 46. La nouvelle configuration du parc Oberkampf après libération de la friche ferroviaire.		37
Figure 47. Schéma de principe d'aménagement du quartier.		38
Figure 48. Les anciennes friches ferroviaires : une architecture durable.		38
<b>Figure 49.</b> Les anciennes friches ferroviaires : une architecture contemporaine.		39
Figure 50. Le parc Oberkampf et le bief au cœur de l'espace urbain.		39
Figure 51. Les anciennes friches ferroviaires : une architecture contemporaine.		39
Figure 52. Le parc Oberkampf et le bief au cœur de l'espace urbain.		39
Figure 53. Situation de la Wilaya et la ville de SAIDA.		43
Figure 54. Accessibilité de la ville de SAIDA.		44
Figure 55. Schéma des usagers et des utilisateurs.		79
Figure 56. Schéma des fonctions.		80
Figure 57. Organigramme fonctionnel.		83
Figure 58. Organigramme spatial.		88
Figure 59. Idéation.		89
Figure 60. Profilés HE.	Figure 61. Poteau mixte.	95
<b>Figure 62.</b> Poutre alvéolaire.		96

<b>Figure 63.</b> Plancher collaborant mixte avec poutre alvéolaire. ....	96
<b>Figure 64.</b> Brique de parement pressée. ....	96
<b>Figure 65.</b> mur-rideau monté en panneau et mur-rideau en verre structurel. ....	97
<b>Figure 66.</b> composition d'une façade double peau et d'un double vitrage basse émissivité. ....	97
<b>Figure 67.</b> Composantes d'un faux Plafond suspendu.....	97
<b>Figure 68.</b> Schématisation du réseau "tout air neuf" à un conduit, à débit d'air constant..	98

### **Tableaux.**

Tableau 1. Synthèse des exemples thématiques .....	41
Tableau 2. Les températures .....	47
Tableau 3. Population de la commune de SAIDA .....	48
Tableau 4. Evolution urbaine de la ville de SAIDA période Postcoloniale .....	50
Tableau 5. Evolution urbaine de la ville de SAIDA période Postcoloniale .....	59
Tableau 6. Emprise et hiérarchisation de la voirie de la zone d'étude .....	60
Tableau 7. Potentiel foncier du fragment de la friche ferroviaire .....	63
Tableau 8. Secteurs d'activité des services supérieurs .....	71
Tableau 9. <b>Programme Urbain</b> .....	74
Tableau 10. Capacité d'Accueil .....	84
Tableau 11. Programme Spécifique .....	87
Tableau 12. Eléments de la superstructure .....	96
Tableau 13. Murs extérieurs .....	97

### **Planches.**

Planche 1. <b>Evolution urbaine du Tissu Colonial de la Ville de SAIDA de 1841-1962.</b>	49
Planche 2. <b>Evolution urbaine du Tissu postcolonial de la Ville de SAIDA de 1962-2013.</b> .....	52
Planche 3. <b>Evolution urbaine urbaine de la Ville de SAIDA Etat Actuel et Extensions Futures.</b> .....	53
Planche 4. <b>La Structure Urbaine de la Ville de SAIDA.</b> .....	54
Planche 5. <b>Plan de Situation et Délimitation de l'Aire d'Etude.</b> .....	55
Planche 6. <b>Evolution Historique de l'Aire d'Etude.</b> .....	56

Planche 7. <b>Analyse du Système Viaire et du Système Parcelaire</b> .....	57
Planche 8. <b>Analyse du Système Bâti</b> . ....	58
Planche 9. <b>Analyse des infrastructures</b> .....	61
Planche 10. <b>Analyse du Logement</b> . ....	62
Planche 11. <b>Analyse des Equipements</b> . ....	64
Planche 12. <b>Analyse des Equipements de la Friche Ferroviaire</b> . ....	65
Planche 13. <b>Diagnostic Urbain de l'Aire d'Etude</b> .....	67
Planche 14. <b>Les Options d'Aménagement du PDAU</b> . ....	68
Planche 15. <b>Stratégie d'intervention par rapport à l'Aire d'Etude</b> .....	72
Planche 16. <b>Stratégie d'intervention par rapport à la friche ferroviaire / équipements projetés</b> . ....	73
Planche 17. <b>Analyse du site</b> .....	77
Planche 18. <b>Analyse du site</b> .....	78
Planche 19. <b>Schéma de principe et zoning</b> . ....	90
Planche 20. <b>Genèse de la forme</b> . ....	91
Planche 21. <b>Type de structure</b> . ....	94
Planche 22. <b>Repérage des semelles</b> .....	95
Planche 23. Plan et Coupe schématique de l'evacuation des eaux usées et eaux vannes.	
Planche 24. Plan schématisé de l'alimentation en eau potable des sanitaires.....	98

# Introduction générale

Les friches ; sous-utilisées ou désaffectées représentent un stock de terrain important à travers le monde, y compris les friches ferroviaires qui présentent des caractéristiques surtout de part leur situation stratégique qui est le plus souvent intra urbaine et même centrale.

Avec l'étalement urbain qui n'a épargné aucune ville du monde, même les villes algérienne dont l'urbanisation était influencées par plusieurs politiques urbaines et qui ont donné naissance à des ville étalée sur les espaces périphériques et les sols naturels selon la forme étalée et déstructurée, tel que la ville de SAIDA dont la forme d'expansion était démesurée (la dimension spatiale et l'utilisation des sols n'ont pas été prises en considération) ; et avec l'orientation des efforts vers ses extensions son tissu existant s'est retrouvé délaissés et fortement marqué par le phénomène d'apparition de tout types de friches qui souffrent d'un décalage entre leurs vocations antérieures et le besoin d'une économie tertiarisée.

Et selon les orientations de l'aménagement du territoire qui visent la promotion de la ville de SAIDA en un pôle d'équilibre des haut plateaux Ouest, vu sa position stratégique privilégiée de liaison Nord-Sud dans l'armature urbaine au niveau de la sous zone Nord-Ouest , et vu son rôle régionale par rapport à son ancien territoire (les wilaya de El Bayadh et Naâma qui faisaient partie de son espace territorial avant le découpage administratif),mais qui n'as pas pu se défaire de son passé agropastoral et n'as pas échappée du passage d'une société industrielle (agro-alimentaire) à un autre visage moderne et dynamique qui s'esquisse.

Et avec la présence de la friche ferroviaire du quartier de la gare, qui représente un intérêt croissant pour satisfaire le besoin de faire la ville sur la ville, de répondre au critère de développement urbain durable et avec sa régénération elle semble porteuse d'enjeux urbain, économique et environnementaux et une des alternatives les plus pertinentes.

Le but de ce travail est donc d'essayer de trouver une forme urbaine alternative à la friche ferroviaire du quartier de la gare SAIDA ainsi que donner une nouvelle identité à la ville.

## **Problématique.**

Selon SAIDOUNI Maouia : « Le projet de la ville algérienne d'aujourd'hui comporte deux projets de ville : celui d'une ville nouvelle en formation sur les plans morphologique et fonctionnel et celui d'une ville préexistante »<sup>1</sup> ; Donc la réalité urbaine des villes algériennes oriente la réflexion et l'action sur l'espace vers deux grands Axes.

- Les tissus urbains en formation qui sont des territoires sans unité ni homogénéité ; c'est des formes d'expansion de la ville sur des aires d'urbanisations discontinues.
- Les tissus urbains préexistants qui concernent essentiellement les centres urbains hérités de l'époque coloniale qui présentent des signes de vétusté de leur cadre bâti, d'une médiocrité des gabarits et récemment ils sont fortement marqués par la présence de tout types de friches.

De ce fait, on se trouve confronté à deux problématiques ; le phénomène de l'étalement urbain et la périurbanisation sur les espaces naturels et agricoles et ses effets négatifs et la reconquête des tissus existants qui est difficile à imaginer et qui a été accentué par les friches qui en elles mêmes recouvrent des problématiques diverses lorsqu'on s'intéresse à leurs réinvestissement, tant en termes de temporalité urbaine qu'au niveau des défis et exigences qu'elles impliquent, mais si on part de cette définition attribué par Froidevaux et Rey aux friches comme étant : « un réservoir de nouvelles urbanités »<sup>2</sup>, elles doivent être envisagées comme un potentiel qui offre une opportunité de faire la ville sur la ville et même contrebalancer l'étalement urbain.

Pour la ville de SAIDA et comme toutes villes algérienne, elle est marquée par un étalement urbain continu face à un tissu préexistant délaissé ; et compte tenu des effets négatifs de la périurbanisation sur les espaces naturels et agricoles et pour renverser cette tendance, on se trouve à la quête de réelles réserves foncières dans le tissu existant et qui se font rare, tout en essayant de s'inscrire dans une dynamique de régénération urbaine et pour la concrétiser on a fait du tissu colonial de la ville de SAIDA un terrain d'expérimentation.

Le tissu colonial de SAIDA est une entité à forte identité morphologique vu sa structure urbaine, sa diversité fonctionnell et son paysage, mais il est aussi marqué par une vétusté de son cadre bâti, présence de : friches et d'emprise d'activités incompatibles.

---

<sup>1</sup>SAIDOUNI Maouia, Eléments d'introduction à l'urbanisme ; histoire, méthodologie, réglementation, casbah éditions, 2001, p.244.

<sup>2</sup>Morgane JENNARET, Renouvellement urbain, des friches industrielles aux quartiers résidentiels. Qui sont les nouveaux habitants de la ville ?, mémoire de Master of Science in Geography, université de Lausanne, Mai 2013

Et vu l'image déplaisante qui est reflétée par ses espaces et les dysfonctionnements générés par la présence d'une friche ferroviaire (qui constitue un obstacle physique et une rupture morphologique du tissu) au niveau d'un fragment du quartier de la gare qui se situe entre le centre et les extensions ouest de la ville, notre problématique s'exprime à travers les questions suivantes :

- Comment peut-on remédier aux dysfonctionnements spatial et fonctionnel du quartier de la gare ? et quelle alternative peut-on envisager pour la friche ferroviaire?
- Comment faire d'une friche ferroviaire, une opportunité pour repenser la forme urbaine du fragment tout en essayant d'assurer la continuité entre le centre et les extensions ouest de la ville ?

### **Hypothèse.**

Notre hypothèse est formulée comme suit :

Pour faire de la friche ferroviaire du quartier de la gare une opportunité de faire la ville sur la ville et dans le but de donner au fragment une nouvelle identité, sa reconquête doit se faire dans une optique de projet urbain tout en donnant une nouvelle vocation au site qui est la vocation de services supérieurs, donc le lieu construit doit instituer des relations entre la typologie des bâtiments, les fonctions, la densité, la durabilité, l'accessibilité et la lisibilité.

Les modalités de transformation du tissu du fragment du quartier de la gare doivent conduire vers une cohérence d'ensemble (centre et extension ouest) et pour la nouvelle reconfiguration de l'espace notre intervention doit se porter sur la forme et le paysage urbain ainsi que les fonctions qui s'y déroulent :

Pour La forme urbaine ; ça sera une restructuration de l'espace tout en essayant de le remodeler et le reconnecter avec les autres entités, par l'introduction d'une nouvelle organisation spatiale et le découpage de la zone en îlots plus précisément l'îlot ouvert qui présente une conciliation entre la ville historique et la ville moderne et qui est le plus approprié avec notre contexte et il va nous procurer un espace public de qualité (rues, places, jardins).

Pour La fonction urbaine ; tout en essayant d'assurer le passage du secteur en déclin à un quartier à vocation de services supérieurs et dans une optique de renforcer l'activité

économique de la zone et de la ville et d'assurer la continuité fonctionnelle entre le centre et le fragment restructuré nous avons misé sur:

La projection d'équipements relatifs aux services supérieurs ainsi que de l'habitat et des équipements de loisirs et commerces pour avoir une mixité fonctionnelle.

Et parmi les équipements projetés nous avons opté pour que le projet du forum d'affaires soit initiateur de cette reconversion et un des éléments fort de la nouvelle composition.

### **Objectifs.**

- Faire de la friche ferroviaire du quartier de la gare qui est un secteur en déclin un potentiel de renouvellement urbain.
- Faire de la friche ferroviaire du quartier de la gare un terrain pour relancer une nouvelle forme d'urbanité.
- Donner une nouvelle identité au fragment.
- Faire d'une rupture morphologique et fonctionnelle une continuité par l'articulation du tissu colonial et des extensions ouest de la ville.
- Concevoir un espace urbain de qualité.
- Redessiner le paysage urbain du quartier et de la ville.
- Redynamiser le quartier de la gare par la projection de nouvelles activités (mixité d'usage et de pratique).

### **Méthodologie et structure du mémoire.**

Afin de mieux structurer notre travail, il y a eu nécessité de suivre une démarche méthodologique qui s'articule en trois grandes parties ; une partie réservée aux fondements théoriques, une deuxième partie consacrée à l'analyse du cas d'étude et une troisième partie qui est la partie opérationnelle c'est la concrétisation de la réponse architecturale tout en tenant compte des deux phases qui la précèdent.

Le premier chapitre réservé à la partie théorique porte sur les friches en générale et la friche ferroviaire en particulier et les différentes interventions associées à la reconquête des friches, nous avons passé de la connaissance à l'intervention, et à la fin de ce chapitre nous avons analysé des exemples thématiques qui ont confirmé nos fondements théoriques surtout en terme de prise en charge des friches à travers le monde..

Dans cette partie, nous allons voir :



Les définitions associées au concept de friche, les critères d'identification des friches, les différents types de friche.

La définition de la friche ferroviaire et ses sous catégorie ainsi que la constitution et l'évolution de la perception de friche.

La prise en charge des friches à travers le monde et en Algérie ainsi que les modes d'interventions les plus appropriés aux friches et les enjeux liés à leurs reconquête.

Pour le dernier point et suite aux définitions des différents concepts, nous avons procéder à une approche thématique qui consiste à cibler les exemples les plus similaires avec notre thème et qui traitent les interventions sur les friches ferroviaires et les friches de secteurs de gare, tout en comparant leurs réponses urbaines et architecturales.

Le deuxième chapitre s'articule au tour de notre cas d'étude qui se résume en une étude de la ville de SAIDA et une analyse urbaine plus détaillée de la zone d'intervention afin de mieux cerner les dysfonctionnements spatiaux et fonctionnels générés par la présence de la friche ferroviaire du quartier de la gare et d'établir un diagnostic de l'aire d'étude qui sera suivi par l'élaboration d'une stratégie d'intervention qui doit être une réponse à la problématique de recherche.

Pour la ville de SAIDA nous avons essayé d'établir une brève lecture urbaine qui consiste à évoquer les données physiques naturelles, les données non physique quantifiable ainsi que les données spatiales et physiques.

Ensuite nous avons délimité la zone d'intervention puis on l'a analysée selon l'approche typo-morphologique et fonctionnelle pour en arriver à un diagnostic qui sera finalisé par la détermination d'un programme d'intervention.

Le dernier chapitre sera réservé à la réponse architecturale qui résulte des différentes approches et doit être la plus appropriée avec la zone intervention c'est une sorte de réconciliation entre thème, contexte et programme.

**ChapitreI:**  
**Définitions Sémantiques Relative à une Friche**  
**Ferroviaire.**

## Introduction.

*« La friche est tout à la fois un avant et un après, annonciatrice d'une intervention humaine possible et stigmaté d'une expérience révolue. Les friches sont ces sortes de limbes, entre nature et culture, entre ruine mortifiante et espoir d'une renaissance »<sup>3</sup>.*

### 1. Les friches, des formes multiples

#### 1.1. Définitions associées au concept de friche

Le phénomène de « Friche » n'est pas récent ; plusieurs ouvrages et travaux scientifiques à travers le monde ont été réalisés autour de ce sujet, mais aucune définition précise n'a été établie en vue de la diversité et la variété des cas de friches.

#### Quelques définitions de la notion de friche :

**L'origine du terme « friche »** provient du monde agricole, où le terme désignait la terre non cultivée dans un cycle de jachère. De même que pour **Larousse** « *une friche : nom féminin désignant un terrain dépourvu de culture et abandonné* »<sup>4</sup>.

**Par extension**, le terme désigne aujourd'hui toute chose inutilisée depuis un certain temps, dont le potentiel n'a pas été développé.

Selon **ROUX Jean Michel**, il les définit comme étant des espaces sous-utilisés sans entretien : « *des zones où l'on observe une baisse significative des utilisations du sol (par des entreprises, des habitants, des équipements), avec des phénomènes de vacance, et une diminution des investissements immobiliers, des dépenses d'entretien et de maintenance* »<sup>5</sup>.

Pour **Real**, il les définit, comme étant : « *spécifiquement caractérisé par une situation de déséquilibre, qui correspond à une inadéquation entre le potentiel d'utilisation du site et les activités qui s'y déroulent et par une durée prolongée sans investissement qui tend à*

---

<sup>3</sup> Delabroise Patrice, Esthétique et mises en scène du patrimoine industriel architectural, document de recherches en communication n°18,2002, France, p :14, consultable sur net : <http://sites.uclouvain.be/rec/index.php/rec/article/viewFile/3381/3181>

<sup>4</sup> Selon le dictionnaire Larousse consulté en ligne : <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/friche/35238?q=friche#35205>

<sup>5</sup> Roux Jean-Michel, Colloque de l'ADEF, 1997, Publication dans "Reconstruire la ville sur la ville", ADEF, 1998.

*réduire de manière significative sa valeur d'usage»<sup>6</sup>, c'est une définition par apport à la l'inadaptation de l'espace avec l'activité qui s'y déroule le cas d'un foncier sous- exploit.*

De ce qui précède, on peut dire que la notion de friche se définit par rapport à une diversité de critères dont on peut citer ces trois principaux :

1. Le statut d'abandon (notamment industriel),
2. Le temps d'inutilité.
3. La dégradation de la friche,

À ces trois critères principaux peuvent s'ajouter les éléments suivants :

1. La superficie de la friche,
2. Le degré d'inutilité et les possibilités d'affectation transitoire

Cette classification implique une grande variété de situations.

## **1.2. Typologies des friches**

*L'identification des friches se fait en fonction de critères variés, qui peuvent se combiner et donner au phénomène de la friche une complexité non seulement en terme de reconnaissance et d'analyse mais aussi de traitement et du mode d'intervention approprié.*

### **1.2.1. Les critères d'identification des friches**

- **Le degré d'abandon des sites:** il peut être partiel, lorsqu'un type d'activité est maintenu sur une partie de l'emprise de la friche, ou total si l'ensemble des parcelles antérieurement occupées se trouve délaissées et à l'abandon.
- **Espace bâti ou non :** le mode d'intervention envisageable pour la friche est différent selon qu'il s'agit d'espaces bâtis, offrant éventuellement de réelles opportunités de reconversion, ou non bâtis.
- **La structure foncière des friches :** elle peut relever de situations très contrastées, elle est marquée soit par un fort morcellement, ou un site unique de très grande dimension, comme par exemple une base aérienne désaffectée...
- **Le degré d'artificialisation :** il permet aussi d'établir une distinction qui ne peut être indifférente aux perspectives de réaménagement. Une friche totalement artificialisée ne présente de toute évidence pas les mêmes potentialités et/ou contraintes qu'une

---

<sup>6</sup> Selon Real Emmanuelle, Lufkin Sophie, Des friches urbaines aux quartiers durables, p :17, Lausanne, PPUR : presses polytechniques et universitaires romandes, 2015.

friche« naturelle », résultant d'une enclave non utilisée depuis de nombreuses années.

- **La fonction et le mode d'occupation antérieure** : ils ne sont pas non plus sans incidence sur l'intervention associée aux friches. Ainsi, les projets, et leur intégration dans un projet urbain plus large, tout comme les obstacles rencontrés lors de leur mise en œuvre, ne seront pas de même nature selon qu'il s'agit d'une friche industrielle, avec parfois des problèmes de dépollution; d'une friche commerciale ou tertiaire souvent caractérisée par une forte densité de bâti ; d'une friche militaire qui libère généralement des espaces considérables ; d'une friche ferroviaire qui nécessite, outre la résolution de problèmes fonciers complexes, de surmonter des contraintes liées à une topologie singulière, linéaire ; ou encore d'une friche religieuse souvent située en zone centrale et présentant une forte valeur patrimoniale...
- **Le degré de pollution** : il conduit à distinguer les sites, la reconversion de certains pouvant être complexe par la présence d'effluents liquides infiltrés dans les sols anciennement occupés par des activités d'industrie lourde ou encore de déchets toxiques enfouis
- **L'histoire et la mémoire de la friche** : un site marqué par une histoire sociale forte ou une technologie emblématique pourra chercher à en valoriser sa mémoire au moment de sa requalification. Mais ceci ne sera sans doute pas sans conséquence sur le niveau des valeurs foncières des terrains concernés.

Cette diversité de situations se trouve amplifiée par la localisation géographique, qui peut être très variable, selon que la friche se situe :

- En agglomération, en centre-ville, à l'extérieur d'une agglomération.
- Dans une agglomération de grande ou de petite taille.
- A proximité d'un axe de communication (voie ferrée, axe routier majeur), insérée dans un tissu commercial, résidentiel.....

### **1.2.2. Les types de friches par rapport au mode d'occupation antérieur**

#### **Les friches urbaines :**

Depuis la fin du vingtième siècle, le vocabulaire des géographes s'est enrichi de l'expression « *friches urbaines* » qui désigne les « *terrains laissés à l'abandon en milieu urbain, en attendant un réemploi hypothétique* »<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> DORIER-APPRILL É., (dir.), *Vocabulaire de la ville. Notions et références*, Paris : éditions du Temps, 2001, 191 p.

Dans le dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, « friche urbaine : terrains laissés à l'abandon en milieu urbain »<sup>8</sup>.

**Selon la définition donnée par l'ADEME, (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de L'Energie)**

« Situé en milieu urbain, il s'agit d'un bâti, ou non, qui peut être pollué. Sa fonction initiale ayant cessé, le site de taille extrêmement variable demeure aujourd'hui Abandonné, voire délabré. Sa pollution réelle ou perçue rend d'autant plus difficile son Réaménagement. En conséquence, afin que la friche puisse être aménagée, une intervention préalable sera nécessaire en vue du respect de certaines normes réglementaires et juridiques ».

**De cette définition, on peut réunir la majorité des friches sous la dénomination très souvent utilisée de friche urbaine vu leur localisation dans les espaces urbains, et aussi elles peuvent être caractérisées selon leur usage antérieur.**

**Les friches industrielles :**

« Leur apparition résulte de la mutation progressive des activités dépendantes des mutations de l'économie. Elles se localisent principalement dans les zones industrielles qui pour certaines très anciennes sont bien situées (zone portuaire proche du centre-ville, le long d'axes routiers importants...). »

Définition de l'ADEUS (Agence de Développement et d'Urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise):

Les friches industrielles sont définies comme des terrains bâtis ou non, non réhabilités ou non réutilisés entièrement, délaissés depuis au moins deux ans, qui ayant participé à une activité industrielle ou artisanale, sont dégradés d'une telle façon que tout nouvel usage n'est possible qu'après une remise en état.

Le Lexique de géographie humaine et économique (1992) la définit de la sorte :

« Espace bâti ou non, terrain ou local, autrefois occupés par l'industrie et désormais en voie de dégradation par suite de leur désaffectation, c'est-à-dire de leur abandon total ou partiel par l'activité industrielle. »

**Les friches portuaires :**

La friche portuaire est un espace bâti qui a participé, ou participe encore de façon très marginale à une activité. La disparition de cette activité laisse cet espace dans un état tel que tout nouvel usage n'est possible qu'après un réaménagement ou une remise en état.

---

<sup>8</sup> Choay. F, Merlin. P, Dictionnaire de l'urbanisme et l'aménagement, PUF, France, 1988.

Dans le cas des friches portuaires, il est important de noter que la formation de ces espaces ne correspond pas toujours à un déclin des activités comme c'est le cas pour les friches industrielles, elle s'explique plutôt par un manque de place ou par des installations qui ne sont plus adaptées à l'évolution des activités portuaires(Soens).

#### **Les friches militaires :**

Le phénomène d'apparition de friches militaires est spécifique à certains pays. L'on commence à voir apparaître des espaces en friches dans des casernes, hôpitaux, bases aériennes, terrains d'entraînement ou de bases de fortification édifiées en période de guerre. Elles sont définies par des terrains, ou alors des terrains ponctués par la présence de bâtiments à l'état de ruine. Les changements politiques ainsi que la professionnalisation des armées, ont fait que les militaires ont dû se défaire d'un grand nombre de leurs installations au profit des collectivités, le cas de l'Allemagne est le plus marquant, ou plus de 380 000 ha sont de friches militaires en attente de leur réintégration dans le tissu urbain(Amel, 2006).

Depuis plusieurs décennies, les évolutions stratégiques et l'introduction massive de la technologie a rendu obsolète de nombreuses implantations militaires. Suite à cette réorganisation des forces militaires, des friches militaires, espaces et bâtiments militaires, se sont constituées.

#### **Les friches infrastructurelles :**

De manière analogue aux secteurs industriels, certains équipements et infrastructures sont également soumis à des processus d'évolution technologique, qui peuvent conduire à l'abandon de certains secteurs et à l'apparition de friches urbaines :

- Infrastructures liées aux transports.
- Infrastructures liées à l'agro-alimentaire.
- Infrastructures liées aux services et aux loisirs.

#### **Les friches commerciales ou tertiaires :**

« Ces friches sont le produit d'une trop grande profusion de centres commerciaux situés en périphérie des villes. Elle provoque la fermeture de petits centres commerciaux de proximité qui ne génèrent plus assez de bénéfice, mais également de centres commerciaux d'ancienne génération situés en périphérie ou au sein des quartiers d'habitat social.»

#### **Selon l'annuaire des friches présentées sur le territoire du Bas-Rhin :**

Les friches commerciales sont des Bâtiments, locaux, bureaux situés en milieu urbain dans une commune de plus de 5 000 habitants d'une surface minimum de 300 m<sup>2</sup> d'emprise. Vides depuis au moins 2 ans (Ophélie, 2013).

**Définition de l'ADEUS (Agence de Développement et d'Urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise) :**

Les friches commerciales sont des bâtiments, des locaux ou des bureaux situés en milieu urbain, dans une commune de plus de 5 000 habitants, d'une surface minimum de 300 m<sup>2</sup> d'emprise, vides depuis au moins deux ans et dont l'état n'importe pas (c'est-à-dire aussi bien réutilisables facilement que dégradés).

**Les friches résidentielles :**

Les friches d'habitat ne sont pas les logements qui connaissent une courte période de disponibilité entre deux occupations successives, mais les logements dont l'abandon se prolonge au-delà de la vacance frictionnelle que nécessite la bonne fluidité du marché.

Elles existent en France dans l'habitat individuel ancien très dégradé. C'est loin d'être un problème rare et quand il est constaté, il risque de s'étendre en tache d'huile sur des quartiers entiers comme par exemple dans certaines cités minières dans le nord de la France.

**Il existe aussi une autre catégorie de friche résultante de la démolition de certains bâtiments vétustes, résorption d'habitat précaire, ou suite à des catastrophes naturelles tel le séisme. Ceci mène à l'apparition d'un certain nombre de poches urbaines de taille relativement faibles (à partir de 200 m<sup>2</sup>), Leurs particularités est souvent d'être situées en milieu urbain dense (quartiers résidentiels ou centres tertiaires).(Amel, 2006).**

**Malgré leur différence, ces friches ont une caractéristique commune qui se résume en leur capacité à susciter un intérêt pour le marché foncier, et donc à attirer spontanément de nouvelles activités.**

**2. La friche ferroviaire**

**2.1.Définition de la friche ferroviaire :**

Dans la plupart des pays du monde, les compagnies ferroviaires comptent parmi les plus importants utilisateurs de sols urbains. Leur patrimoine, tant foncier que bâti, revêt une importance considérable, même s'il présente souvent des typologies très linéaires.

Les gares et les secteurs de gare sont particulièrement concernés par le phénomène des friches. Les techniques ferroviaires et le transport par rail ont subi de profondes mutations



ces dernières décennies, suite à la reconfiguration des territoires, et à l'évolution technologique, qui ont mené un bon nombre de gares et d'infrastructures ferroviaires à l'inutilité et l'abondant, notamment les secteurs équipés de rail directement en liaison avec des zones industrielles ou des ports dont l'activité est cessée; d'où la présence aujourd'hui de friches ferroviaires.

## **2.2. Les catégories de friches ferroviaires :**

Des friches ferroviaires on dégage trois catégories principales.

### **2.2.1. La friche liée au génie ferroviaire**

Elle est principalement composés de rail de véhicules, de bâtiments et des locaux dédié au : stockage, entreposage, maintenance, administration et archivage, et des locomotives. C'est l'ensemble *des installations servant ou liées à l'exploitation du chemin de fer situées entre le signal d'entrée et de sortie qui devient peu à peu inutile.*

### **2.2.2. La friche liée au bâtiment de gare**

Le bâtiment de gare, autrement dit le bâtiment voyageur. Les gares ont été construites dans la deuxième moitié du 19<sup>ème</sup> siècle; *appelées à desservir les villes, les gares furent implantées aux portes de la cité alors que celles des villages, en tant que gares de passage, furent érigées à la périphérie du milieu bâti* (Ragon, 1984). Les gares, symboles de la modernité dans un premier temps, perdent leur attractivité au début du 20<sup>ème</sup> siècle. En effet, les bâtiments perdent leur identité avec le modernisme; ils deviennent standardisés et conçus comme uniquement fonctionnels. La gare s'ouvre sur les voitures et la place de la gare devient parking. Et avec la conception nouvelle du transport, les gares voyageurs et marchandises, deviennent peu à peu inutiles.

### **2.2.3. La friche industriel des secteurs des gares**

Au tournant du siècle passé, des sites industriels d'une certaine importance se sont constitués à proximité des gares ; le transport marchandise par le rail rendaient ces terrains attractifs ; la désindustrialisation de ces sites a mené à la constitution de friches industrielles des secteurs de gare, c'est une caractérisation d'une friche par sa fonction antérieur (industrie) et sa localisation (près d'une gare ferroviaire).

**Le déclin ferroviaire entamé à travers le monde à l'entre deux guerre n'a pas épargné l'Algérie, il s'est traduit par une contraction des réseaux, et au lendemain de la seconde guerre mondiale par le gel des investissements et par conséquent l'abandon de certaines lignes. Cette situation va perdurer en Algérie jusqu'à la fin du XX<sup>e</sup> siècle.**

### 2.3. Processus de Constitution de friche

La constitution des friches n'est pas un phénomène nouveau, mais l'ampleur du processus durant la fin de 20<sup>ème</sup> siècle n'avait jamais été atteinte auparavant. A partir des années 1950 en effet on assiste dans le monde occidental à une désindustrialisation massive de l'économie et des territoires, soit par **obsolescence** ou **inadaptation technologique** irréversible, soit à cause de la concurrence internationale donc l'apparition des friches en zone urbaine résulte d'une perte de cohérence entre contenant et contenu ; c'est-à-dire entre cadre bâti et activités ;

L'**obsolescence** provient de la conjugaison de plusieurs événements :

- **L'inadaptation technique des bâtiments** : les progrès techniques ou l'évolution des capacités financières des utilisateurs favorisent parfois un abandon de certaines structures. Les pouvoirs publics peuvent également accélérer ce processus avec la mise en place de nouvelles normes, notamment liées à l'accueil du public ;
- **L'évolution de la société** : certaines formes d'urbanisation ne correspondent plus aux attentes des citoyens, en particulier en termes d'hygiène, de santé publique et de sécurité ;
- **L'abandon de terrains parfois urbains** : les activités militaires ou les faits religieux ont laissé de nombreux espaces abandonnés au cours de l'histoire.

### 2.4. Facteurs expliquant la formation de friche

La friche est une phase normale de la ville qui résulte de l'inadéquation à un moment donné entre la structure urbaine et la fonction qu'elle est censée contenir. Elle fait partie intégrante du processus de renouvellement des villes. Ce sont des espaces résiduels et nécessaires. Le recyclage de l'espace urbain n'est pas instantané et les besoins de la ville changent. Suivant la capacité des acteurs à réagir, les friches peuvent rester en l'état plus ou moins longtemps.

Des raisons variées sont à l'origine de la création de friches à diverses échelles :

- **Facteur économique :**

C'est les territoires qui présentent une grande concentration d'activité industrielle, qui ont tendance à être plus exposés aux mutations de l'économie. Ces sites risquent de générer plus de friches, surtout dans le contexte actuel de ralentissement économique. Ils sont donc aussi naturellement plus exposés aux risques de délocalisation et de transformation de l'outil de production qui devient obsolète.

- **Facteurs liés aux différentes stratégies des acteurs :**

On peut citer comme facteurs liés aux différentes stratégies des acteurs : (Ophélie, 2013)

- Les stratégies des différents acteurs institutionnels concernant leur patrimoine foncier et immobilier qui les poussent parfois à abandonner certains sites (Réseau Ferré, le ministère de la Défense, promoteurs commerciaux...).
- Les changements effectués lors de la révision des documents d'urbanisme qui entraînent une modification de l'usage prescrit du terrain.
- Des raisons individuelles provoquant de la rétention foncière à des fins de spéculation par exemple.

- **Facteurs liés au territoire en question :**

On peut citer comme raisons liées au territoire :

- Problème d'enclavement : le site, le quartier ou la zone d'activité est difficilement accessible et cela constitue une contrainte forte pour le maintien des activités.
- la pollution du terrain dont le coût de traitement peut être élevé, c'est une cause importante de création de friches.
- Une zone qui n'arrive plus à attirer les activités pour lesquelles elle était destinée au départ lors de sa création, elle se trouve en déclin et devient alors obsolète.

### **2.5. Evolution de la perception de friche**

Le terme friche est souvent connoté négativement dans l'esprit des personnes (lié à l'abandon, la non-maîtrise,...). D'autres termes sont parfois utilisés pour se démarquer de ces connotations négatives: « terrains mutables », voire même « zones à enjeux ». Mais face aux nouvelles préoccupations d'origines environnementale et économique, l'intérêt pour les friches bascule d'une vision pessimiste à une approche plus optimiste de la friche qui est envisagée comme une ressource foncière : *son image évolue de celle de « punition » à celle « d'opportunité » et de celle « d'enjeu » à celle « d'action ».*

Elle perd sa connotation strictement économique et s'intègre dans les problématiques urbaines.

### **3. La prise en charge des friches**

Les friches ont été prises en charge qu'après l'évolution de leurs perceptions en passant d'une vision pessimiste à une approche plus optimiste, où la friche est envisagée comme une ressource foncière. Ce n'est que tardivement que les différents acteurs ont pris conscience de ce potentiel.

#### **3.1. Les friches à travers le monde**

*Pour la Grande Bretagne, berceau de la révolution industrielle, elle s'est penchée sur les friches désaffectées qui jonchaient son territoire et de leur devenir, vu qu'elles constituent des séquences témoins de son histoire. Dès 1948, les autorités ont traités les moyens de récupération de ces friches, et à partir de 1954 le recensement c'est précisé par la collecte des données et la distinction entre les friches dites « récupérables » et de celles qui ne l'étaient pas. Une politique de sauvetage et de réaffectation s'est déclenchée et elle continue à s'appliquée jusqu'à présent.*

*Pour la France, un des pays européens qui abrite un nombre conséquent de friches, elle a eu une prise de charge un peu tardive par rapport à la Grande Bretagne, mais la thématique des friches et des différentes techniques de leurs mises en valeur a été évoqué par un grand nombre de publications scientifiques (livres, revues articles...).*

*Pour la Suisse, et dans le but de promouvoir la prise en charge des friches, une plateforme à été initié par l'office fédéral de l'environnement qui fonctionne sur internet, et qui vise à sensibiliser, à impliquer et à inciter les autorités, les investisseurs, les concepteurs conseillers et planificateurs à pencher sur le sujet des friches dans le but de les intégrées au problématique urbaines (développement des localités, la politique patrimoniale nationale...)*

### **3.2.les friches en algérie :**

*L'Algérie rejoint l'exemple français et anglais, son territoire est jonché de friches issues de multiples industries (ferroviaire, agricole, agroalimentaire...). Cependant, en matière de prise en charge, elle se situe à leur extrême opposé. En effet, l'état d'abandon et de délabrement avancé dans lequel se trouve la grande partie de nos friches nous rappelle cruellement le retard dans lequel nous vivons. Tandis que dans le reste du monde, ces bijoux de l'industrie se voient valorisés et réintégrés dans la vie quotidienne à coup de réhabilitation/reconversion en musée, éco-quartiers ou ensembles multifonctionnels, les friches en Algérie sont soit ignorées, soit rasées. A ce jour, il n'a jamais été question d'identifier ou d'inventorier les différentes typologies, encore moins de quantifier leur nombre. Alors que si ces opérations étaient menées à bien, nous aurions été en mesure de pouvoir juger de leurs potentielles, valeurs patrimoniales ou d'usage. La prolifération des friches industrielles dans les tissus anciens et périphériques des villes est un phénomène qui prend de l'ampleur. Leur statut est souvent incertain et leur présence marque des zones de rupture urbaine dans nos villes. Cet état de fait est exacerbé par le fait que les politiques algériennes, en matière de patrimoine et d'aménagement urbain, n'ont pas encore pris conscience de leur importance et du rôle qu'elles peuvent jouer dans le processus de*

*régénération des villes et de l'histoire mémorielle des activités et des sociétés industrielles d'autant dans une optique de développement urbain et social durable. Alors, pour le moment, elles font objets d'actions ponctuelles mal ou pas du tout planifiées et programmées (Amel D. , 2006).*

**L'initiative Suisse en termes de prise en charge des friches qui découle essentiellement du fait du travail accompli par leurs autorités en faveur des friches pourrait être prise comme référence pour l'Algérie.**

### **3.3. Les différentes actions associées aux friches**

De nombreuses logiques d'intervention visent à adapter le tissu urbain à son nouveau contexte, et vu que les friches font parties de cet espace urbain et sont de nature multiples (selon les critères de leur identification), la possibilité de définir un modèle d'intervention « standard » pour les reconquérir est exclut, et on se trouve face a un large choix en terme d'actions à adopter:

#### **3.3.1. Le renouvellement urbain:**

Le renouvellement urbain regroupe un éventail d'actions multiples, allant de la plus petite intervention sur un espace réduit aux opérations les plus complexes. Ces opérations peuvent variées d'un contexte à l'autre, mais leurs objectifs restent les mêmes.

#### **3.3.2. La régénération urbaine :**

« La régénération urbaine est un concept plus restreint que celui du renouvellement urbain. En effet, elle s'attache plus particulièrement à la reconquête des friches, souvent situées à proximité du centre-ville. Elle prend son origine dans la désindustrialisation et le passage à une base économique urbaine plus tertiaire qu'industrielle. En lien avec le renouvellement urbain et le développement durable, il s'agit avant tout de faire en sorte que l'espace concerné puisse s'intégrer dans la ville et se développer durablement. Il n'est plus question non plus de raser l'existant pour faire du neuf »<sup>9</sup>, les sites sujets à régénération sont souvent des sites pollués, nécessitent des actions de dépollution longues et coûteuses.

La régénération du tissu urbain s'est imposée face à la rénovation, symbolisant un changement dans les préoccupations inhérentes à la reconversion des friches : la conjoncture économique est difficile et l'urbanisme joue un rôle capital en permettant de retenir les citoyens au centre-ville, de créer des emplois et ainsi de redynamiser l'économie urbaine.

---

<sup>9</sup> CHASSERIAU Aude, « les grands équipements au service de la régénération urbaine : l'exemple de la métropolNantes-Saint-Nazaire ».www.Univ-ortois.fr.

### **3.3.3. La restructuration urbaine :**

Elle est définie par SAIDOUNI Maouia comme suit : « La restructuration introduit une nouvelle configuration de l'entité, en la remodelant. Elle implique, de ce fait, un changement radical d'un espace urbain assez vaste, aussi bien au niveau de son tracé que de son cadre bâti. Elle s'applique à des entités qui présentent une déstructuration et un manque d'homogénéité évidents au niveau du tracé ou du cadre bâti. »<sup>10</sup>

*C'est l'aménagement d'une nouvelle structure, en donnant une nouvelle organisation spatiale et fonctionnelle aux friches et aux constructions qui s'y trouvent.*

### **3.3.4. La densification urbaine :**

Elle est définie par SAIDOUNI Maouia comme suit : « Elle s'applique à des secteurs urbanisés qui présentent des poches non urbanisées (cas des emprises militaires ou ferroviaires, d'importantes parcelles non bâties à l'intérieur du tissu). Ces secteurs sont densifiés sous la pression de l'urbanisation et l'augmentation de leurs valeurs foncières. »<sup>11</sup>

### **3.3.5. La rénovation urbaine :**

La rénovation correspond à des bâtiments jugés sans valeur particulière et voués à la destruction : « l'élimination de tissus habités, incontestablement vivants, mais jugés incompatibles avec les idées d'une certaine modernité et, de surcroît, générateurs d'appréciables profits financiers » (Chaline, 1999, p. 4).

La rénovation s'apparente à un syllogisme pour des opérations dites « chirurgicales » ou « bulldozer », de démolition-reconstruction : les aménageurs ont eu recours à cette pratique pour la mutation de friches de grande ampleur où les tissus industriels et résidentiels étaient imbriqués. La rénovation correspond à une vision économique et fonctionnelle du développement urbain dans un contexte de croissance économique.

SAIDOUNI Maouia la définit comme suit : « Elle adapte une entité donnée à de nouvelles conditions d'hygiène, de confort, de fonctionnement, de qualité architecturale et urbanistique. Cette intervention est de nature beaucoup plus radicale que la précédente et s'applique à des secteurs ou à des îlots dont les caractères facilitent et/ou justifient une intervention forte et où les contraintes entravant l'intervention sont peu importantes. »<sup>12</sup>

---

<sup>10</sup> SAIDOUNI Maouia, *Eléments d'introduction à l'urbanisme ; histoire, méthodologie, réglementation*, casbah éditions, 2001, p.129.

<sup>11</sup> SAIDOUNI Maouia, *Eléments d'introduction à l'urbanisme ; histoire, méthodologie, réglementation*, casbah éditions, 2001, p.130.

<sup>12</sup> SAIDOUNI Maouia, *Eléments d'introduction à l'urbanisme ; histoire, méthodologie, réglementation*, casbah éditions, 2001, p.128.

Pour **Real Emmanuelle** : «..... C'est une remise à neuf par la table rase, c'est un acte radical qui consiste le plus souvent à raser un bâtiment ou un îlot pour reconstruire de nouveau ....»<sup>13</sup>

### **3.3.6. La réhabilitation urbaine :**

Elle consiste en une modernisation sans changement de fonction et elle est définie par SAIDOUNI Maouia comme suit : « Cette action, assez récente dans le discours et la pratique urbanistiques, a pour objectif l'intégration de secteurs urbains marginaux au reste de la ville, par des interventions aussi bien sur le cadre physique que sur le cadre social, source de conflits et d'instabilité pour la collectivité. »<sup>14</sup>

Et d'après **Real Emmanuelle** : « c'est améliorer l'état d'un bâtiment dégradé ou simplement ancien afin qu'il puisse conserver sa vocation initiale. Cette opération de remise en état s'accompagne d'une mise en conformité du lieu selon les normes en vigueur, que ce soit en matière de sécurité, d'hygiène, de confort ou d'environnement. »<sup>15</sup>

### **3.3.7. La reconversion urbaine :**

*Cette action peut s'appliquer aux friches urbaines et cela en procédant à des transformations sur l'état physique ou fonctionnel de la friche. . La reconversion s'applique donc à toute modification fonctionnelle introduite par rapport à l'affectation initiale du site et de ses bâtiments.*

Pour **Real Emmanuelle** : « C'est la volonté consciente et raisonnée de conserver un édifice dont la valeur patrimoniale est reconnue tout en lui redonnant une valeur d'usage qu'il a perdu, ce changement d'usage qui s'opère lors d'une reconversion nécessite l'adaptation du bâtiment à ce nouvel usage ....Elle constitue une véritable démarche de préservation du patrimoine..... »<sup>16</sup>

La **reconversion** des friches ne correspond pas une définition stricte mais elle implique, de façon générale, l'amélioration et le changement d'affectation d'un bâtiment, ou d'un

---

<sup>13</sup> Real Emmanuelle, Reconversions. l'architecture industriel réinventée[en ligne],< <https://doi.org/10.4000/insitu.11745>> (page consultée le 01 Mai 2022).

<sup>14</sup> SAIDOUNI Maouia, Eléments d'introduction à l'urbanisme ; histoire, méthodologie, réglementation, casbah éditions, 2001, p.130.

<sup>15</sup> Real Emmanuelle, Reconversions. l'architecture industriel réinventée[en ligne],< <https://doi.org/10.4000/insitu.11745>> (page consultée le 01 Mai 2022).

<sup>16</sup> Real Emmanuelle, Reconversions. l'architecture industriel réinventée[en ligne],< <https://doi.org/10.4000/insitu.11745>> (page consultée le 01 Mai 2022).

ensemble de bâtiments, dont l'usage est devenu obsolète ;(c'est une modernisation avec changement de fonction.)

### **3.3.8. La requalification urbaine:**

La requalification signifie l'action concrète sur un espace physique, portant divers enjeux imbriqués (morphologiques, fonctionnels, sociaux, économique, patrimoniaux...). Elle s'inscrit de plus en plus dans le cadre de projets urbains stratégiques et de moins en moins comme une série d'actions ponctuelles d'embellissement.

Pour **Real Emmanuelle** : « Elle s'applique au domaine d'urbanisme et est empruntée à la politique de renouvellement urbain pour désigner le réaménagement d'un quartier ou d'un territoire délaissé, dans le but de le redynamiser économiquement et d'en améliorer le cadre de vie. »<sup>17</sup>

**Toutes ces actions peuvent être regroupées sous le nom commun de reconquête de friches urbaines.**

### **3.4.Les enjeux liés à la reconquête des friches**

La reconquête des friches est porteuse d'enjeux majeurs pour les territoires de demain puisqu'elle permet d'une part, de contenir l'étalement des villes et d'autre part, d'offrir l'opportunité de revaloriser et de redéfinir l'espace urbain. De ces enjeux on peut citer les types suivants :

- **Une meilleure maîtrise de l'étalement et l'émiettement urbain :**

L'intervention en milieu urbain existant, et surtout la reconquête des friches va contrebalancer l'étalement de l'emprise urbaine, qui se fait au détriment des espaces naturels, agricoles et forestiers situés en périphérie d'unités urbaines, en ayant recours à l'artificialisation des sols, pour l'installation de nouveaux bâtiments (en choisissant la facilité). Mais en retour, les nouveaux espaces urbanisés nécessitent un développement des infrastructures, des axes routiers, des réseaux de viabilisation (assainissement, gaz, électricité) et souvent de nouvelles dessertes par des transports urbains. Ce qui au final augmente les coûts globaux, notamment pour les collectivités territoriales.

- **Une optimisation de l'utilisation de l'espace urbain :**

La requalification des friches urbaines est un outil qui peut servir à réaliser : un tissu urbain harmonieux, sans rupture, ni verrue.

C'est une alternative aux coupures urbaines, dégradation du bâti et pollution visuelle.

---

<sup>17</sup> Real Emmanuelle, Reversions. l'architecture industriel réinventée[en ligne],< <https://doi.org/10.4000/insitu.11745>> (page consultée le 01 Mai 2022).



Elle permet donc d'optimiser les liaisons d'un quartier à l'autre, Le retour à plus de compacité urbaine renforce les continuités entre les différentes zones.

C'est une opportunité offerte pour recréer des espaces verts dans la trame urbaine, car certains espaces de respiration doivent être aménagés pour favoriser le mieux vivre en ville : qualité de l'air, atténuation des bruits, bien-être, espaces de loisirs.

- **La valorisation de l'image de la ville, la préservation du patrimoine bâti et paysager :**

La revalorisation de l'image des territoires est un enjeu primordial de la requalification des friches. Ces lieux chargés de mémoire, qui ont souvent forgé l'identité des villes ou l'identité d'un quartier, permettent de créer des ponts entre présent et passé et concourent à maintenir une continuité dans le temps qui séduit les habitants. La mémoire des lieux pourra être mise en avant lors d'une réhabilitation via des outils pédagogiques (musée, parcours retraçant l'histoire, manifestation ponctuelle,...).

Ce souci d'image a permis de sauver certaines usines, casernes ou halles aux grains désaffectées qui, réhabilitées, ont pu changer d'affectation. Elles continuent ainsi d'être un témoin du passé tout en répondant à une utilité contemporaine de logement,

Les anciennes friches peuvent aussi s'intégrer dans le tissu urbain comme éléments de paysage urbain, en devenant des espaces ouverts, des jardins publics, des jardins partagés, et ainsi participer à l'amélioration du cadre de vie pour les habitants.

- **La prise en compte de l'environnement :**

La reconquête des friches doit s'intégrer dans une stratégie environnementale globale à l'échelle de la ville. Par exemple, un espace vide en milieu urbain n'est pas systématiquement à combler. Les espaces non bâtis peuvent ainsi constituer des opportunités pour le maintien ou la création d'une trame verte et bleue, en tant que réservoir de biodiversité ou corridor écologique et peuvent également constituer des liaisons douces, piétonnes et/ou cyclables.

- **La Limitation de la consommation énergétique :**

La maîtrise de l'étalement urbain par requalification des, permet également une limitation des besoins de déplacement, et de ce fait favorise la diminution des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre.

La requalification des friches doit aussi être l'occasion de limiter les consommations énergétiques et de favoriser le recours aux énergies renouvelables (bâtiments basse consommation ou à énergie positive).

- **Favoriser le développement économique et social :**

La requalification des friches peut être pensée dans une perspective de redynamisation économique et sociale des villes et de leurs quartiers, surtout lorsqu'elles ont été soumises à de lourds processus de restructuration de leur appareil productif. Par les opportunités de création de nouveaux espaces productifs de biens et de services, ou encore d'équipements collectifs et/ou socio- culturels, les friches offrent de nombreux atouts pour susciter de nouvelles dynamiques de développement et d'emploi local, tout en donnant les moyens de renforcer la mixité fonctionnelle et sociale des quartiers.

- **Veiller à la santé et à la sécurité des populations :**

La maîtrise des risques impose de connaître et répertorier les friches, en vue de détecter d'éventuelles pollutions. Certains bâtiments désaffectés sont dangereux car en ruines et / ou pollués. Cela pose alors des problèmes de salubrité publique, les collectivités territoriales pouvant être tenues responsables en cas d'inaction de leur part, même si le terrain ne leur appartient pas (sur la mise en sécurité du site notamment).

- **Créer une dynamique locale autour des projets de reconquête :**

Un projet de réhabilitation peut créer une véritable dynamique et un rassemblement au sein d'une agglomération, pour peu que ses habitants soient associés au projet dès les premières phases de réflexion, puis à chaque étape, dans le cadre d'une démarche d'aménagement participative. Pour créer élan et fierté, il faut que les habitants puissent s'approprier le projet, se l'imaginer, et se projeter dans un nouvel espace de vie. Cette participation citoyenne peut se prolonger après la reconversion, par exemple avec un site proposant une offre culturelle ou de loisirs. Il existe également des exemples où la mobilisation des citoyens a permis de sauvegarder certains bâtiments ou espaces investis.

#### **4. Analyse des exemples thématique**

##### **4.1.Gare/Crêt-Taconnet: D'une friche ferroviaire à un quartier durable**

###### **4.1.1. Identité des lieux**

- Localisation (SUISSE)

Le quartier Gare/Crêt-Taconnet est situé au nord- est du centre ville de Neuchâtel.

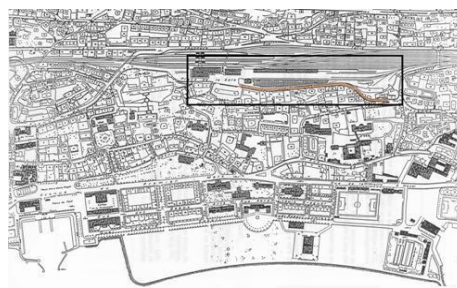
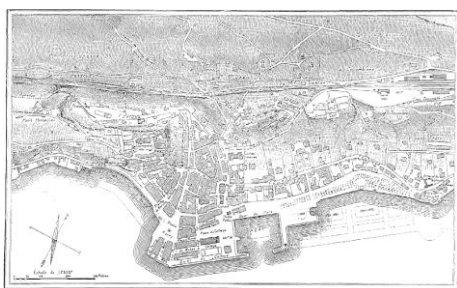
- Forme

La forme du secteur nord est longitudinale, étirée entre les rails et la rue de Crêt- Taconnet. Ce secteur repose sur un mur artificiel de soutènement. Cet élément, ainsi que les rails au nord, confèrent au plateau une forme très caractéristique, délimitée de manière très nette.

- Topographie

Le site bénéficie d'une topographie plate, obtenue artificiellement par l'arasement de la crête. Ce plateau repose sur le mur de soutènement.

Il s'insère comme une sorte de terrasse dans la pente qui caractérise la ville de Neuchâtel, entre le lac et le sommet de Chaumont.

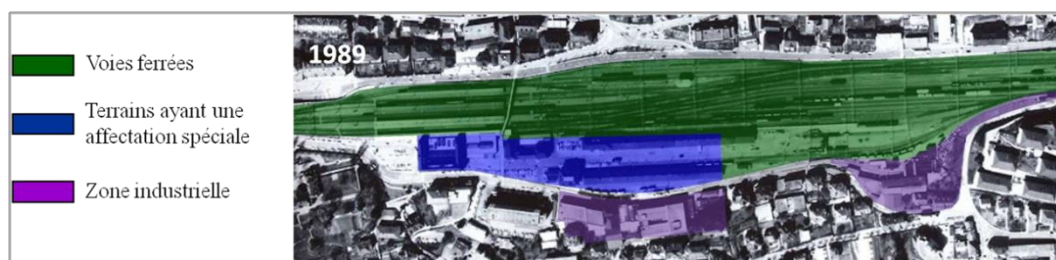


**Figure 1.** 1860 Naissance du site<sup>18</sup>. **Figure 2.** Quartier Gare/Crêt-Taconnet et rue de Crêt-Taconnet<sup>19</sup>.

#### 4.1.2. La constitution d'une friche

La gare de Neuchâtel a été construite sur le plateau de Crêt Taconnet en 1850 environ. Le site accueillait la gare avec son bâtiment voyageurs, ses quais marchandises, ses remises et ateliers et, à l'est, un pôle industriel.

Il est d'une surface de 5,45 hectares d'une longueur de: 650 mètres et d'une largeur de: 50-100mètres.



**Figure 3.** Plan du Secteur "Crêt-Taconnet"<sup>20</sup>.

Le secteur Gare/Crêt-Taconnet connu avec la fin du 20ème siècle un processus de désindustrialisation qui mena à la sous-utilisation des infrastructures et des bâtiments.

Le site n'a pas été classé comme friche par le canton. Il n'a jamais connu un abandon total, mais plutôt il a eu une désaffectation partielle de certains bâtiments. Le site a connu une lente mutation de ses activités.

<sup>18</sup> D'une friche ferroviaire à un quartier durable : expériences pratiques du projet Ecoparc à Neuchâtel[en ligne],< <https://www.ecobau.ch/resources/uploads/9.%20Rumine.pdf>> (page consultée le 08 Décembre 2021).

<sup>19</sup> Marianne THOMANN, POTENTIEL DES FRICHES INDUSTRIELLES DES SECTEURS DE GARE pour un développement urbain durableLa reconversion du secteur Gare/Crêt-Taconnet à Neuchâtel, mémoire de Master of Science in Geography, université de Lausanne, Aout 2005

<sup>20</sup> Gare/Crêt-Taconnet, Espace de l'Europe – Neuchâtel [en ligne],< <https://docplayer.fr/63373593-Gare-cret-taconnet-espace-de-l-europe-neuchatel.html>> (page consultée le 09 Décembre 2021).



**Figure 4.** Secteur “Ct-Taconnet Est” avant le processus de régénération<sup>21</sup>.

#### 4.1.3. Les étapes de la reconversion du site

- **Processus de planification (1994)**

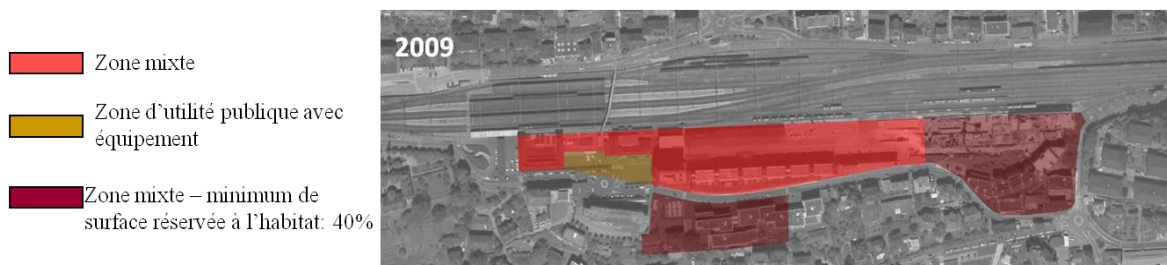
Le projet est l’un des objectifs du plan directeur de la Ville de Neuchâtel (1994) le principal des trois pôles de développement stratégique en site urbain.

«C’est un point d’ancrage stratégique de grande importance. Il accueillera des activités de haut de gamme, tant économiques, culturelles que de l’habitat et favorisera les relations au niveau national et international.»

- **Initiateurs:**

Collectivités publiques (Ville de Neuchâtel, Canton, Confédération), propriétaires, architectes (Bauart Architectes et Urbanistes SA, Devanthéry & Lamunière architectes)

**Figure 5.** Secteur “Crêt-Taconnet Est” avant le processus de régénération<sup>22</sup>.



**Figure 6.** Vue aérienne du projet Ecoparc (Photo E. Bettinelli)<sup>23</sup>.

<sup>21</sup> D’une friche ferroviaire à un quartier durable : expériences pratiques du projet Ecoparc à Neuchâtel[en ligne],< <https://www.ecobau.ch/resources/uploads/9.%20Rumine.pdf>> (page consultée le 08 Décembre 2021).

<sup>22</sup> Gare/Crêt-Taconnet, Espace de l’Europe – Neuchâtel [en ligne],< <https://docplayer.fr/63373593-Gare-cret-taconnet-espace-de-l-europe-neuchatel.html>> (page consultée le 09 Décembre 2021).

<sup>23</sup> Gare/Crêt-Taconnet, Espace de l’Europe – Neuchâtel [en ligne],< <https://docplayer.fr/63373593-Gare-cret-taconnet-espace-de-l-europe-neuchatel.html>> (page consultée le 09 Décembre 2021).

## La reconversion du site Gare/Crêt-Taconnet:

En premier lieu, il ya eu la réalisation de la tour et du bâtiment de l'OFS qui a joué un rôle déclencheur, d'autant plus que la réalisation du bâtiment a été saluée comme un projet exemplaire en matière d'intégration des critères de développement durable, recevant de nombreux prix dont le prix solaire européen. Cet élément a ainsi pu fonctionner comme un révélateur du potentiel des lieux auprès des différents acteurs. La tour, symbole fort de la nouvelle centralité assignée au secteur Gare/Crêt-Taconnet, a également permis de donner très tôt une identité au site, à l'aube de sa reconversion.



Figure 7. Avant réalisation de l'OFS<sup>24</sup>.



Figure 8. Après réalisation de l'OFS<sup>25</sup>.



Figure 9. La tour et le bâtiment principal de l'OFS<sup>26</sup>.



Figure 10. Le bâtiment principal de l'OFS<sup>27</sup>.

<sup>24</sup> Gare/Crêt-Taconnet, Espace de l'Europe – Neuchâtel [en ligne], < <https://docplayer.fr/63373593-Gare-cret-taconnet-espace-de-l-europe-neuchatel.html> > (page consultée le 09 Décembre 2021).

<sup>25</sup> Gare/Crêt-Taconnet, Espace de l'Europe – Neuchâtel [en ligne], < <https://docplayer.fr/63373593-Gare-cret-taconnet-espace-de-l-europe-neuchatel.html> > (page consultée le 09 Décembre 2021).

<sup>26</sup> Marianne THOMANN, POTENTIEL DES FRICHES INDUSTRIELLES DES SECTEURS DE GARE pour un développement urbain durable La reconversion du secteur Gare/Crêt-Taconnet à Neuchâtel, mémoire de Master of Science in Geography, université de Lausanne, Aout 2005



Ensuite il ya eu la réalisation de logements et équipements et un bâtiment CMN et HEG sur Le secteur Crêt-Taconnet Est

En 2009: la réalisation de 165 logements, la création de 1000 emplois dans le quartier.

Mixité fonctionnelle : par la création de logements dans les secteurs propices (vue sur le lac, tranquillité) et de bureaux dans les secteurs liés aux voies CFF

Mixité sociale : par les tailles de logements différentes (2 pièces à 6 pièces), la proximité des transports publics et du centre-ville.



**Figure 11.** Le secteur Crêt-Taconnet Est (logement + équipements) Bâtiment CMN et HEG<sup>28</sup>. Pour le Patrimoine construit il y a eu la préservation du mur de soutènement et du bâtiment sur la photo.



**Figure 12.** Préservation du patrimoine bâti –Mur et Lofts (photo Yves André, 2008)<sup>29</sup>.

Il y a eu aussi:Réalisation d'une barre multifonctionnelle au nord.

Le réaménagement de la rue Crêt-Taconnet.

Concept de parking global multi-utilisateurs privé-public, 1109 places ; Diversification de l'offre de stationnement ; Parking deux-roues 102 places, places vélos et scootersélectriques

**Figure 13.** Barre multifonctionnelle nord<sup>30</sup>.



<sup>27</sup> D'une friche ferroviaire à un quartier durable : expériences pratiques du projet Ecoparc à Neuchâtel[en ligne],<<https://www.ecobau.ch/resources/uploads/9.%20Rumine.pdf>> (page consultée le 08 Décembre 2021).

<sup>28</sup> D'une friche ferroviaire à un quartier durable : expériences pratiques du projet Ecoparc à Neuchâtel[en ligne],<<https://www.ecobau.ch/resources/uploads/9.%20Rumine.pdf>> (page consultée le 08 Décembre 2021).

<sup>29</sup> D'une friche ferroviaire à un quartier durable : expériences pratiques du projet Ecoparc à Neuchâtel[en ligne],<<https://www.ecobau.ch/resources/uploads/9.%20Rumine.pdf>> (page consultée le 08 Décembre 2021).

<sup>30</sup> D'une friche ferroviaire à un quartier durable : expériences pratiques du projet Ecoparc à Neuchâtel[en ligne],<<https://www.ecobau.ch/resources/uploads/9.%20Rumine.pdf>> (page consultée le 08 Décembre 2021).

#### 4.1.4. Plans et vues du projet de recon version

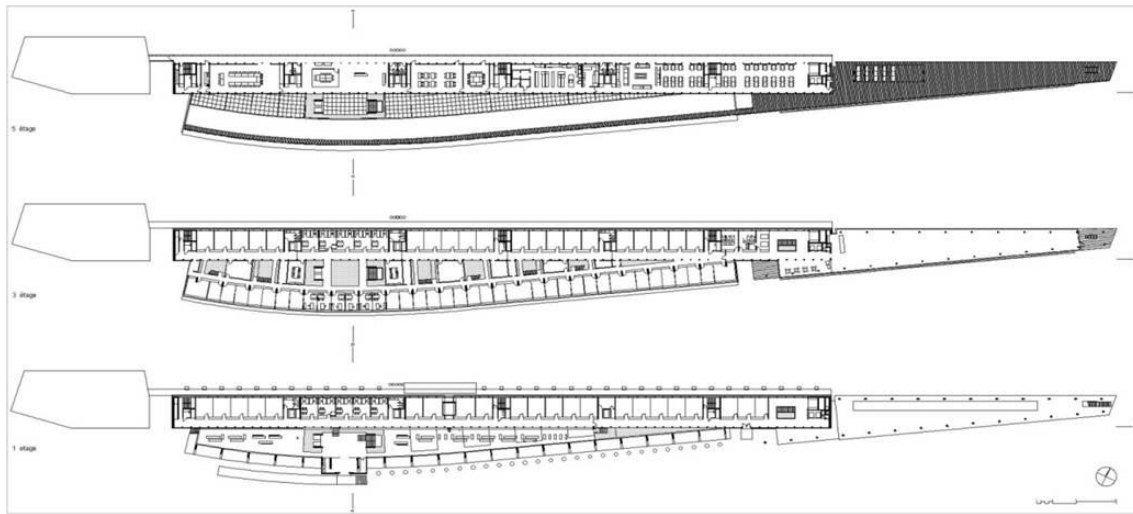


Figure 14. Plans des différents niveaux du bâtiment de l'OFS<sup>31</sup>.

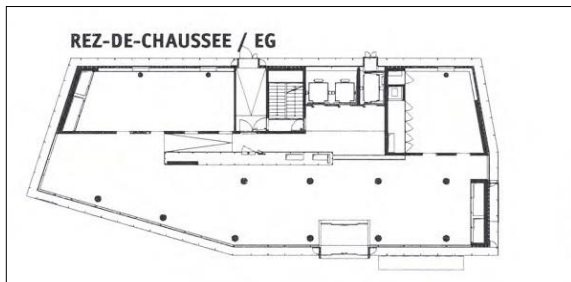


Figure 15. Plans Rez de Chaussée de la Tour<sup>32</sup>.

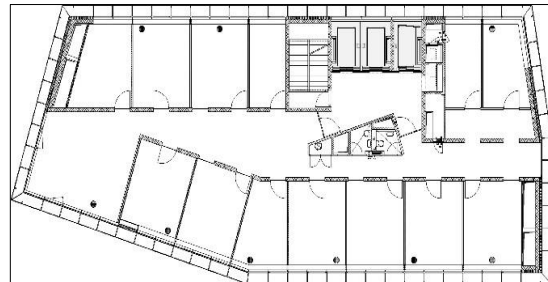


Figure 16. Plans Etage courant de la Tour<sup>33</sup>.

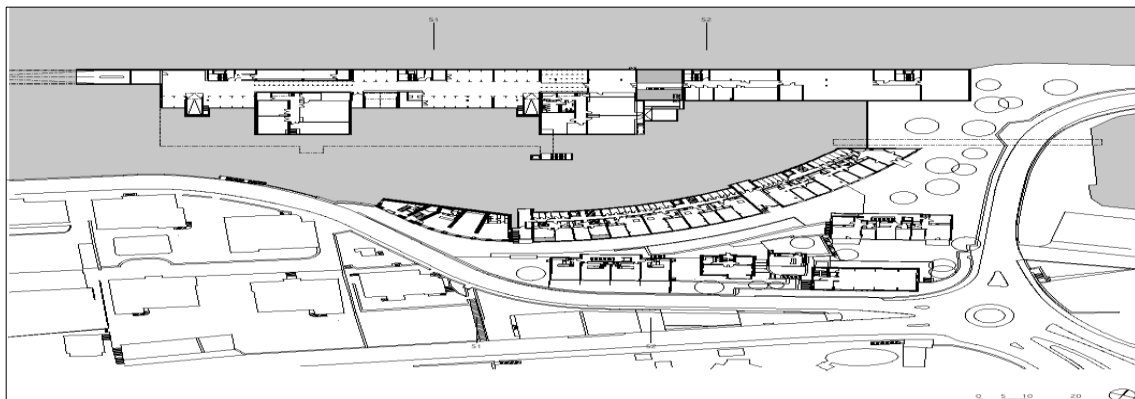


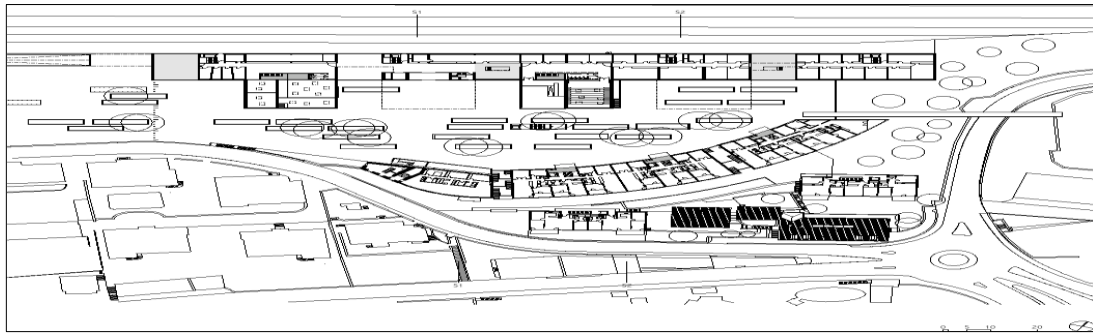
Figure 17. Plan RDC secteur Crêt-Taconnet Est (logement + bâtiments CMN et HEG)<sup>34</sup>.

<sup>31</sup> D'une friche ferroviaire à un quartier durable : expériences pratiques du projet Ecoparc à Neuchâtel[en ligne],<  
<https://www.ecobau.ch/resources/uploads/9.%20Rumine.pdf>> (page consultée le 08 Décembre 2021).

<sup>32</sup> D'une friche ferroviaire à un quartier durable : expériences pratiques du projet Ecoparc à Neuchâtel[en ligne],<  
<https://www.ecobau.ch/resources/uploads/9.%20Rumine.pdf>> (page consultée le 08 Décembre 2021).

<sup>33</sup> D'une friche ferroviaire à un quartier durable : expériences pratiques du projet Ecoparc à Neuchâtel[en ligne],<  
<https://www.ecobau.ch/resources/uploads/9.%20Rumine.pdf>> (page consultée le 08 Décembre 2021).

<sup>34</sup> D'une friche ferroviaire à un quartier durable : expériences pratiques du projet Ecoparc à Neuchâtel[en ligne],<  
<https://www.ecobau.ch/resources/uploads/9.%20Rumine.pdf>> (page consultée le 08 Décembre 2021).



**Figure 18.** Plan étage secteur Crêt-Taconnet Est (logement + bâtiments CMN et HEG) <sup>35</sup>.



**Figure 19.** Typologie de l'habitat <sup>36</sup>.

## 4.2. Pérolles-Arsenaux: Un renouvellement urbain du plateau de perolles

### 4.2.1. Identité des lieux

- Localisation (SUISSE)

Le quartier Pérolles-Arsenaux est constitué de l'ensemble des terrains industriels, il est situé au sud de la gare de Fribourg, le long de la voie ferrée industrielle

- Forme

Structuré d'abord par des câbles tendus entre les pylônes, Puis la voie ferrée industrielle de Pérolles, courbée à cause de la topographie fut construite pour desservir directement les industries depuis la gare, et vint donner un véritable essor à l'industrialisation du quartier.

Enfin, la construction de deux axes donna au plateau sa forme actuelle. Le boulevard de Pérolles d'abord, achevé en 1900, relia la Gare à la nouvelle Faculté des Sciences, et initia le comblement du ravin de Pérolles. La route des Arsenaux ensuite, délimitant un second site industriel en forme de banane.

- Patrimoine construit

Plusieurs bâtiments du plateau Pérolles-Arsenaux peuvent représenter un intérêt patrimonial, comme le bâtiment de la gare, l'ancien silo à grains de l'entreprise Fenaco.

<sup>35</sup> D'une friche ferroviaire à un quartier durable : expériences pratiques du projet Ecoparc à Neuchâtel[en ligne], <<https://www.ecobau.ch/resources/uploads/9.%20Rumine.pdf>> (page consultée le 08 Décembre 2021).

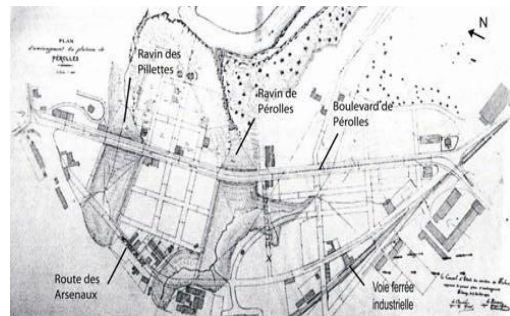
<sup>36</sup> D'une friche ferroviaire à un quartier durable : expériences pratiques du projet Ecoparc à Neuchâtel[en ligne], <<https://www.ecobau.ch/resources/uploads/9.%20Rumine.pdf>> (page consultée le 08 Décembre 2021).





**Figure 20.** Plan d'aménagement du plateau de Pérolles approuvé le 2 juillet 1903<sup>37</sup>.

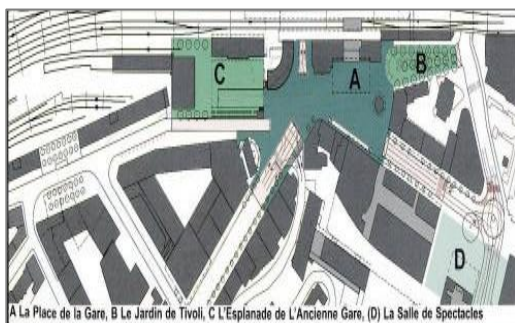
**Figure 21.** Situation du plateau de pérolles par rapport au centre ville de fribourg<sup>38</sup>.



#### 4.2.2. La constitution d'une friche

Le plateau industriel se développe rapidement, profitant de l'électricité hydraulique fournie par le barrage de la Maigrauge, d'une liaison ferroviaire et routière à la gare et de terrains bon marché. Les derniers terrains libres sont construits dans les années 1930.

Quarante ans plus tard, commence alors la rapide décadence du site: faillites et délocalisations entraînent la fermeture de toutes les usines de Pérolles, le secteur n'a pas été considéré comme une friche par les autorités, même s'il est ancien site industriel touché par la crise industrielle de la seconde moitié du 20<sup>ème</sup> siècle, et en partie désaffecté et largement sous-occupé.

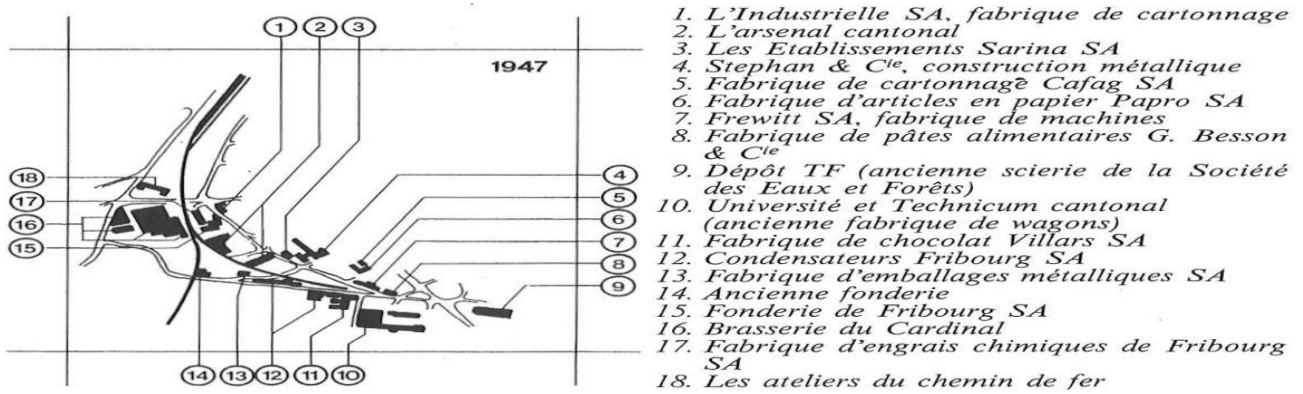


**Figure 22.** La gare de Fribourg et ses abords directs<sup>39</sup>.

<sup>37</sup> Marianne THOMANN, POTENTIEL DES FRICHES INDUSTRIELLES DES SECTEURS DE GARE pour un développement urbain durable La reconversion du secteur Gare/Crêt-Taconnet à Neuchâtel, mémoire de Master of Science in Geography, université de Lausanne, Aout 2005

<sup>38</sup> Morgane JENNARET, Renouvellement urbain, des friches industrielles aux quartiers résidentiels. Qui sont les nouveaux habitants de la ville ?, mémoire de Master of Science in Geography, université de Lausanne, Mai 2013

<sup>39</sup> Marianne THOMANN, POTENTIEL DES FRICHES INDUSTRIELLES DES SECTEURS DE GARE pour un développement urbain durable La reconversion du secteur Gare/Crêt-Taconnet à Neuchâtel, mémoire de Master of Science in Geography, université de Lausanne, Aout 2005



**Figure 23.** Les industries du plateau de pérolles et leur situation<sup>40</sup>

#### 4.2.3. Les projets de régénération du plateau de pérole

Dans le cadre du renouvellement du plateau de pérolles, une série de régénération de friches industrielles a eu lieu.

-Le projet **Sémiramis (les jardins de perolles et le projet semiramis)**, a initié le début d'un processus de reconversion des friches industrielles du plateau de Pérolles.

Et parmi les projets majeurs du plateau de pérolles :

- Le **Projet de réaménagement de la gare de Fribourg et de ses abords directs.**
- Le **Projet du quartier quartet+.**



**Figure 24.** Les jardins de perolles et le projet semiramis<sup>41</sup>.

<sup>40</sup> Morgane JENNARET, Renouvellement urbain, des friches industrielles aux quartiers résidentiels. Qui sont les nouveaux habitants de la ville ?, mémoire de Master of Science in Geography, université de Lausanne, Mai 2013

<sup>41</sup> Morgane JENNARET, Renouvellement urbain, des friches industrielles aux quartiers résidentiels. Qui sont les nouveaux habitants de la ville ?, mémoire de Master of Science in Geography, université de Lausanne, Mai 2013



**Figure25.** L'ancienne gare réaménagée en lieu culturel et la Tour de l'Esplanade en projet<sup>42</sup>.



**Figure26.** Le quartier quartet+<sup>43</sup>.

- **Les jardins de pérolles et le projet sémiramis**

Le projet se situe au cœur du quartier de pérolles rattaché au boulevard de pérolles, il se trouve en plein centre ville

Le projet est issu de la réhabilitation de l'ancienne halle au Comptoir et du secteur alentour.

La majeure partie du sol était propriété de la Ville.

C'est le premier projet de transformation des friches industrielles du centre ville de Fribourg en logements, surfaces de bureaux et espaces verts de qualité (Jardin Domino).

Surface du terrain (ST): 26'873m<sup>2</sup>.

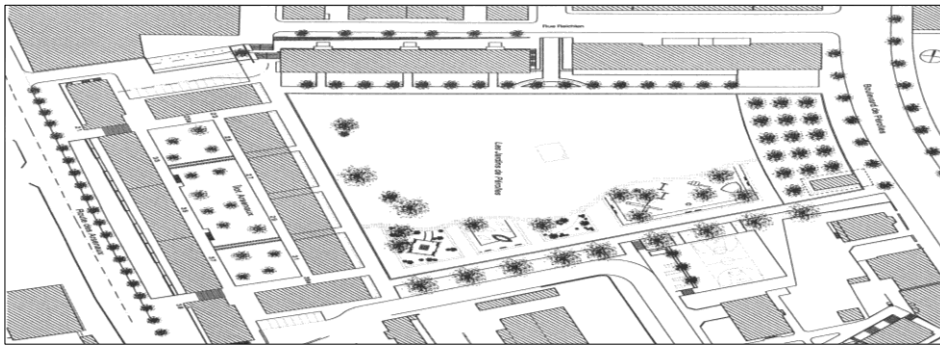
La perspective du projet était de mettre en valeur l'endroit stratégique du boulevard en créant un grand vide urbain de qualité.

Pour les habitations, il y a eu la réalisation de 217 appartements, c'est une structure en damier constituée par des îlots résidentiels pour s'intégrer dans les lieux, et qui offrent une mixité fonctionnelle et sociale : en effet on trouve des appartements en propriété par étage de 3 à 6 pièces, des appartements en loyer libre, des appartements de 2 à 3 pièces pour personnes âgées.

Pusieurs surfaces de bureaux et espaces pour des activités socioculturelles ont aussi été développés dans le projet : crèche, jardin d'enfants , centre de quartier et des surfaces de bureaux.

<sup>42</sup> Morgane JENNARET, Renouvellement urbain, des friches industrielles aux quartiers résidentiels. Qui sont les nouveaux habitants de la ville ?, mémoire de Master of Science in Geography, université de Lausanne, Mai 2013

<sup>43</sup> Morgane JENNARET, Renouvellement urbain, des friches industrielles aux quartiers résidentiels. Qui sont les nouveaux habitants de la ville ?, mémoire de Master of Science in Geography, université de Lausanne, Mai 2013



**Figure 27.** Plans d'aménagement du projet séminaris et les jardins des pérolles<sup>44</sup>.



**Figure 28.** L'îlot du Comptoir du projet séminaris<sup>45</sup>.



**Figure 29.** Les Jardins de Pérolles<sup>46</sup>.

- **Le réaménagement de la gare de Fribourg et de ses abords directs**

Ce projet est composé de deux parties

Partie 1: la reconversion de l'ancienne gare.

Il a été conservé en tant qu'icône de l'architecture ferroviaire : « bâtiment des voyageurs » de l'ancienne gare.

Il a été réaménagé en une grande salle, plusieurs lieux d'exposition ainsi qu'un café-restaurant culturel qui ont redonné vie à cet ancien bâtiment désaffecté et menacé, au départ, de démolition.

Partie 2: la place et les abords de la gare

Le projet d'une future tour de 60m, esplanade de 2000m<sup>2</sup>, vélo station et parking souterrains, logements, bureaux, commerces.

<sup>44</sup> Le projet "Séminaris"[en ligne], < <https://www.e-periodica.ch/cntmng?pid=hab-001%3A2000%3A72%3A%3A248> > (page consultée le 11 Décembre 2021).

<sup>45</sup> Morgane JENNARET, Renouvellement urbain, des friches industrielles aux quartiers résidentiels. Qui sont les nouveaux habitants de la ville ?, mémoire de Master of Science in Geography, université de Lausanne, Mai 2013

<sup>46</sup> Morgane JENNARET, Renouvellement urbain, des friches industrielles aux quartiers résidentiels. Qui sont les nouveaux habitants de la ville ?, mémoire de Master of Science in Geography, université de Lausanne, Mai 2013





**Figure 30.** L'endroit d'emplacement de la future Tour de l'Esplanade<sup>47</sup>.



**Figure 31.** Ancienne gare réhabilitée<sup>48</sup>.



**Figure 32.** L'ancienne gare réaménagée en lieu culturel et la Tour de l'Esplanade en projet<sup>49</sup>.

- **Le quartier quartet+**

Le quartier Quartet+ se situe au sud de la gare de Fribourg à la route des Arsenaux. Il longe l'ancienne voie de chemin de fer désaffectée .

Il est issu du projet de réaménagement du secteur de l'ancienne usine Fenaco (fédération des coopératives agricoles suisses) comportant, notamment un silo à grains, des moulins et de grandes caves.

Caractéristiques du quartier:

les bâtiments sont alignés longitudinalement sur Le tracé de l'ancienne voie industrielle, et celui de la route des Arsenaux qui délimitent le quartier c'est une sorte de réinterprétation de l'ilot traditionnel, mais qui évite totalement le côté fermé.

Il comprend quatre modules d'habitations comprenant 95 logements et 7 locaux commerciaux, ainsi qu'une tour de 17 appartements.



**Figure 33.** Plan d'aménagement du quartier Quartet+<sup>50</sup>.

<sup>47</sup> Morgane JENNARET, Renouvellement urbain, des friches industrielles aux quartiers résidentiels. Qui sont les nouveaux habitants de la ville ?, mémoire de Master of Science in Geography, université de Lausanne, Mai 2013

<sup>48</sup> Morgane JENNARET, Renouvellement urbain, des friches industrielles aux quartiers résidentiels. Qui sont les nouveaux habitants de la ville ?, mémoire de Master of Science in Geography, université de Lausanne, Mai 2013

<sup>49</sup> Morgane JENNARET, Renouvellement urbain, des friches industrielles aux quartiers résidentiels. Qui sont les nouveaux habitants de la ville ?, mémoire de Master of Science in Geography, université de Lausanne, Mai 2013



Figure 34. Le quartier Quartet+<sup>51</sup>.



Figure 35. Photo de l'intérieur d'un logement<sup>52</sup>.

### Caractéristiques du quartier:

La tour a été réhabilitée sur l'ancien silo à grains de l'entreprise Fenaco construit en 1964. Elle en a gardé la structure initiale et a été surélevée de quatre niveaux pour obtenir 17 appartements, un par étage.

la tour possède un toit-jardin .

L'ensemble du quartier est donc composé de 112 appartements spacieux, allant d'une pièce (98m<sup>2</sup>) au duplex de six pièces et demie (186m<sup>2</sup>)

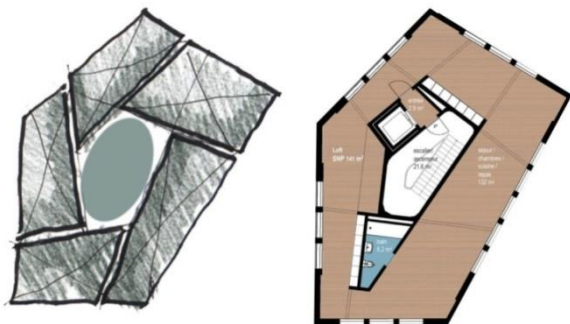


Figure 36. Esquisse et plan des lofts<sup>53</sup>.

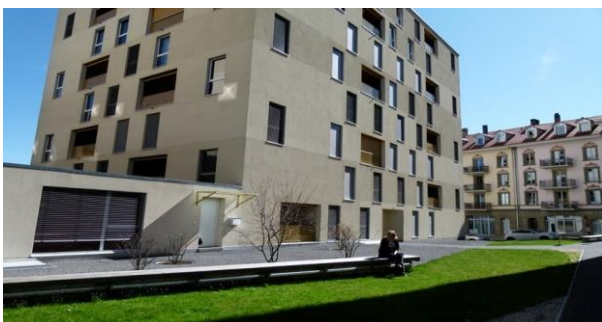


Figure 37. Un module du quartier Quartet+<sup>54</sup>.



Figure 38. La tour du quartier Quartet+<sup>55</sup>.

<sup>50</sup> Morgane JENNARET, Renouvellement urbain, des friches industrielles aux quartiers résidentiels. Qui sont les nouveaux habitants de la ville ?, mémoire de Master of Science in Geography, université de Lausanne, Mai 2013

<sup>51</sup> Morgane JENNARET, Renouvellement urbain, des friches industrielles aux quartiers résidentiels. Qui sont les nouveaux habitants de la ville ?, mémoire de Master of Science in Geography, université de Lausanne, Mai 2013

<sup>52</sup> Morgane JENNARET, Renouvellement urbain, des friches industrielles aux quartiers résidentiels. Qui sont les nouveaux habitants de la ville ?, mémoire de Master of Science in Geography, université de Lausanne, Mai 2013

<sup>53</sup> Morgane JENNARET, Renouvellement urbain, des friches industrielles aux quartiers résidentiels. Qui sont les nouveaux habitants de la ville ?, mémoire de Master of Science in Geography, université de Lausanne, Mai 2013

<sup>54</sup> Morgane JENNARET, Renouvellement urbain, des friches industrielles aux quartiers résidentiels. Qui sont les nouveaux habitants de la ville ?, mémoire de Master of Science in Geography, université de Lausanne, Mai 2013

### 4.3. Le renouvellement urbain autour des gares de Laim et Pasing à Munich

#### 4.3.1. Identité des lieux

Après la délocalisation de la gare marchandises et de triage qui se situe à l'ouest de la gare principale de Munich il y a eu la libération de 160 hectares de terrains ferroviaires qui s'étendant jusqu'à 8km à l'ouest de la gare. Ce qui a fourni l'occasion rêvée pour le réaménagement des zentrale bahnhöfen en nouveaux quartiers.

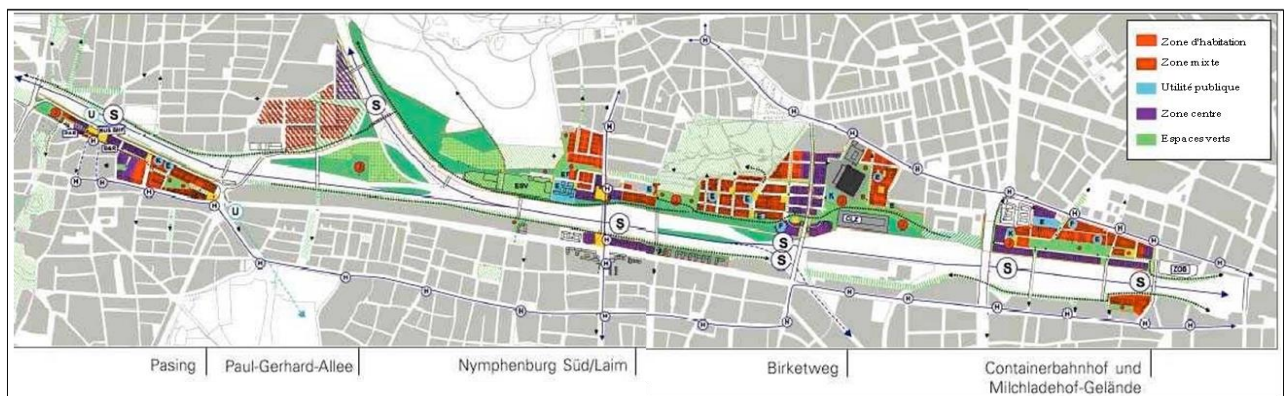


**Figure 39.** Photographie aérienne du potentiel foncier des "Zentrale Bahnflächen" (env. 160ha)

En rouge, projets Aurelis, en bleu, projets Vivico ou Ville de Munich. Ronds turquoise : gares S-Bahn. Source : Aurelis<sup>56</sup>.

#### 4.3.2. Le programme d'intervention

Ce potentiel a privilégié la mise en œuvre des principes de densité, mixité et qualité de vie. Du point de vue des situations des terrains à bâtir en continuité du centre-ville, la présence d'une ligne de S-Bahn, de zones de verdure à proximité, qui sont un atout supplémentaire pour offrir un cadre de vie agréable pour les habitants et entreprises et conserver une biodiversité intéressante en ville.



**Figure 40.** Nouvelles affectations des zones ferroviaires Source : Service d'urbanisme de la ville de Munich<sup>57</sup>.

<sup>55</sup> Morgane JENNARET, Renouvellement urbain, des friches industrielles aux quartiers résidentiels. Qui sont les nouveaux habitants de la ville ?, mémoire de Master of Science in Geography, université de Lausanne, Mai 2013

<sup>56</sup> Friches ferroviaires et développement urbain[en ligne], <[http://www.geographis.ch/jb/textes/munich\\_mu\\_2003\\_031005.pdf](http://www.geographis.ch/jb/textes/munich_mu_2003_031005.pdf)> (page consultée le 06 Décembre 2021).

<sup>57</sup> Friches ferroviaires et développement urbain[en ligne], <[http://www.geographis.ch/jb/textes/munich\\_mu\\_2003\\_031005.pdf](http://www.geographis.ch/jb/textes/munich_mu_2003_031005.pdf)> (page consultée le 06 Décembre 2021).



Le projet de réaménagement des Zentrale Bahnflächen en nouveaux quartiers prévoit donc:

-Des zones centrales et mixtes avec bureaux, commerces, logements, localisées autour des arrêts de S-Bahn, avec une forte densité, disposées de façon à réduire les nuisances sonores pour l'habitat et à favoriser une vie de quartier

-Des zones de verdure qui relient les quartiers et sont reliées entre elles (couloirs de verdure), destinées à la détente, aux sports et loisirs, et à la préservation de la nature et du paysage

Le renforcement des fréquences de passage et la création d'une nouvelle halte pour les trains S-Bahn (Birketweg- Friedenheimer Brücke), le prolongement du métro (U-Bahn) jusqu'à Pasing, des liaisons piétonnes et cyclables d'accès aux haltes (p. ex. nouvelles passerelles piéton-vélo au dessus des voies), une halte des ICE à Pasing.

Des fonctions centrales sont prévues dans ces nouveaux quartiers : centre commercial, gare routière, centre logistique (distribution de marchandises), écoles, centre culturel, qui viennent encore renforcer la mixité fonctionnelle qu'offrent déjà les bureaux et logements.

### 4.3.3. Plans et vues du projet



**Figure 41.** Plan d'aménagement de la gare de Pasing<sup>58</sup>. **Figure 42.** Plan d'aménagement de la gare de Laim<sup>59</sup>.



**Figure 43.** Vue en 3D du projet<sup>60</sup>.

## 4.4. La requalification de la friche ferroviaire de Jouy-en-Josas

### 4.4.1. Identité des lieux

<sup>58</sup> Friches ferroviaires et développement urbain[en ligne], <[http://www.geographis.ch/jb/textes/munich\\_mu\\_2003\\_031005.pdf](http://www.geographis.ch/jb/textes/munich_mu_2003_031005.pdf) > (page consultée le 06 Décembre 2021).

<sup>59</sup> Friches ferroviaires et développement urbain[en ligne], <[http://www.geographis.ch/jb/textes/munich\\_mu\\_2003\\_031005.pdf](http://www.geographis.ch/jb/textes/munich_mu_2003_031005.pdf) > (page consultée le 06 Décembre 2021).

<sup>60</sup> Friches ferroviaires et développement urbain[en ligne], <[http://www.geographis.ch/jb/textes/munich\\_mu\\_2003\\_031005.pdf](http://www.geographis.ch/jb/textes/munich_mu_2003_031005.pdf) > (page consultée le 06 Décembre 2021).



A l'initiative de l'Etat, les friches ferroviaires du sud de la gare ont été libérées, ce qui a permis de:

- Repenser la configuration du parc et sa place dans le cœur de ville.
- Construire de nouveaux logements en centre ville, dans un espace vert, le long du bief, à proximité immédiate de la gare, des commerces et des équipements publics.

Dans une optique de revitalisation du cœur de ville

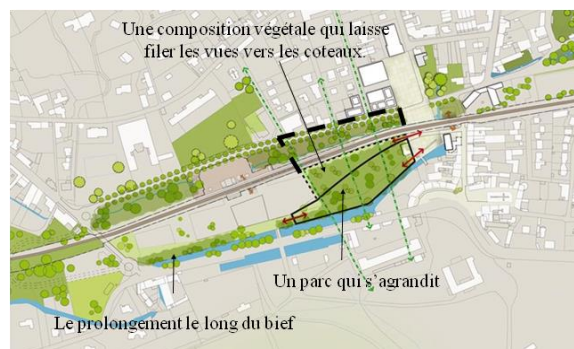


**Figure 44.** Plan de situation de la friche ferroviaire de Jouy-en-Josas<sup>61</sup>.



**Figure 45.** Les anciennes friches ferroviaires; un quartier dans un parc<sup>62</sup>.

**Figure 46.** La nouvelle configuration du parc Oberkampf après Libération de la friche ferroviaire<sup>63</sup>.



<sup>61</sup>Plaquette du projet Coeur de ville Jouy en Josas[en ligne],<<https://en.calameo.com/read/001676349db767e48370f>> (page consultée le 08 Décembre 2021).

<sup>62</sup>Plaquette du projet Coeur de ville Jouy en Josas[en ligne],<<https://en.calameo.com/read/001676349db767e48370f>> (page consultée le 08 Décembre 2021).

<sup>63</sup>Plaquette du projet Coeur de ville Jouy en Josas[en ligne],<<https://en.calameo.com/read/001676349db767e48370f>> (page consultée le 08 Décembre 2021).

#### 4.4.2. Le projet (les caractéristiques)

Les futurs bâtiments bénéficient d'un emplacement privilégié, entre le bief et le parc Oberkampf.

L'ancienne friche devient donc habitée, dans une alternance de petits îlots et d'espaces ouverts, plantés.

L'implantation de ce quartier au cœur d'un parc, isolé de toutes les constructions du bourg traditionnel, a autorisée une architecture contemporaine avec une forte prise en compte de la problématique écologique : utilisation de matériaux propres, gestion des eaux pluviales, ensoleillement des appartements, isolation thermique et phonique, etc...

Ces friches pourront accueillir de 110 à 130 logements dans des bâtiments.

Le stationnement des voitures se fera sur le site, sous les bâtiments.

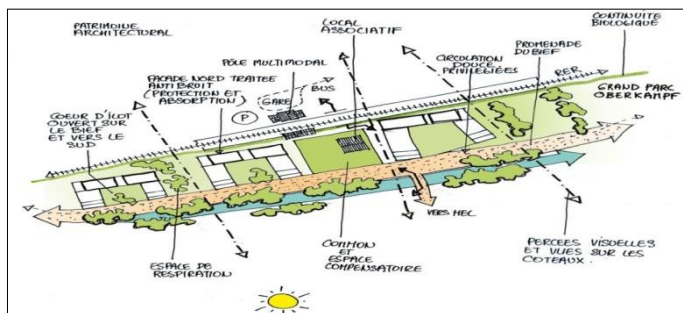
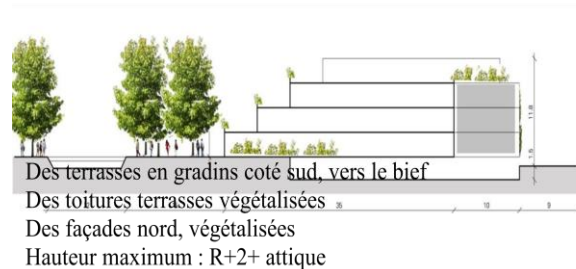


Figure 47. Schéma de principe d'aménagement du quartier<sup>64</sup>.



Des terrasses en gradins côté sud, vers le bief  
Des toitures terrasses végétalisées  
Des façades nord, végétalisées  
Hauteur maximum : R+2+ attique

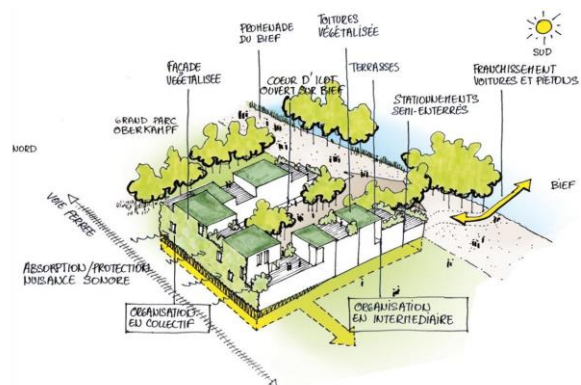


Figure 48. Les anciennes friches ferroviaires : une architecture durable<sup>65</sup>.

#### 4.4.3. Schéma et vues du projet

<sup>64</sup>Plaquette du projet Coeur de ville Jouy en Josas[en ligne],<<https://en.calameo.com/read/001676349db767e48370f>> (page consultée le 08 Décembre 2021).

<sup>65</sup>Plaquette du projet Coeur de ville Jouy en Josas[en ligne],<<https://en.calameo.com/read/001676349db767e48370f>> (page consultée le 08 Décembre 2021).



**Figure 49.** Les anciennes friches ferroviaires : une architecture contemporaine<sup>66</sup>.



**Figure 50.** Le parc Oberkampff et le bief au cœur de l'espace urbain.<sup>67</sup>.



**Figure 51.** Les anciennes friches ferroviaires : une architecture contemporaine.<sup>68</sup>.



**Figure 52.** Le parc Oberkampff et le bief au cœur de l'espace urbain..<sup>69</sup>

<sup>66</sup>Plaquette du projet Coeur de ville Jouy en Josas[en ligne],<<https://en.calameo.com/read/001676349db767e48370f>> (page consultée le 08 Décembre 2021).





<sup>67</sup>Plaquette du projet Coeur de ville Jouy en Josas[en ligne],<<https://en.calameo.com/read/001676349db767e48370f>> (page consultée le 08 Décembre 2021).

<sup>68</sup>Plaquette du projet Coeur de ville Jouy en Josas[en ligne],<<https://en.calameo.com/read/001676349db767e48370f>> (page consultée le 08 Décembre 2021).

<sup>69</sup>Plaquette du projet Coeur de ville Jouy en Josas[en ligne],<<https://en.calameo.com/read/001676349db767e48370f>> (page consultée le 08 Décembre 2021).



#### 4.5.Synthèse des exemples

Les exemples	Présentation	problématique	Intervention	Synthèse
 <p><b>Gare/Crêt-Taconnet: D'une friche ferroviaire à un Quartier durable</b></p> 	<p>Une friche ferroviaire. Une friche industrielle du secteur de gare. située au Nord-Est du centre ville de Neuchâtel en SUISSE. Surface du Potentiel foncier: 5,45 hectares</p>	<p>Le potentiel foncier des friches industrielles qui souffrent d'un décalage entre leur vocation industrielle et les besoins d'une économie tertiaires L'importance stratégique des friches de secteur de gare vu leur situations intra – urbaines et leur accessibilités. l'urbanisation des villes qui se fait selon une forme étalée et déstructurée <b>Il est donc nécessaire de trouver des formes urbaines alternatives, plus denses et mieux structurées</b> <b>une densification des tissus existants</b></p>	<p><b>Reconversion du secteur Crêt-Taconnet</b> De 1990 - 2015</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La conservation des éléments construits qui représentent un intérêt patrimonial</li> <li>• La réalisation de la tour et du bâtiment de l'OFS</li> <li>• la réalisation de logements et équipements et un bâtiment CMN et HEG .</li> <li>• Réalisation d'une barre multifonctionnelle.</li> <li>• Le réaménagement de la rue Crêt-Taconnet.</li> <li>• Concept de parking global multi-utilisateurs.</li> <li>• La création de 1000 emplois dans le quartier</li> </ul> <p><b>Une mixité fonctionnelle et sociale</b></p>	<p>Pour faire d'un secteur en déclin une opportunité d'aménagement.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La projection d'un symbole fort, comme la tour et le bâtiment OFS, a initié une dynamique positive.</li> <li>• Les principes de ; densité, mixité et accessibilité peuvent être une alternative à la ville étalée.</li> <li>• Les éléments tels que le patrimoine, les espaces publics, les bâtiments et les activités participent à la qualité des aménagements.</li> <li>• L'émergence du nouveau quartier sur l'ancienne friche résulte d'une volonté des autorités de faire de ce site un pôle stratégique de développement.</li> </ul>
<p><b>Pérolles Arsenaux: Un renouvellement urbain du plateau de Perolles</b></p>  	<p>Une friche ferroviaire. Des friches industrielles du secteur de gare</p> <p><b>La gare de Fribourg</b> Une friche ferroviaire. Située en SUISSE.</p> <p><b>Les jardins de pérolles et le projet sémiramis</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Une friche industrielle.</li> <li>• Située au sud de la gare de Fribourg en SUISSE.</li> <li>• Surface du Potentiel</li> </ul>	<p>Le potentiel stratégique des friches industrielles situées en milieu urbain Le lien entre le site et son environnement physique s'intensifie. La possibilité de restructuration de la ville, donnée par la libération de surfaces importantes de terrains pouvant accueillir d'autres usages. <b>Création d'une nouvelle dynamique urbaine</b> Les préoccupations liées à l'étalement urbain La nécessité de revitaliser les villes-centres, de faire revenir certains ménages en milieu urbain et de réfléchir à une nouvelle forme</p>	<p><b>Régénération urbaine du plateau de pérolles</b> Début en 2003</p> <p><b>Réaménagement de la gare de Fribourg et de ses abords directs</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la reconversion de l'ancienne gare.</li> <li>• La projection d'une tour, esplanade, parking souterrains, logements, bureaux et commerces.</li> </ul> <p><b>Réhabilitation de l'ancienne halle au Comptoir et du secteur alentour</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La réalisation de 217 logements.</li> <li>• Des surfaces de bureaux et espaces verts de qualité</li> </ul>	<p>Le passé industriel du plateau de Pérolles a laissé de nombreuses traces dans ce secteur très stratégique :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La qualité et l'architecture des lieux (enjeux de formes), le côté identitaire (enjeux culturels) et la possibilité d'agir sur l'image de la ville (enjeux politiques).</li> <li>• Plusieurs éléments construits qui représentent un intérêt patrimonial du plateau ont fait l'objet d'une conservation.</li> <li>• Les principes de ; densité, mixité et accessibilité peuvent être une alternative à la ville étalée.</li> </ul> <p><b>Le passage d'une société industrielle à une société de services.</b></p>


	<p>foncier: 26'873 m<sup>2</sup></p> <p><b>Le quartier quartet+</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Une friche industrielle.</li> </ul> <p>sud de la gare de Fribourg en SUISSE.</p>	<p>et organisation de la ville</p> <p>« reconstruction de la ville sur la ville »</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Réaménagement du secteur de l'ancienne usine Fenaco</b></li> <li>• Réalisation de quatre modules d'habitations avec commerces.</li> <li>• La réhabilitation de l'ancien silo à grains en tour d'habitation</li> </ul>	
<p><b>Le programme de renouvellement urbain autour des gares de Laim et Pasing à Munich</b></p>	<p>la gare marchandises et de triage</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Située à l'ouest de la gare principale de Munich</li> <li>• 160 hectares de terrains ferroviaires</li> </ul>	<p>Une libération d'un potentiel foncier important Suite à la délocalisation de la gare marchandises et de triage.</p> <p>La situations des terrains à bâtir en continuité du centre-ville.</p> <p><b>Une occasion pour le réaménagement des zentrale bahnhöfen en nouveaux quartiers.</b></p>	<p><b>réaménagement des Zentrale Bahnhöfen en nouveaux quartier</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La projection de zones centrales et mixtes avec bureaux, commerces, logements.</li> <li>• La projection de zones de verdure .</li> </ul> <p>La projection de fonctions centrales</p>	<p>Dans les nouveaux quartiers projetés la mise en œuvre des principes de densité, mixité et qualité de vie a été privilégiée.</p>
<p><b>La requalification de la friche ferroviaire de Jouy-en-Josas (la France)</b></p>	<p>la friche ferroviaire de Jouy-en-Josas</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Située au sud de la gare.</li> </ul>	<p>Une libération des friches ferroviaires initiées par l'état.</p> <p>La situation stratégique de ses friches</p> <p><b>Une opportunité offerte et qui s'inscrit dans la dynamique de revitalisation du cœur de ville.</b></p>	<p><b>La requalification de la friche ferroviaire en quartier durable</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'implantation de logements dans une alternance de petits îlots et d'espaces ouverts au cœur d'un parc .</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'emplacement privilégié a autorisée une architecture contemporaine avec <b>une forte prise en compte de la problématique écologique</b></li> </ul>

Tableau 1. Synthèse des exemples thématiques<sup>70</sup>

### Conclusion.

Dans ce chapitre on a essayé de définir les concepts relatifs à la thématique de friches (la friche ferroviaire en particulier) ainsi que La prise en charge des friches à travers le monde et en Algérie, les modes d'interventions les plus appropriés aux friches et les enjeux liés à leurs reconquête. Puis on a procédé à une analyse d'exemples similaires avec notre thème et qui traitent les interventions sur les friches ferroviaires, tout en comparant leurs réponses urbaines et architecturales qui se résume en : le passage des sociétés d'une vocation industrielle à une vocation de service peut se concrétiser par le biais de la reconquête des friches ferroviaire (de part leur potentiel foncier).

<sup>70</sup> Tableau élaboré par l'auteur.

**Chapitre II:**  
**Étude de la Ville de Saida et Analyse du Fragment du**  
**Quartier de la Gare**

## Introduction.

Après avoir défini les concepts relatifs à notre thématique ainsi que l'analyse des exemples similaires avec notre cas d'étude, ce chapitre sera consacré à l'étude de la ville de SAIDA et une analyse approfondi de notre zone d'étude afin de mieux cerner les dysfonctionnements spatiaux et fonctionnels générés par la présence de la friche ferroviaire du quartier de la gare dans le but d'établir un diagnostic qui sera suivi de la stratégie d'intervention la plus appropriée avec notre problématique de recherche et qui sera finalisé par la détermination d'un programme d'intervention.

### 1. Etude de la ville de SAIDA

#### 1.1.Présentation de la ville de SAIDA

##### 1.1.1. Situation géographique

**La wilaya de Saida**, est située à cheval entre l'atlas tellien représenté par les monts de Saida et les monts de Daïa et le début de la steppe, presque à la limite de Chott chergui

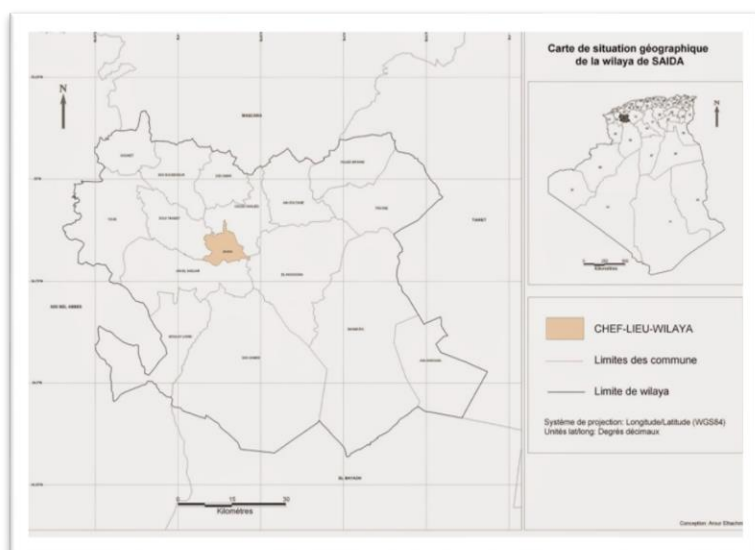
La wilaya de Saida est limitée :

- Au Nord par la wilaya de Mascara
- A L'Est par la wilaya de Tiaret .
- Au Sud par la wilaya d'El Bayadh
- A L'Ouest par la wilaya de Sidi Bel Abbas

La wilaya de Saida est un point de passage obligé, entre le Nord, le centre et le Sud et l'Ouest de l'Algérie. Saida, en tant que chef lieu de wilaya, est à distance de :

- 174 km d'ORAN
- 434 km d'Alger
- 74 km de Sidi Bel Abbas
- 200 km de Tlemcen
- 210 km de Tiaret
- 526 km de Bechar
- 186 km de Naama
- 210 km d'El Bayadh

**La ville de Saida** se situe presque au centre de la wilaya de Saida.



**Figure 5353.** Situation de la Wilaya et la ville de SAIDA..<sup>71</sup>

<sup>71</sup>Découpage administratif de l'algérie et monographie[en ligne],<  
<http://decoupageadministratifalgerie.blogspot.com/2014/10/cartegeographiqueSAIDA.html>> (page consultée le 10 Février 2021).

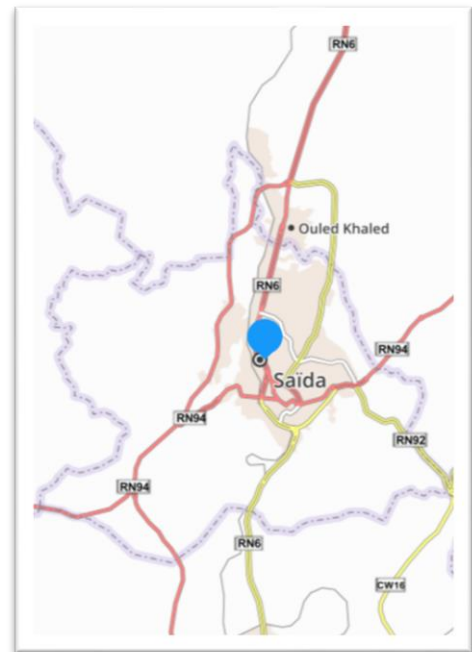
Cette position centrale lui permet de gérer facilement le territoire de sa wilaya à travers les routes de grandes et moyennes importances, à savoir : la RN6- la RN92- la RN94- la RN93- le CW81- le CW8- leCW55- le CW36- le CW15- leCW9.

La ville de Saida, se situe au centre Nord de sa commune, Elle est distante de ses limites administratives, à vol d'oiseau, de :

- 0 Km au Nord
- 1,50 Km à l'Est
- 05 Km en diagonale au Sud Est
- 02Km au Sud
- 5,20 Km à la diagonale au Sud Ouest
- 4,6 Km à l'Ouest.

La ville de Saida, s'apparente presque à sa commune. Elle représente la seule agglomération et s'impose comme une ville-commune.

Un hameau c'est crée au Sud de la commune à coté des zones des carrières, il s'agit de Jbarat des carrières.



**Figure 5454.** Accessibilité de la ville de SAIDA.<sup>72</sup>

### 1.1.2. Historique.

La région de Saida a été depuis la préhistoire habitée par l'homme et particulièrement à Ain El Hadjar, Ain Manaa et dans et dans les gorges de Oued Saida,

La présence romaine a été observé également (3ème siècle avant JC) dans les douars de Tifrit , Maata (Lucu),et de Youb et Balloul.

La région de Saida est devenue musulmane au VIII siècle, et ensuite elle fut prouvée Aghalik sous l'autorité du Bey de Mascara.

La colonisation française de l'Algérie débute en 1830 et atteint la région de Saida en 1841.

Saida comme ville coloniale est née en 1841 avec la création d'un premier noyau militaire fortifié : la redoute qui était en même temps un centre de commandement militaire.

<sup>72</sup>Carte michelin Saida [en ligne],< <http://www.viamichelin.fr>> (page consultée le 10 Février 2021).



En 1864, Saida est passé sous l'administration civile coloniale avec la création de communes mixtes,

En 1880, Saida fut érigée en commune de plein exercice, avec l'avènement de l'installation des populations européennes sur le noyau colonial (hors du territoire de la redoute),

Elle appartenait alors à l'arrondissement de Mascara département d'Oran, En 1956 Saida fut promue chef lieu de sous préfecture dans le département de Tiaret,

En 1960, Saida est promue département à part entière, avec sa propre préfecture

En 1984, lors du dernier découpage administratif, l'ancienne wilaya de Saida fut découpée en trois nouvelles wilayas : Saida – El Bayadh- Naama.

### **1.1.3. Role régionale**

La wilaya de Saida se caractérisé par sa position géographique comme étant un lieu de passage obligé entre le Nord et le Sud et entre l'Est et l'Ouest algérien .Elle se caractérise en plus par :

- Sa forte liaison avec son ancien arrière pays, les wilayas de Naama et El Bayadh avec les quelles elle a fixé des lieux sociaux, économiques et culturels
- Son potentiel hydraulique, en tant que réservoir du centre Ouest, avec la qualité des eaux minérales et la nappe de Chott Chergui
- Son potentiel thermal, avec les nappe thermo –minérales de Hammam Rabi , Sidi Aissa et Ain Skhouna,
- Son potentiel agro-pastoral, important et particulièrement son poids dans la production céréalière, ainsi que la production ovine, bovine et laitière,
- Son potentiel forestier, qui représente une valeur économique sure, mais surtout écologique et environnementale, car il constitue un puissant bouclier contre la désertification du Nord du pays.
- Un tissu industriel important, dont le rôle régional est confirmé (zone industrielle de Saida et de Ain El Hadjar)
- C'est un pole urbain confirmé dont le rayonnement régional est reconnu, particulièrement les agglomérations situées sur l'axe RN6 (Ain El Hadjar-Saida –Rebahia -Hammam Rabbi).

### **1.1.4. La morphologie du site**

La ville de Saida est située sur les étages Ouest et surtout Est de la vallée de oued Saida.

Le site de l'ancienne ville coloniale est relativement plat et légèrement incliné vers oued Saida dans le Sud et l'Est. Il est séparé par une série de collines faiblement élevées.

Le site de la ville de Saida et ses extensions immédiates au Nord et au Nord Est, est divisé en Six (06) bassins versants :

Le bassin Sud Ouest ; Il est composé des sites des quartiers de Daoudi Moussa, El Bordj et Boukhors1 et Boukhors2.

Le bassin Sud ; Il comprend les sites des quartiers de Mejdoub, Sidi Gacem, Belksir, la Zhun Ouest et le centre ville.

Le bassin de Oued El Oukrif ; Il comprend les sites des quartiers de Sersours, la wilaya, Sidi cheikh, Boudia, la marine, Boukada et les 400 logts.

Le bassin Centre Nord ; Il comprend les sites des quartiers des 250 logts, la maternité, Soummam, Zhun Nord1, Badr, Ryadh, 5 Juillet et Haï Salem, Sud.

Le bassin des extensions Nord Est ; Il comprend les sites de Dhar Chih, les extensions Nord, SUF.

Le bassin des extensions Nord Est ; Il est composé des sites de Haï Salem Nord et des extensions Nord Est(Dhar Chih n°02) en cour d'urbanisation .

A travers cette composition morphologique, nous avons établi les valeurs pour les pentes et leurs directions :

- Hopital Oued Saida : 3,87 % dans le sens Est-Ouest
- Hôpital CNAS : 3,68 % dans le sens Sud Est- Nord Ouest
- Foursane- Zhun Ouest : 7,57 % dans le sens Sud Est – Nord Ouest
- Hôpital- carrefour d'El Hassasna : 3,92 % dans le sens Nord Est- Sud Ouest
- Sommet Djebel Irlen- Oued Saida :23,25 % dans le sens Sud- Nord
- Butte Haï Salem – Nasr = 14 % dans le sens Est – Ouest
- Dhar Chih – RN6 ( stade) = 5,06 % dans le sens Est-Ouest
- Boukhors 2 – Oued Saida = 6,89 % dans le sens Ouest- Est.

### **1.1.5. Climat**

Par rapport au climat du pays caractérisé par un contraste entre un climat méditerranéen au littoral et désertique au Sud, la Wilaya de Saida, située dans les hautes plaines oranaises, constitue un domaine intermédiaire qui à attribuer un climat semi aride. Cette zone est marquée par une sécheresse estivale opposée à un hiver pluvieux et froid.

- La pluviométrie

Selon les mesures effectuées au niveau de la station de Saida et de Rebahia, la pluviométrie moyenne est comprise entre 250mm et 500mm/an, avec des pointes allant jusqu'à 600mm sur le Nord Est du groupement et sur les zones montagneuses.

Ces dernières années (depuis 1998), les quantités sont de plus en plus faibles et particulièrement en hiver et au début du printemps, ce qui cause des grands dégâts sur la production céréalière.

La pluviométrie se caractérise également par son irrégularité et ses formes orageuses et dévastatrice, ce qui entraîne des dégâts sur les cultures et sur l'avènement d'inondations dévastatrices.

- Les vents

Les vents dominants sont de directions Sud –Ouest et Nord Ouest.

Parmi les vents observés nous avons :

34,72% sont classés « vents calmes »

65,28% sont classés « vents observés »

87,73% sont classés « vents faibles à modérés »

12,04% sont classés « vents assez forts à forts »

0,022% sont classés « vents violents ( SIRROCO) »

- Les températures

Les valeurs observées sur les 02 stations montrent, les moyennes suivantes :

Jan,	Fev,	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Aout	Sept,	Oct	Nov	Dec,
7,3	9,0	10,8	13,5	16,6	22,4	26,0	26,4	22,7	17,4	12,8	8,5

**Tableau 2.** Les températures <sup>73</sup>

---

<sup>73</sup> Rapport de la révision du PDAU intercommunale SAIDA-AEH-O/Khalded, édition finale, Arrêté d'approbation du Wali n°920 du 08/10/2017.

## 1.1.6. Données démographiques

Population de la commune de Saïda à l'horizon 2018, 2023 et 2033.

Saïda	Hypothèses	12/02/1977	20/03/1987	25/06/2098	16/04/2008	01/01/2009	01/01/2013	01/01/2018	01/01/2023	01/01/2033
	Faible							153 335	164 377	185 209
	Moyenne	61 698	84 314	115 166	128 413	129 627	140 250	154 847	167 641	192 654
	Forte							156 371	177 788	234 342

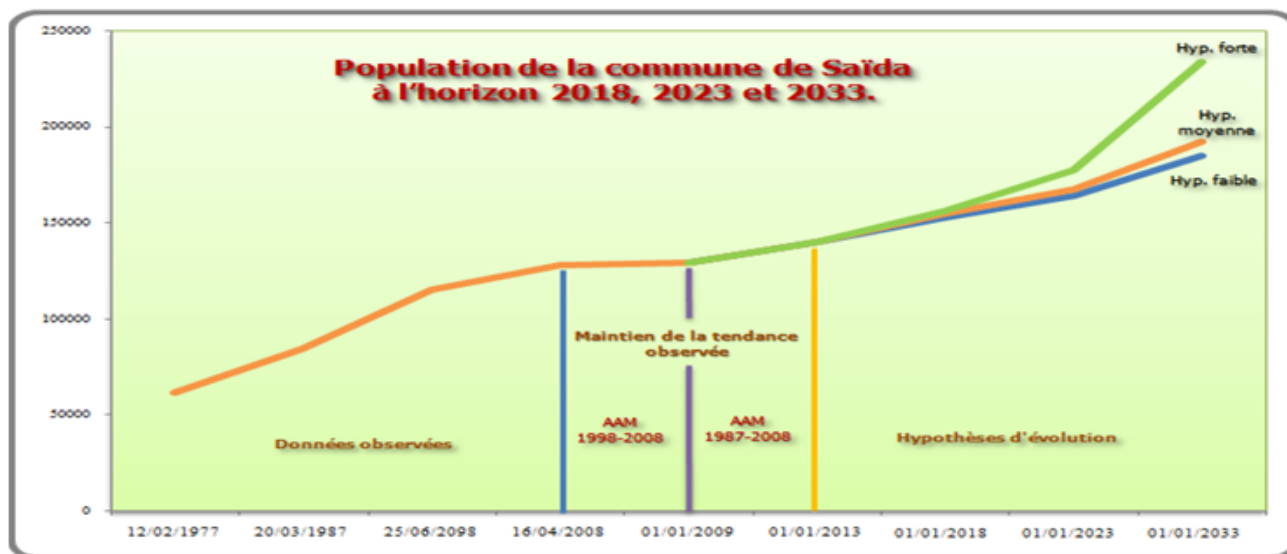


Tableau 3. Population de la commune de SAIDA <sup>74</sup>

### 1.2. Analyse de la croissance urbaine de la ville de SAIDA.

Pour la ville de SAIDA, on a deux périodes d'évolutions de la croissance urbaine, une durant l'ère coloniale et une deuxième postcoloniale de la ville de SAIDA.

Ces deux périodes de croissance de la ville ont été décomposées en dix (10) étapes selon les dates symboliques et charnières de l'histoire régionale et nationale.

#### 1.2.1. La période coloniale

La ville de Saida est une création coloniale, née en 1841 avec la création du quartier de la redoute (un noyau militaire fortifié) ; à la sortie de la redoute une caserne a été érigée.

Le tissu colonial de la ville est doté d'une identité spécifique, il a été organisé sur la base d'un projet unitaire de type colonial ; Le premier plan fut établi par la municipalité en 1896 définissant le premier périmètre urbain.

<sup>74</sup> Rapport de la révision du PDAU intercommunale SAIDA-AEH-O/Khalded, édition finale, Arrêté d'approbation du Wali n°920 du 08/10/2017.

Le noyau colonial a été créé à la suite de la redoute en commençant par l'hôtel de ville et l'église selon deux axes principaux (boulevard Ahmed MEDAGHRI et l'Avenue de la Révolution)

Le quartier s'étale entre Oued el Oukrif à l'Est et le chemin de fer à l'Ouest

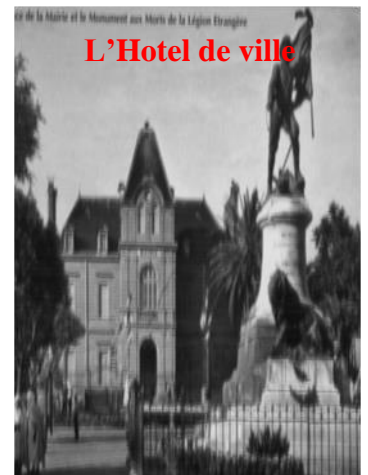
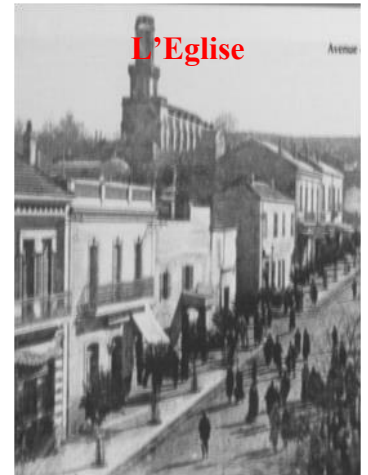
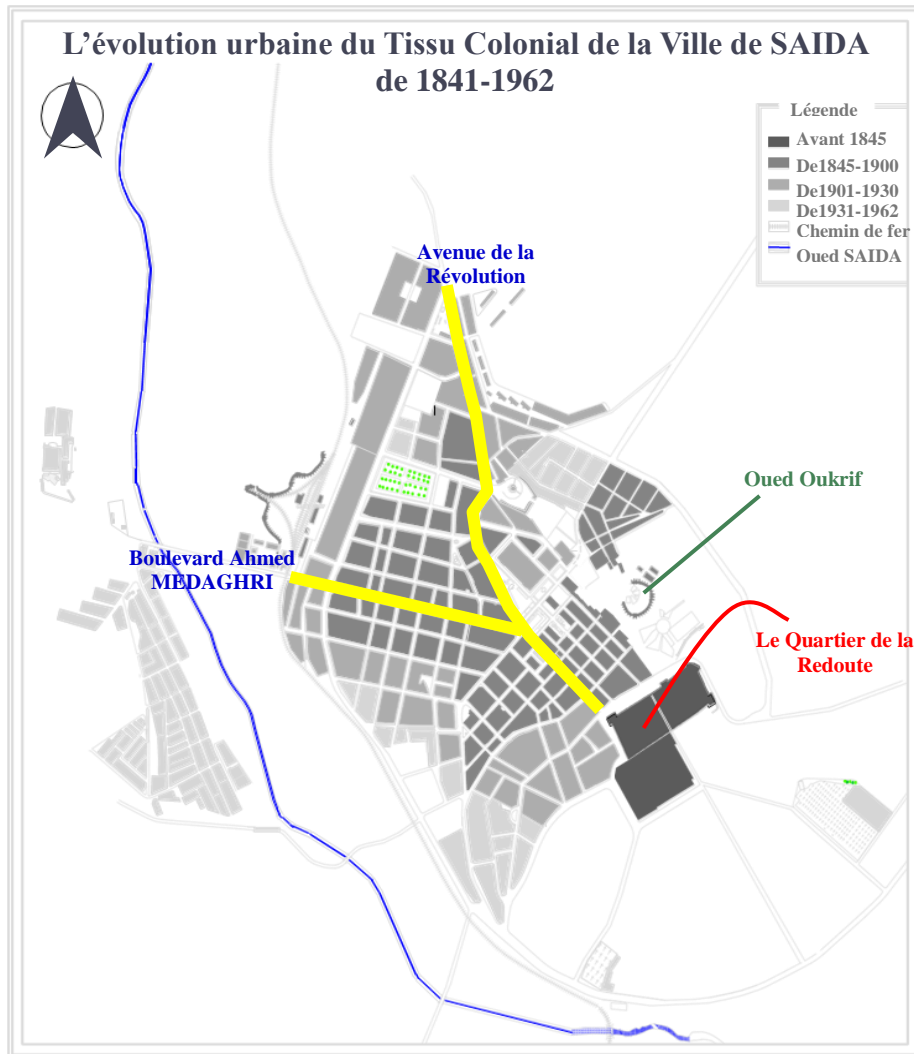


Planche 1. Evolution urbaine du Tissu Colonial de la Ville de SAIDA de 1841-1962.<sup>75</sup>

<sup>75</sup> Carte élaborée par l'auteur

### 1.2.2. La période postcoloniale

N°	Période	Nbre d'année	Surface par Période (ha)	%	Surface Cumulée (ha)	% cumulé	Surf.moyenne Annuelle (ha)
1	Avant 1945	02	5,80	0,68	5,80	0,54	2,90
2	1845 - 1900	55	36,70	4,01	42,50	3,98	0,67
3	1901 - 1930	30	38,70	4,23	81,20	7,60	1,29
4	1931 - 1962	32	35,50	3,88	116,70	10,92	1,11
5	1963 - 1971	09	36,40	3,98	153,10	14,33	4,04
6	1972 - 1983	12	269,00	29,42	422,10	39,50	22,42
7	1984 - 1992	09	199,80	21,85	621,90	58,21	22,20
8	1993 - 2000	08	150,20	16,43	772,10	72,27	18,77
9	2001 - 2005	05	142,20	15,55	914,30	85,57	28,44
10	2006-2013	08	154,10		1.068,40	100,00	19,26

**Tableau 4.** Evolution urbaine de la ville de SAIDA période Postcoloniale <sup>76</sup>

« A sa création la ville de SAIDA n'occupait que 116 ha soit une consommation annuelle très lente 0.98 ha elle ne représentait alors que 13% de la surface actuelle.

De 1963 à 1971, 9 ans sa croissance était faible et ne représentait que 3.50 ha /an , et la surface de la ville (1962) n'a été multiplié que par 1.72 fois.

Depuis 1972 à 1983 (12 ans), soit avec l'avènement du programme spécial, la consommation foncière annuelle s'élevait à 21 ha /an, 6 fois le rythme la période précédente (1963-1971) .et cette période multiplié la ville de SAIDA à 2.70 fois celle de 1971 et 3.43 fois celle de 1962.

Après le programme spécial, sont venus de nombreux programmes de développement plus importants encore, avec une forte concentration dans le chef lieu de wilaya de 1984 à

<sup>76</sup> Rapport de la révision du PDAU intercommunale SAIDA-AEH-O/Khalded, édition finale, Arrêté d'approbation du Wali n°920 du 08/10/2017.

1992 ( 9 ans ) , la consommation annuelle maintient son niveau avec 21,56 ha / an , soit une multiplication de la taille de la ville à 5.09 fois celle de 1962 et presque une fois et demi de 1983 (1.48 fois)

Les programmes de développement contenus à affluer, mais avec un rythme un peu plus faible que durant la précédente période, car entre 1993 à 2000 ( 8 ans ) la consommation foncière moyenne annuelle n'était que de 14.58 ha / an . la taille de la ville était de 1.10 fois celle de 1992 et 6.10 fois celle de 1962.

Depuis 2001 à 2005 ( 5 ans ) , la consommation foncière annuelle moyenne est de 27.18 ha /an soit la plus importante depuis l'indépendance . la taille de la ville est alors multiplié par 1.19 fois par rapport à 2000 et 7.26 fois à 1962.

Entre 2006 et 2013 (08 ans), la consommation foncière moyenne est de : 19,26 ha par an. »<sup>77</sup>

### **Synthèse**

Le processus d'urbanisation de la ville de Saida dans la période Postcoloniale a été influencé par différents programmes et choix de terrains aléatoires, en fonction des disponibilités foncières et des urgences du moment, ce qui a produit une agglomération déstructurée

C'est une forme d'expansion de la ville sur des aires d'urbanisations discontinues.

---

<sup>77</sup> Rapport de la révision du PDAU intercommunale SAIDA-AEH-O/Khalded, édition finale, Arrêté d'approbation du Wali n°920 du 08/10/2017.



## L'évolution urbaine du Tissu Postcolonial de la Ville de SAIDA de 1962-2013

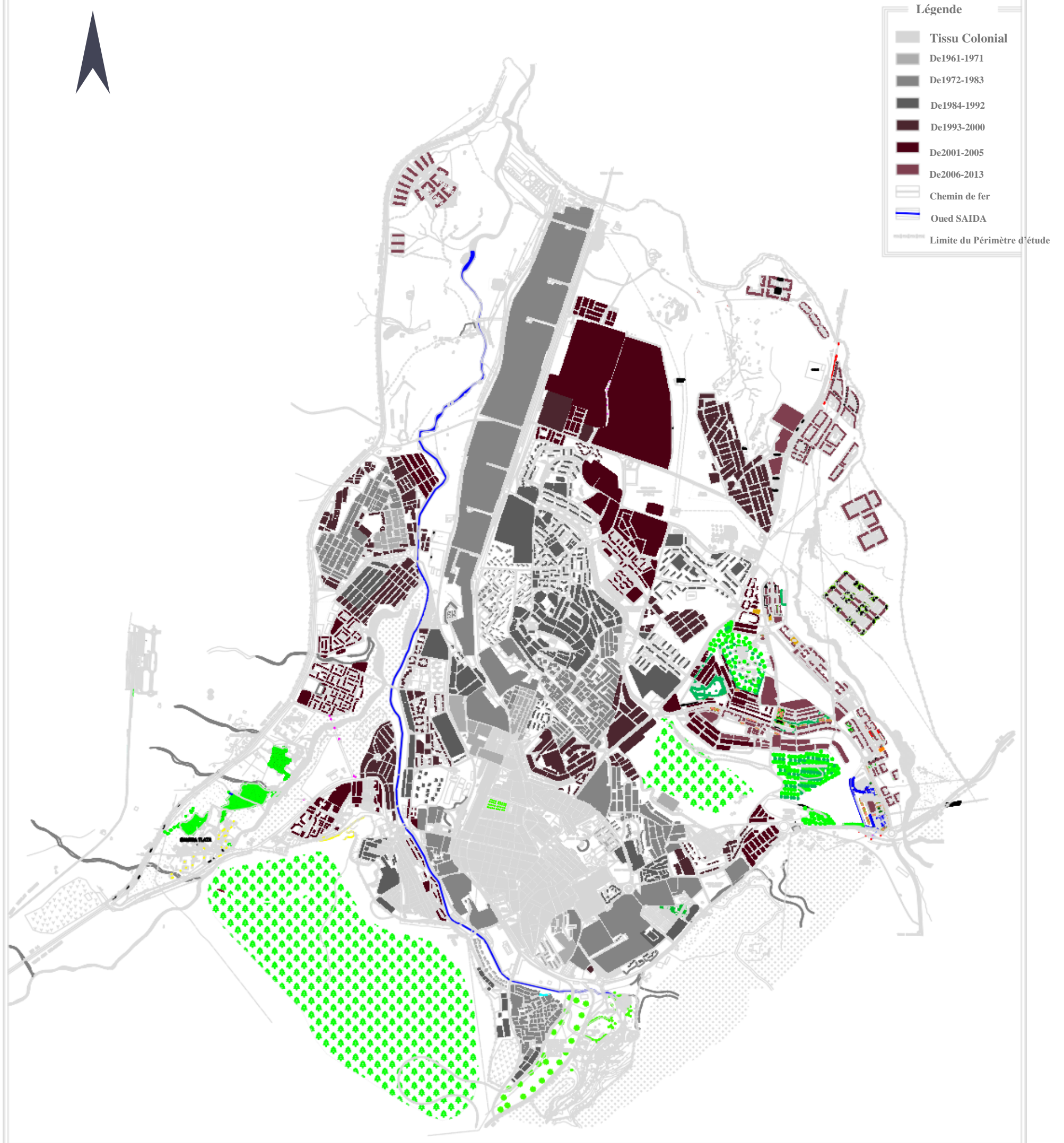


Planche 2. Evolution urbaine du Tissu postcolonial de la Ville de SAIDA de 1962-2013.<sup>78</sup>

<sup>78</sup> Carte élaborée par l'auteur



### 1.2.3. L'état actuel et les extensions futures

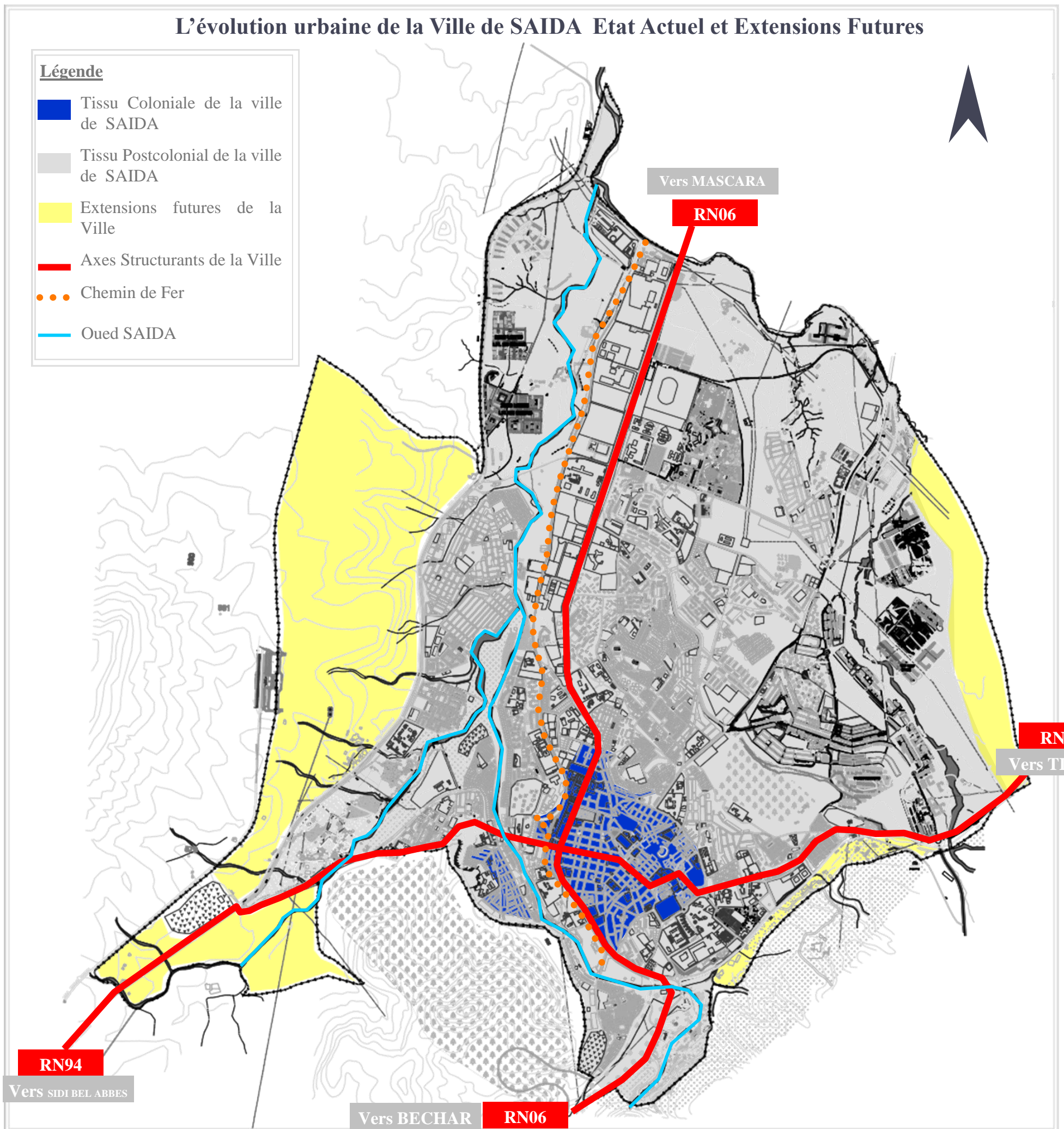


Planche 3. Evolution urbaine urbaine de la Ville de SAIDA Etat Actuel et Extensions Futures.<sup>79</sup>

#### **Synthèse**

La ville de Saida a été confronté à un blocage de son sites, ce qui a nécessité détermination d'un nouveau site, du fait la ville s'est étalée sur son espace rural du coté ouest ; C'est une forme de périurbanisation et une mauvaise utilisation du sol.

Donc il est nécessaire de freiner, la taille de la ville de SAIDA et sa consommation en foncier urbain.

<sup>79</sup> Carte élaborée par l'auteur

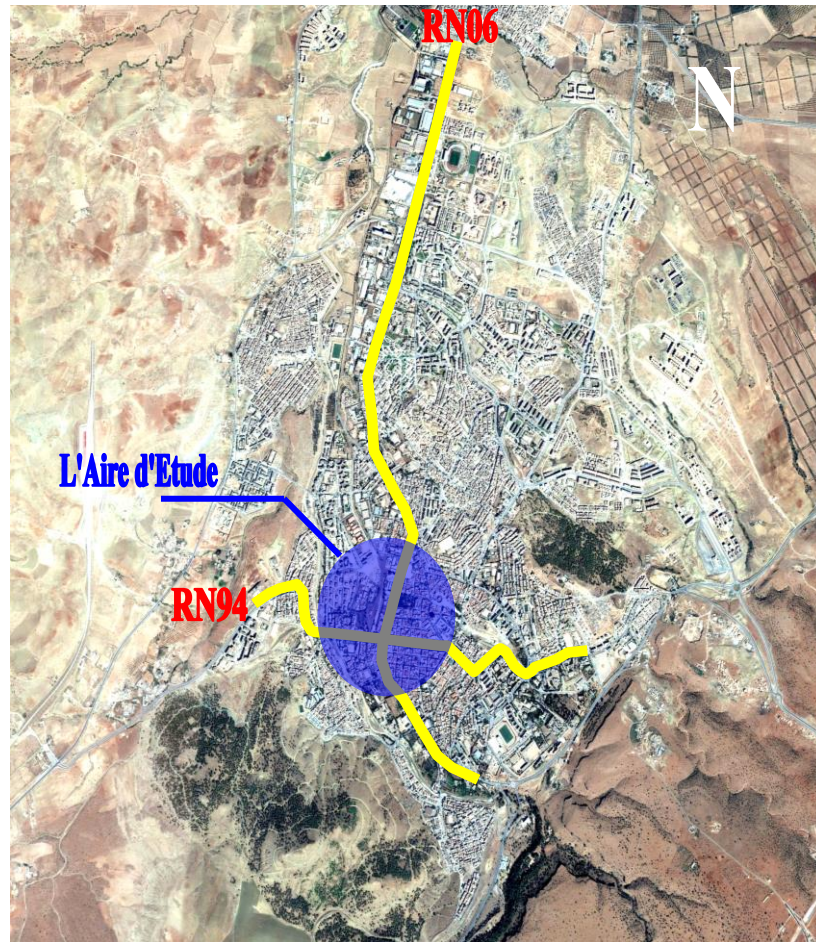






## 2. Analyse urbaine de la zone d'étude

### 2.1. Délimitation et présentation de la zone d'étude



Notre zone d'étude se situe au Sud-Ouest de la ville de SAIDA, Le choix de la zone d'étude est justifier par la présence d'une friche ferroviaire, donc La zone d'étude est l'un des cas les plus illustratifs de la problématique des fiches au niveau de la ville de SAIDA.

La friche ferroviaire du quartier de la gare se trouve au péricentre de la ville, elle se situe au croisement de deux axes structurants de la ville la RN06 dans le sens Nord-Sud (Boulevard Dr DAMARDJI) et la RN94 dans le sens Est-Ouest (Boulevard Ahmed MEDAGHRI).

Pour notre zone d'étude, elle est délimitée au nord par la rue SEBIH Mohamed, au sud par la rue Allel MEDAGHRI, à l'Est par l'avenue de la révolution qui est un axe principal du tissu colonial et à l'Ouest par Oued SAIDA.

Elle est constituée du fragment de la friche ferroviaire du quartier de la gare, d'une partie du tissu colonial de la ville de SAIDA (partie Ouest du centre ville) et une partie du tissu postcolonial.

C'est une zone de transition entre le centre ville et les extensions Ouest de la ville

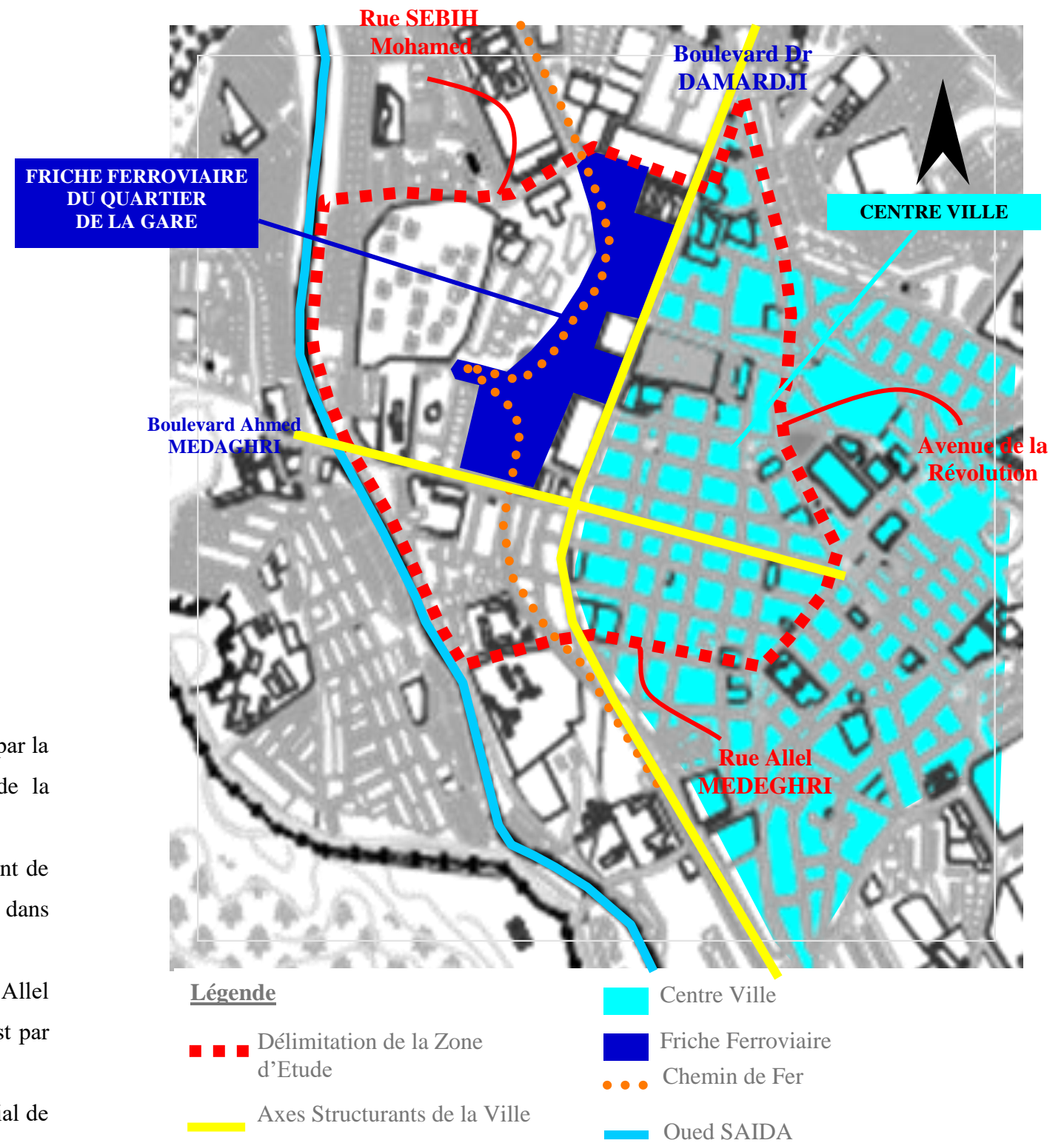
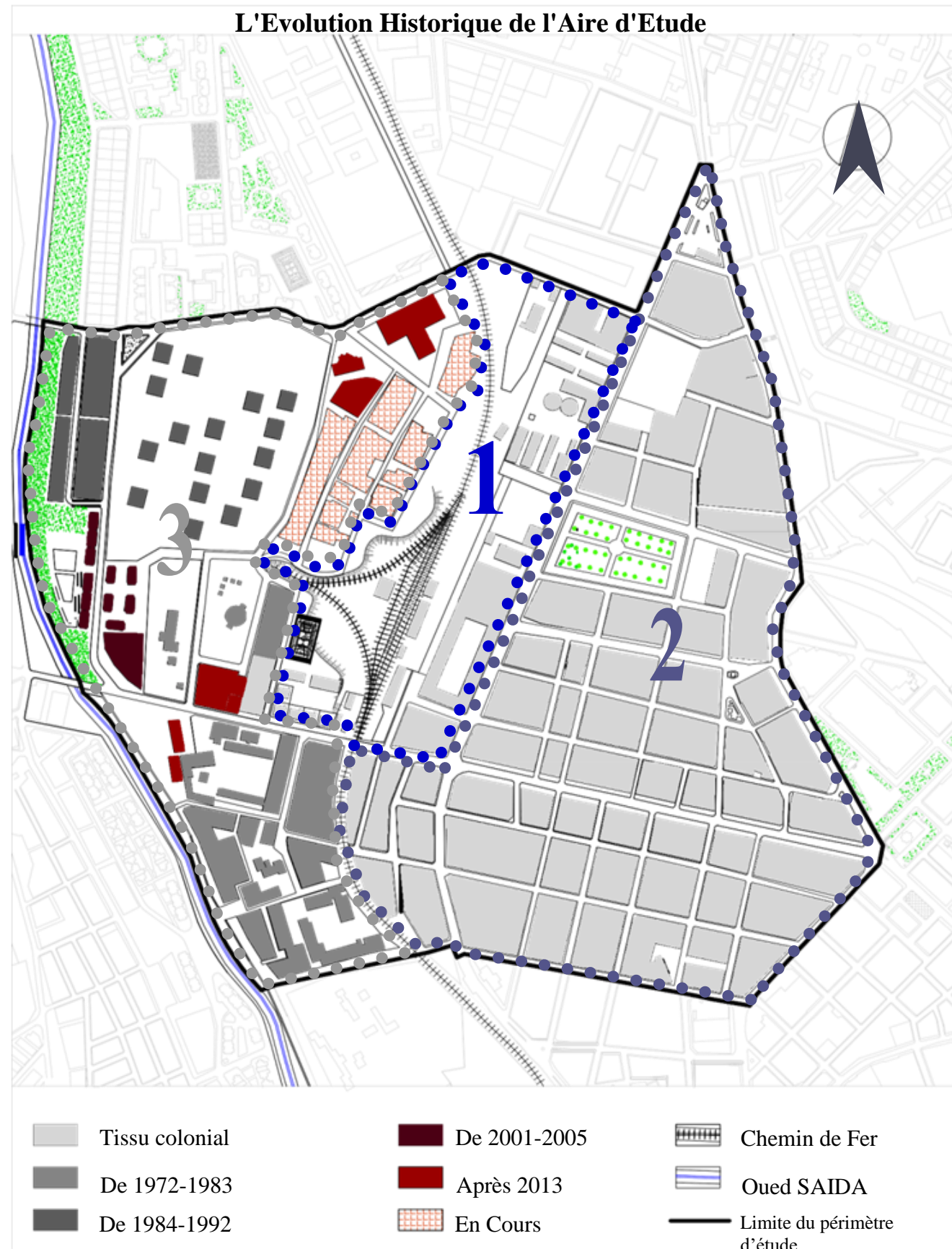


Planche 5. Plan de Situation et Délimitation de l'Aire d'Etude.<sup>81</sup>

<sup>81</sup> Carte élaborée par l'auteur



## 2.2.L'Evolution Historique de la zone d'étude



### Zone n°01:

L'urbanisation de cette partie a été marquée par le projet du chemin de fer et les silos à grains

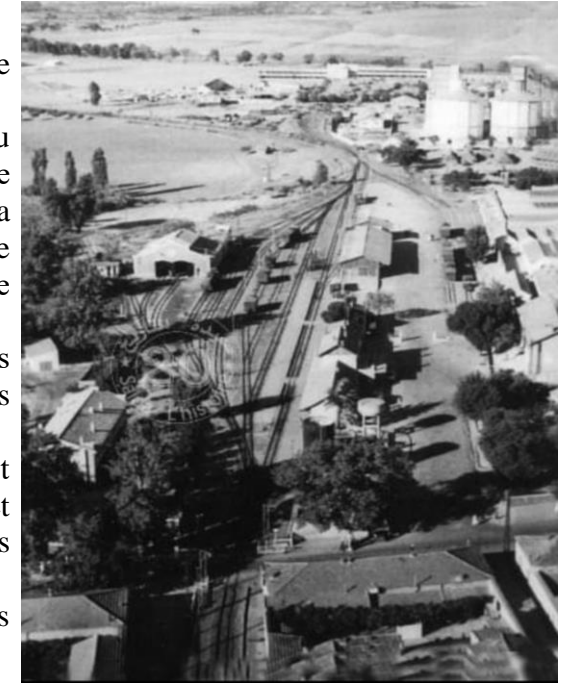
-Un décret de concession du 29 avril 1874 a été accordé au réseau oranais pour la construction d'une ligne étroite de 1055 m, cette concession de la ligne ARZEW- SAIDA a été obtenue par la compagnie franco algérienne; le but de ce prolongement de la ligne d'ORAN-ARZEW était essentiellement agricole afin d'effectuer le transport de l'alfa.

-Le chemin de fer était installé sur l'étage Est de Oued Saida, sur les points les plus favorables du site à cause de ses caractéristiques techniques, il traverse la ville de Saida du Nord au Sud

-En 1879 il y a eu la construction de la gare du chemin de fer; c'est une bâtisse comprenant les bureaux au rez de chaussée et l'appartement du chef de station au premier; le hall aux marchandises est construit à gauche du bâtiment

-De 1901 à 1930, il y a eu la réalisation de quelques maisons individuelles

En 1938, il y a eu la réalisation de la coopérative de céréale jumelée avec celle de la meunerie et de la semoulerie ainsi que la cave coopérative



### Zone n°02:

Cette partie de la ville a été urbanisée entre 1845 et 1930. La nouvelle ville se construit en contrebas de la Redoute.

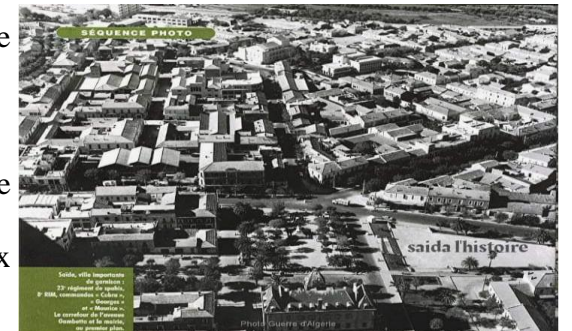
Les types de maisons construites sont:

De maisons individuelles à patio.

Des appartements pour locataires autour d'une vaste cour intérieure (deux appartements en façade séparée par un couloir)

Des immeubles à étages, avec un rez-de chaussée réservé aux boutiques

Quelques villas confortables élevées de-ci et de là



### Zone n°03:

C'est une zone en formation, son urbanisation est lancée en 1972. Elle regroupe deux lotissements, une cité militaire, des barres d'habitat collectifs, des équipements de quartier et un lotissement en cours de réalisation.

Planche 6. Evolution Historique de l'Aire d'Etude.<sup>82</sup>

<sup>82</sup> Carte élaborée par l'auteur



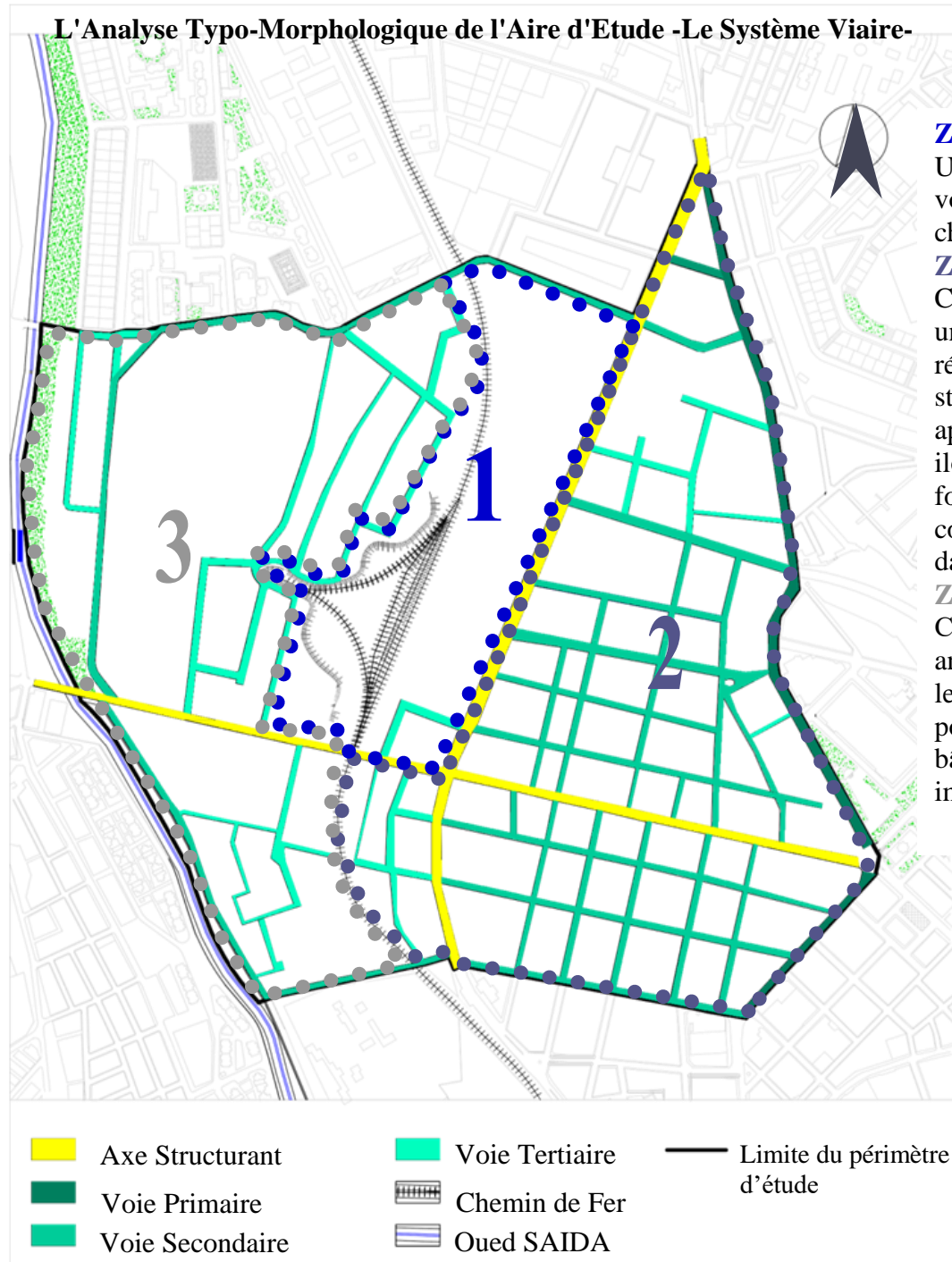
### 2.3. Analyse typo-morphologique de la zone d'étude

Selon Pr. Saïd MAZOUZ « La typo-morphologie est la combinaison entre la morphologie urbaine et la typologie architecturale ».

Afin de faire une lecture et une évaluation critique de la forme du tissu urbain de notre zone d'étude, on a opté pour une analyse typo-morphologique qui consiste en une décomposition du tissu en systèmes pour comprendre le rôle de chacun d'entre eux.

#### 2.3.1. La décomposition du tissu en systèmes

- Le système viaire



- Le système parcellaire

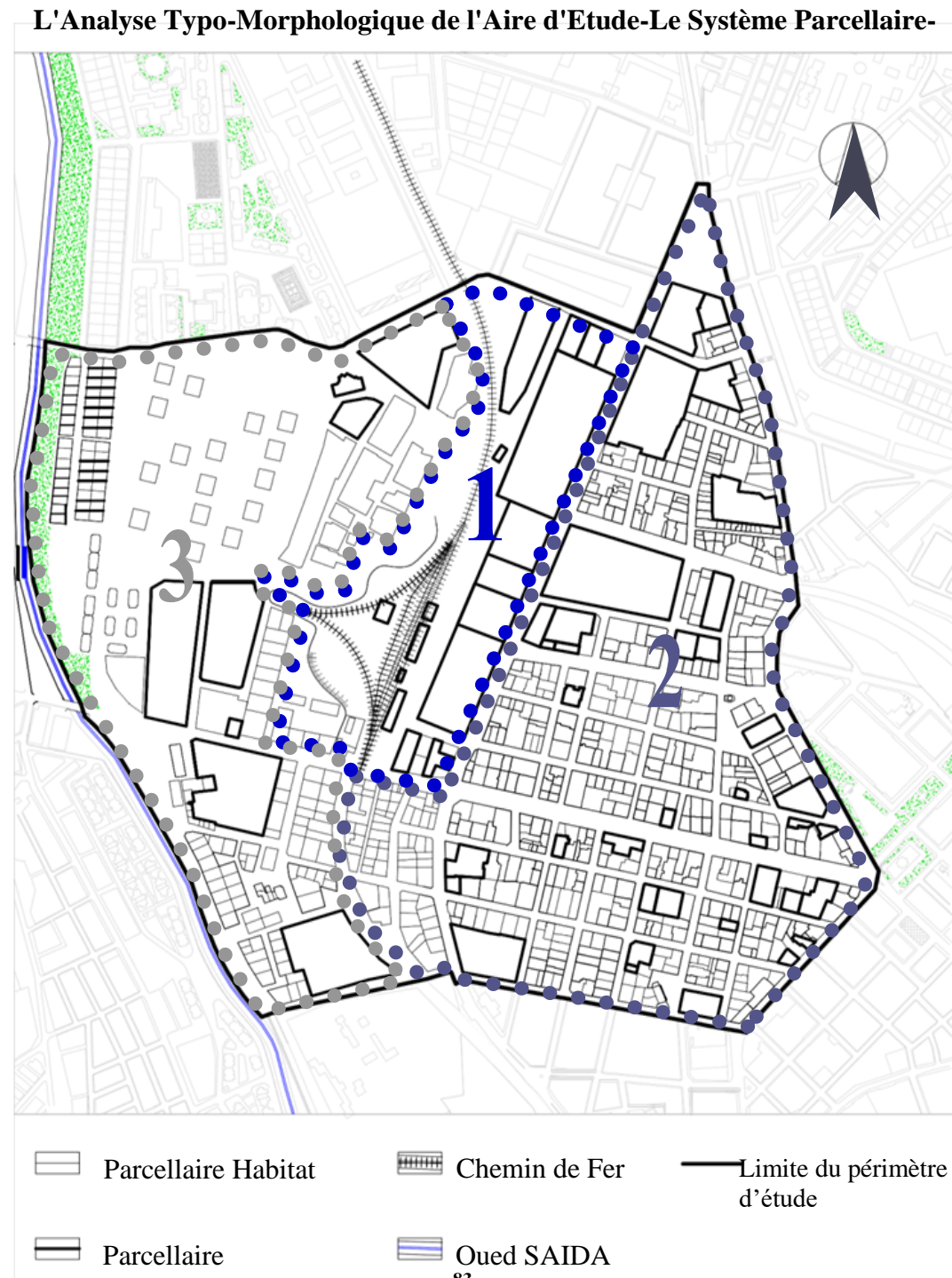


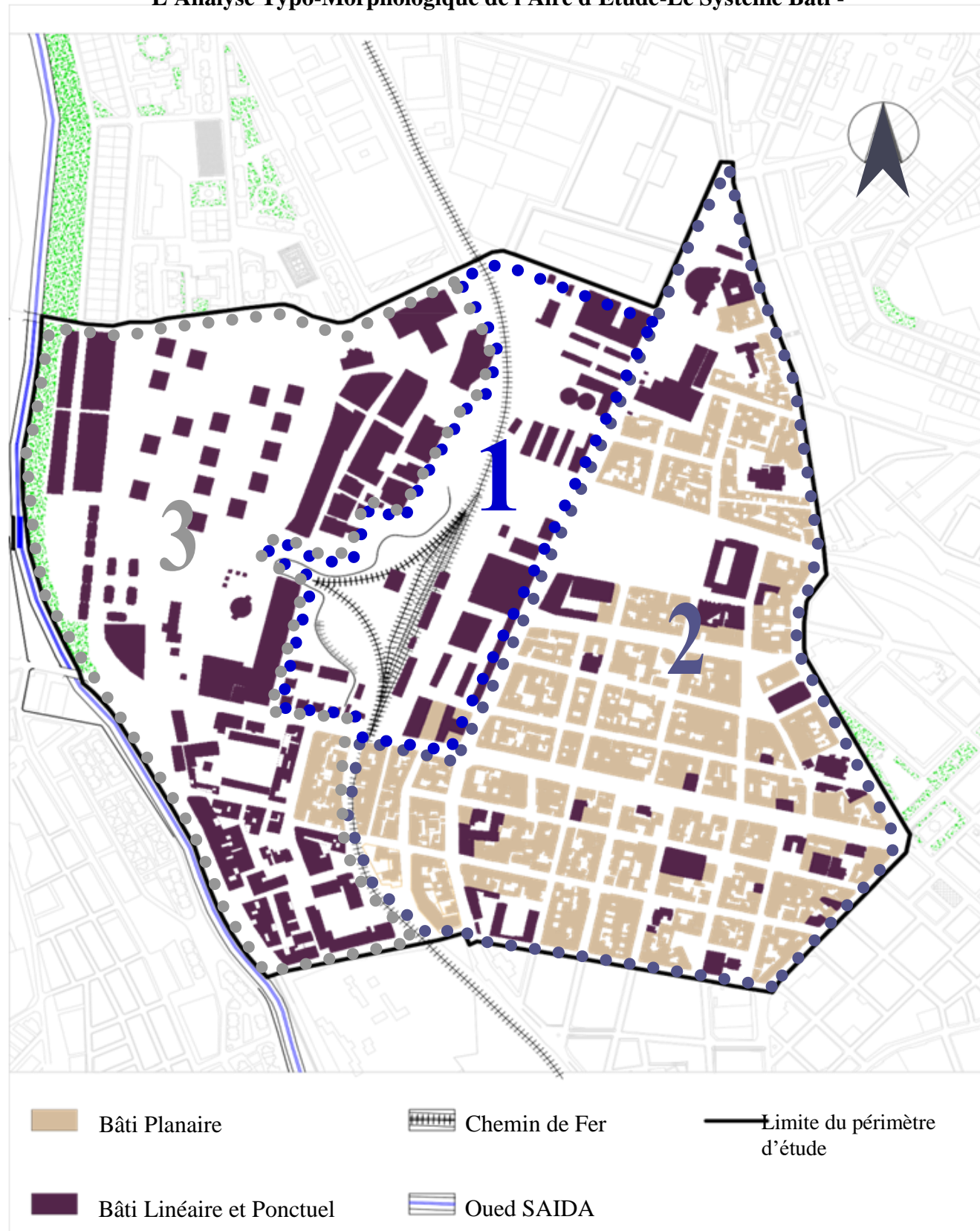
Planche 7. Analyse du Système Viaire et du Système Parcellaire<sup>83</sup>

<sup>83</sup> Cartes élaborées par l'auteur



- le système bâti

### L'Analyse Typo-Morphologique de l'Aire d'Etude-Le Système Bâti -



#### Zone n°01:

Le bâti de cette zone est marqué par une discontinuité de la masse construite surtout la partie nord de cette zone. C'est une zone à prédominance du type de bâti linéaire et ponctuel.

Le type de bâti linéaire et ponctuel correspond au bâti destiné aux activités artisanales et industrielles.

Elle est aussi caractérisée par un type de bâti isolé au milieu de son unité foncière.

C'est un ensemble hétérogène.



La Zone 01

#### Zone n°02:

Le bâti de cette zone est marqué par une continuité de l'ensemble de la masse construite.

C'est une zone à prédominance du type de bâti planaire;

Le type de bâti planaire: les bâtiments sont accolés les uns aux autres de tous les cotés de manière à former une masse continue uniquement interrompue par les rues.

Le bâti est perforé par des cours qui ne compromettent pas sa continuité mais avec leurs formes irrégulières, il peut être qualifié comme étant un bâti planaire ramifié.

C'est un ensemble homogène.

C'est le type de bâtiment à cour centrale.

On peut aussi remarquer la présence de bâti linéaire et ponctuel qui s'inscrit dans la continuité et l'homogénéité de l'ensemble.



La Zone 02

#### Zone n°03:

Le bâti de cette zone est marqué par une discontinuité de la masse construite on a:

La partie sud de cette zone qui présente un type de bâti linéaire avec une continuité dans une seule direction qui entraîne une perception hiérarchisée des bâtiments.

la partie nord qui est fortement marqué par un type de bâti isolé.

C'est un ensemble hétérogène construit d'un type de bâti linéaire et ponctuel.









La Zone 03

Planche 8. Analyse du Système Bâti.<sup>84</sup>

<sup>84</sup> Carte élaborée par l'auteur



### 2.3.2. Les éléments singuliers du tissu

	Position et Forme	Photos de Façades	Conclusion
<b>Banque Centrale</b>	 <p>Axe structurant Est-Ouest Banque Centrale</p>		<p>Bâtiment administratif de la période coloniale ,d'une forme simple en U, il se situe le long de l'axe structurant Est-Ouest, positionné en recul par rapport au bâti existant ce qui a donné naissance à un petit parvis et par conséquent une valorisation de la façade principale Les murs des façades sont en pierre de taille avec moulures et corniches, elles sont d'une hauteur importante. Les façades sont symétriques, l'entrée est marquée par un arc , les fenêtres sont de taille uniforme, d'une grandeur importante encadrées par des éléments en pierre appareillée et un linteau décoratif, l'étage est marqué par la présence de portes fenêtres avec balcon filant.</p>
<b>Silos Elevés</b>	 <p>Axe structurant Nord-Sud Silos Elevés</p>		<p>Bâtiment Industriel de la période coloniale , réalisé en 1938 composé de trois éléments une tour rectangulaire et deux cylindres juxtaposés, il se situe le long de l'axe structurant Nord-Sud, la tour est positionnée en alignement avec la voie isolée par rapport au bâti existant c'est une composition massive d'une hauteur importante et des murs opaques, la façade principale est sobre avec de petites fenêtres. Le bâtiment est délaissé après départ de sa fonction principale (c'est une friche industrielle du secteur des gares).</p>
<b>Bibliothèque Centrale</b>	 <p>Axe structurant Nord-Sud Bibliothèque Centrale</p>		<p>Bâtiment culturel de la période post coloniale , du style moderne réalisé en 2000 d'une composition volumétrique à base de cylindre , il se situe le long de l'axe structurant Nord-Sud, c'est le type de bâti ponctuel isolé dans la parcelle le bâtiment est en R+02, la façade est constituée de murs rideaux.</p>

**Tableau 5.** Evolution urbaine de la ville de SAIDA période Postcoloniale <sup>85</sup>

<sup>85</sup> Tableau élaboré par l'auteur.

## 2.4. Analyse fonctionnelle de la zone d'étude

### 2.4.1. Les infrastructures

L'analyse des infrastructures vise l'ensemble des réseaux nécessaires à la circulation des hommes et des biens, donc on doit tenir compte des aspects suivants : l'emprise de la voirie et son hiérarchie fonctionnelle, les croisements où se rencontrent les flux, les aires de stationnement, les systèmes de transports et les flux.

De ce fait et pour notre zone d'étude on a constaté ce qui suit :

Les voies selon l'hiérarchie fonctionnelle	L'emprise de la voirie ; la largeur
Axes Structurants (circulation régionale et locale)	Entre 18 et 20 m
Circulation locale (qui relie le centre à la périphérie)	Entre 12 et 18 m
Circulation du centre	Entre 08 et 10 m
Circulation tertiaire	Entre 05 et 10 m

**Tableau 6.** Emprise et hiérarchisation de la voirie de la zone d'étude <sup>86</sup>

#### Les aires de stationnement

Les places de stationnement sont disposées le long des voies, d'une façon anarchique.

Une absence totale de parking.

#### Les nœuds

Notre zone regroupe un nombre important de points noirs de circulation surtout par rapport à l'axe structurant dans le sens Nord-Sud

### 2.4.1. Le logement

Pour notre zone d'étude, on a diversité de typologies de logement :

On a le type européen qui se caractérise par une structure organisée en damier, avec des îlots bien fermés et une continuité dans le tissu urbain, avec des façades bien à très bien traitées, et des toitures en tuiles.

Il est constitué par des maisons individuelles et des immeubles collectifs jusqu'à R+2 ce type se situe au niveau du tissu colonial de notre zone

On peut aussi remarquer la présence de l'habitat individuel récent sous sa forme sociale ou promotionnelle (sous forme de lotissement). Ainsi que l'habitat collectif jusqu'à R+4 qui se situent sur le tissu postcolonial de notre zone

<sup>86</sup> Tableau élaboré par l'auteur.



L'Analyse Fonctionnelle de l'Aire d'Etude  
Les infrastructures

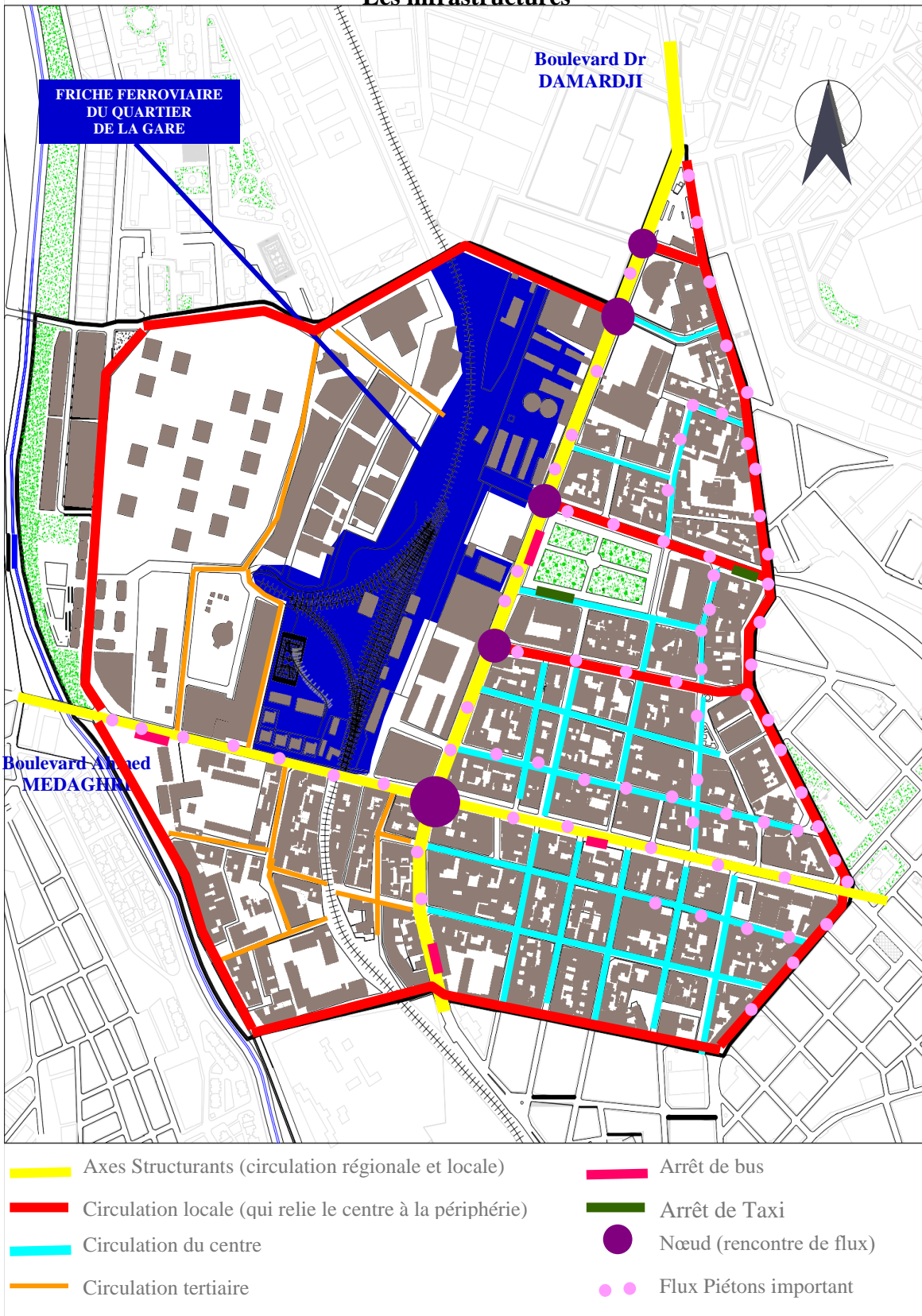


Planche 9. Analyse des infrastructures.<sup>87</sup>

<sup>87</sup> Carte élaborée par l'auteur



# L'Analyse Fonctionnelle de l'Aire d'Etude Le Logement



La Cité Militaire



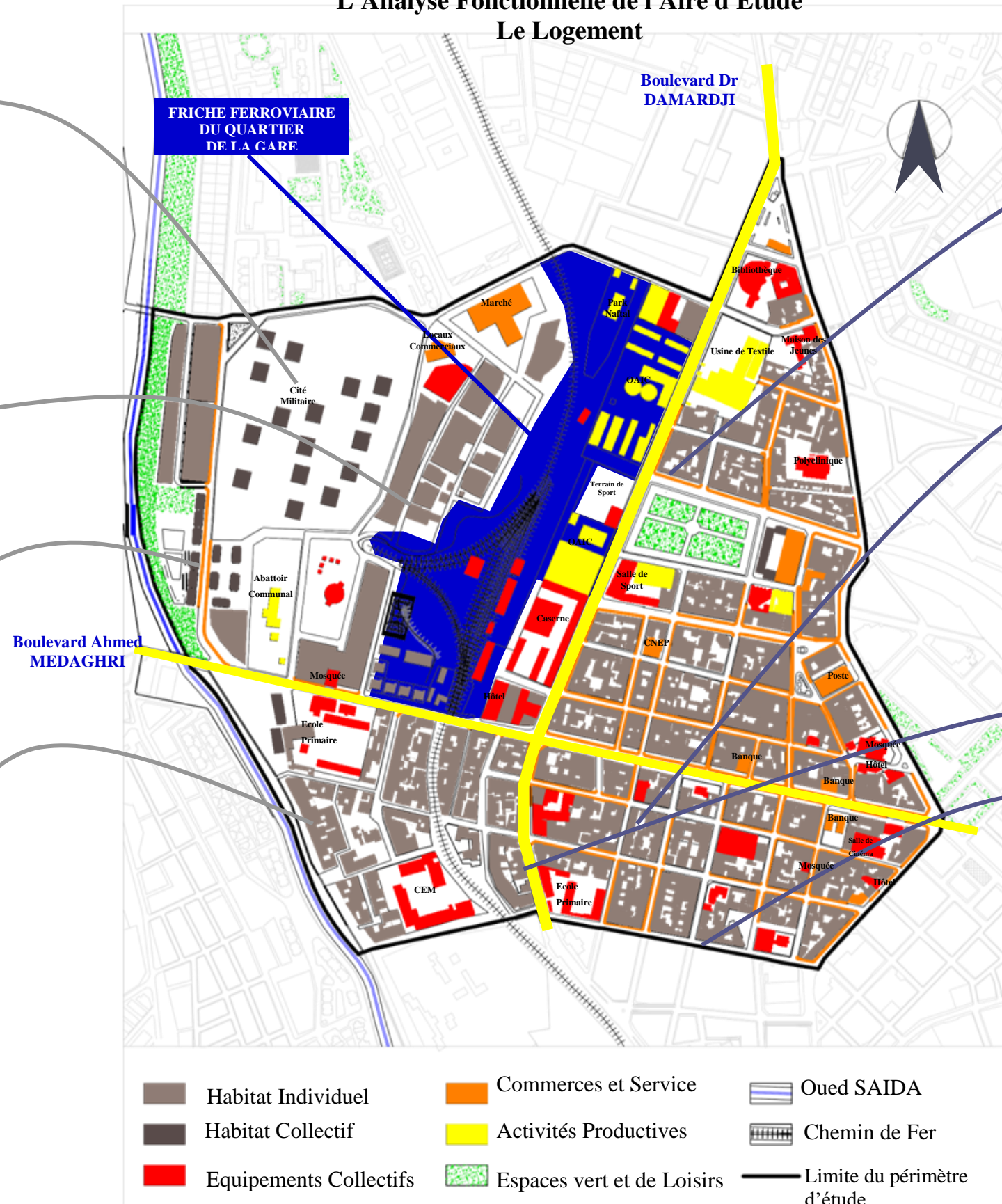
Habitations en cours



Habitat Collectif



Lotissement Belksir



Maisons de Typologie Actuelle



Maison Coloniale en R+01



Maison Individuelle Coloniale



Maison Individuelle Coloniale

Planche 10. Analyse du Logement.<sup>88</sup>

<sup>88</sup> Carte élaborée par l'auteur



## 2.4.2. Les équipements

Notre zone est marquée par la présence d'un nombre d'équipements important surtout du côté du centre ville qui rayonnent au niveau de la ville tels que les équipements bancaires, administratifs, culturels, les commerces et services intégrés ; mais elle est fortement frappée par la présence d'une friche ferroviaire du quartier de la gare qui est l'objet de notre étude ainsi que la présence d'un nombre important d'activités incompatibles avec le tissu urbain telles que: l'usine de textile, les entrepôts de stockage, la caserne militaire.....et on peut aussi remarquer une banalisation des services existants.

### a La Friche Ferroviaire du Quartier de la gare

Les équipements de cette zone étaient réalisés autrefois à la sortie de la ville initiale (la ville coloniale), et avec l'extension de cette dernière ils se sont retrouvés au cœur (à la limite du centre ville) On a La présence du chemin de fer qui constitue une coupure physique entre la ville et ses quartiers Ouest; des activités industrielles telles que les silos à grains élevés et enterrés, un Parc naftal, des entrepôts de stockage sous forme d'hangar, ses activités dépendaient de la voie ferrée et de part leur installation a proximité d'elle la rupture entre la ville et ses extensions Ouest a été accentuée.

### b La constitution de la friche ferroviaire du quartier de la gare

La gare ferroviaire a eu une baisse progressive de son activité principale ; le transport des voyageurs s'est arrêté définitivement en 1992 et depuis cette année la gare ne remplissait que le rôle du transport de marchandise.

La gare ferroviaire a été délocalisée en 2019 après l'achèvement de la nouvelle ligne du chemin de fer et la réalisation d'une nouvelle gare.

Et depuis cette année, il y a eu une mutation du site et des fonctions qui s'y déroulaient;

**Le quartier de la gare s'est retrouvé face à une friche ferroviaire et des friches industrielles du secteur de gare**

### c Le potentiel foncier de la friche ferroviaire et des activités incompatible du fragment

Assiette foncière	Surface	Assiette foncière	Surface
La friche liée au génie ferroviaire et au bâtiment de la gare	55 113.46 m <sup>2</sup>	Les Silos Enterrés	5 029.30 m <sup>2</sup>
Zone d'habitat (logements de fonction relatifs à la gare ferroviaire	7 743.72 m <sup>2</sup>	Parc Naftal	5 910.02 m <sup>2</sup>
Les Silos élevés	13 379.97 m <sup>2</sup>	Entrepôt	1 220.63 m <sup>2</sup>
<b>Potentiel Foncier De La Friche Ferroviaire= 88 397.10 m<sup>2</sup></b>			
Caserne	6 890,29 m <sup>2</sup>	Terrain Clôturé	3 700,57 m <sup>2</sup>
<b>Foncier des activités incompatibles=10 590.86 m<sup>2</sup></b>			
<b>Surface totale= 98 987.96 m<sup>2</sup></b>			

**Tableau 7.** Potentiel foncier du fragment de la friche ferroviaire <sup>89</sup>

<sup>89</sup> Tableau élaboré par l'auteur.



# L'Analyse Fonctionnelle de l'Aire d'Etude

## Les Equipements



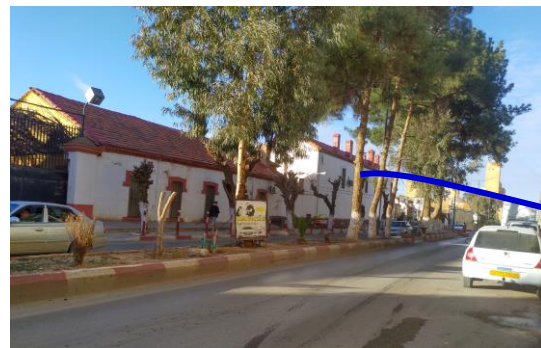
La Friche Ferroviaire



La Friche Ferroviaire

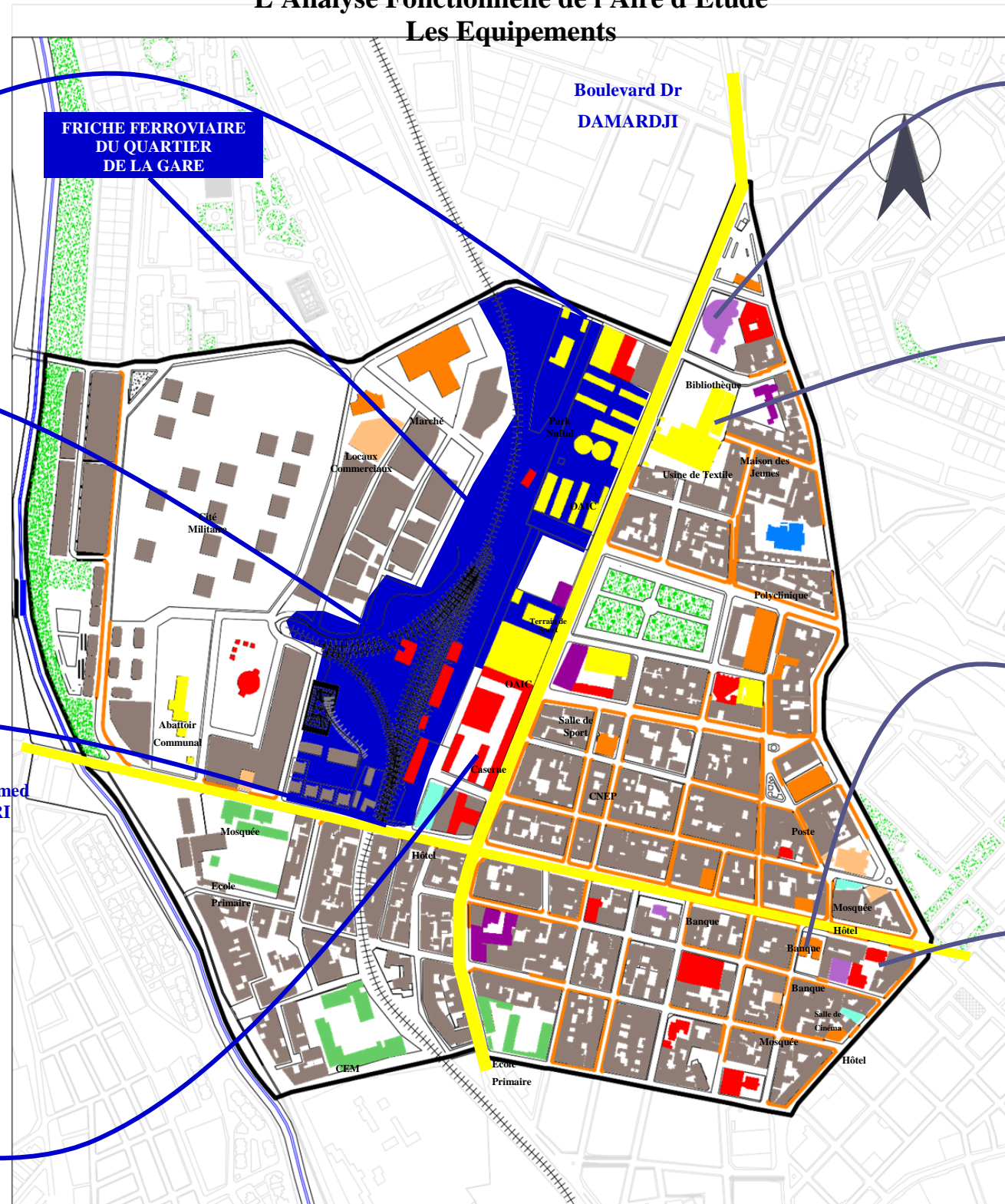


La Friche Ferroviaire



La Caserne Militaire

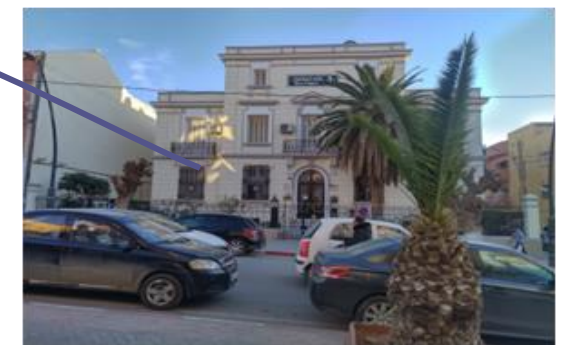
Boulevard Ahmed MEDAGHRI



Bibliothèque Centrale



Usine de Textile



Banque Centrale



Direction de Sonelgaz

- |  |  |  |
|--|--|--|
| <span style="color: red;">■</span> Equipements                                     | <span style="color: purple;">■</span> Equipements Sportifs       | <span style="color: green;">■</span> Equipements Educatifs |
| <span style="color: orange;">■</span> Commerces et Services (Ponctuel et Linéaire) | <span style="color: lightpurple;">■</span> Equipements Culturels | <span style="color: blue;">■</span> Equipements Sanitaires |
| <span style="color: yellow;">■</span> Activités Productives                        | <span style="color: lightorange;">■</span> Equipements Culturels | <span style="color: cyan;">■</span> Equipements Hôteliers  |

Planche 11. Analyse des Equipements.<sup>90</sup>

<sup>90</sup> Carte élaborée par l'auteur



L'Analyse Fonctionnelle de l'Aire d'Etude  
La Friche Ferroviaire du Quartier de la Gare

Local technique



Bâtiment de stockage



Bâtiment de stockage



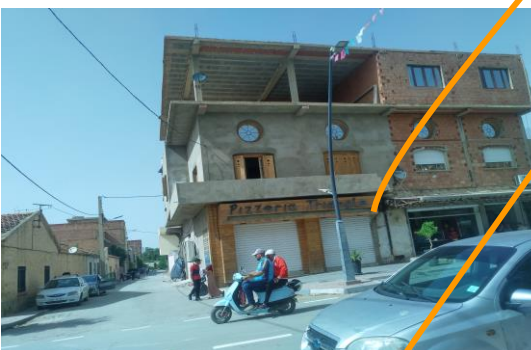
L'intérieur du local technique



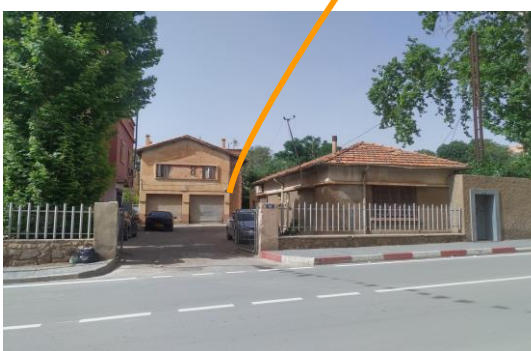
Dépôt de la gare



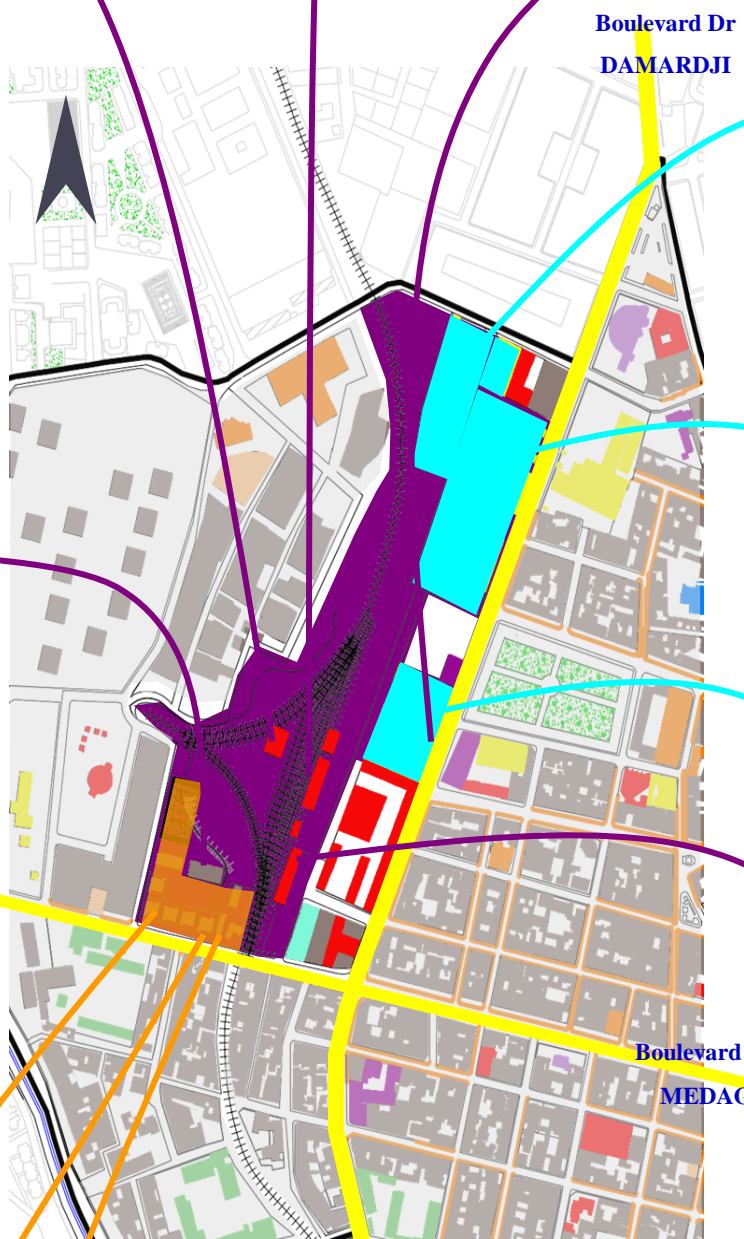
L'intérieur du bâtiment de la gare



Logement de fonction de la gare en cours de rénovation



Logements de fonction de la gare



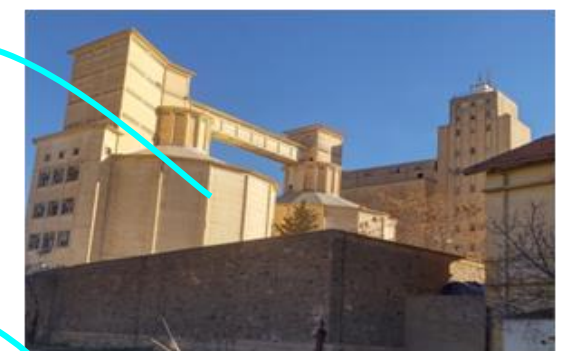
- Axes Structurants de la Ville
- La friche liée au génie ferroviaire et au bâtiment de la gare
- Les friches industrielles du secteur des gares
- Zone d'habitat (logements de fonction relatifs à la gare ferroviaire)



Logements de fonction de la gare



Parc Naftal et Entrepôt



Les Silos élevés



Les Silos Enterrés



Bâtiment de la gare (Entrée voyageurs)



Bâtiment de la gare  
Vue de l'intérieur

Planche 12. Analyse des Equipements de la Friche Ferroviaire.<sup>91</sup>

<sup>91</sup> Carte élaborée par l'auteur



### 3. Diagnostic et récapitulation des analyses

Selon l'approche morphologique :

- Une rupture morphologique dû à la transition d'une période à une autre qui c'est faite d'une manière brutale.
- Absence d'une structure urbaine bien définie dans le fragment de la friche ferroviaire.
- Absence d'un système viaire bien défini dans le tissu post colonial de la zone ce qui rend son accessibilité difficile
- Manque d'homogénéité du tissu urbain de la zone
- L'absence de la notion de la façade urbaine et de continuité urbaine et la perte de langage architectural par rapport à l'axe structurant de la ville de saida dans le sens Nord Sud (boulevard Dr DAMARDJI).

Selon l'approche fonctionnelle :

- Absence de continuité fonctionnelle le long de l'axe structurant de la ville de saida dans le sens Nord Sud (boulevard Dr DAMARDJI).
- Rupture fonctionnelle dû à la présence de friches et leurs localisations par rapport aux axes structurants de la ville ainsi que la présence d'activités incompatibles ;
- La Présence d'une Friche Ferroviaire Qui offre une opportunité de restructuration de l'aire d'étude et d'agrandir le centre ville
- La Présence de Friches industrielles du secteur de gare qui vont contribuée à donner une nouvelle image à l'aire d'étude et à la ville
- La banalisation des services du centre ville
- Imperméabilité de la partie Ouest de la zone d'étude au niveau de la friche ferroviaire.
- La Présence d'une friche urbaine Résultant d'une démolition.
- La présence d'activités incompatibles avec la nature du tissu urbain existant ;
- L'usine de textile qui se localise sur un des axe structurants
- Les entrepôts de stockage sous forme d'hangars
- La Présence de l'abattoir communal qui est incompatible avec la fonction principale de la zone (zone résidentielle)
- La Présence de la fonction militaire à l'intérieur du tissu urbain
- La Présence d'une Salle de Cinéma Abandonnée
- L'absence totale d'espaces de stationnements
- Le vieillissement du cadre bâti et les rénovations ponctuelles.
- Le déclin en termes d'espace vert et de loisir.
- Rupture fonctionnelle dû à la clôturé des habitations militaires (mur aveugle)
- Manque d'attractivité, d'ambiance et dynamique urbaine sur la rue qui délimite le jardin public.
- Présence de plusieurs points noirs de la circulation sur le boulevard Dr DAMARDJI.



## Diagnostic Urbain de l'Aire d'Etude

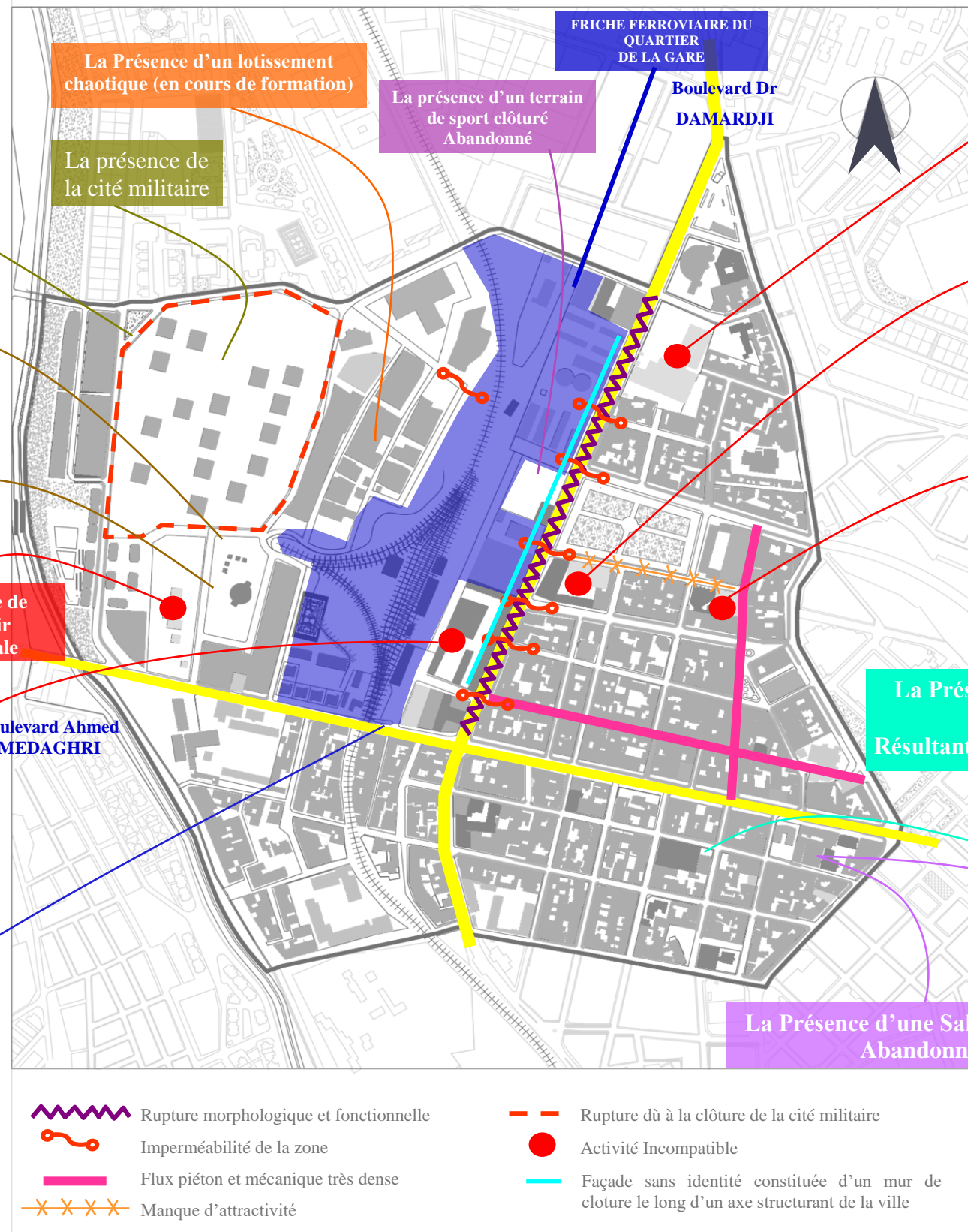


Planche 13. Diagnostic Urbain de l'Aire d'Etude.<sup>92</sup>

<sup>92</sup> Carte élaborée par l'auteur



#### 4. Les options d'aménagement du PDAU par rapport à l'aire d'étude

### Les Options d'Aménagement du PDAU

#### Zone n°01:

##### Orientations générales:

- Après le transfert du chemin de fer, créer un axe urbain important sur son tracé initial, avec introduction du tramway.
- Prolongement de la voie principale du jardin du 20 Août, qui devrait passer dans la zone et aboutir au lotissement EL-Bordj 2 en passant sur Oued Saida .
- Création de part et d'autre du nouvel axe urbain projeté sur le tracé du chemin de fer, de l'habitat collectif ou individuel dense avec affectation des RDC en commerces et services .
- Récupérer le parc de l'ex SNTV
- Création d'un ensemble d'immeuble standing et hauts à la place de la gare de chemin de fer.
- Création d'un nouvel axe urbain important sur le tracé du chemin de fer, et améliorer les façades l'état hauteur et de la qualité immobilière de l'existant et du projeté.

Rénovation des locaux et du parc de la SONATRACH et de la maison syndicale.

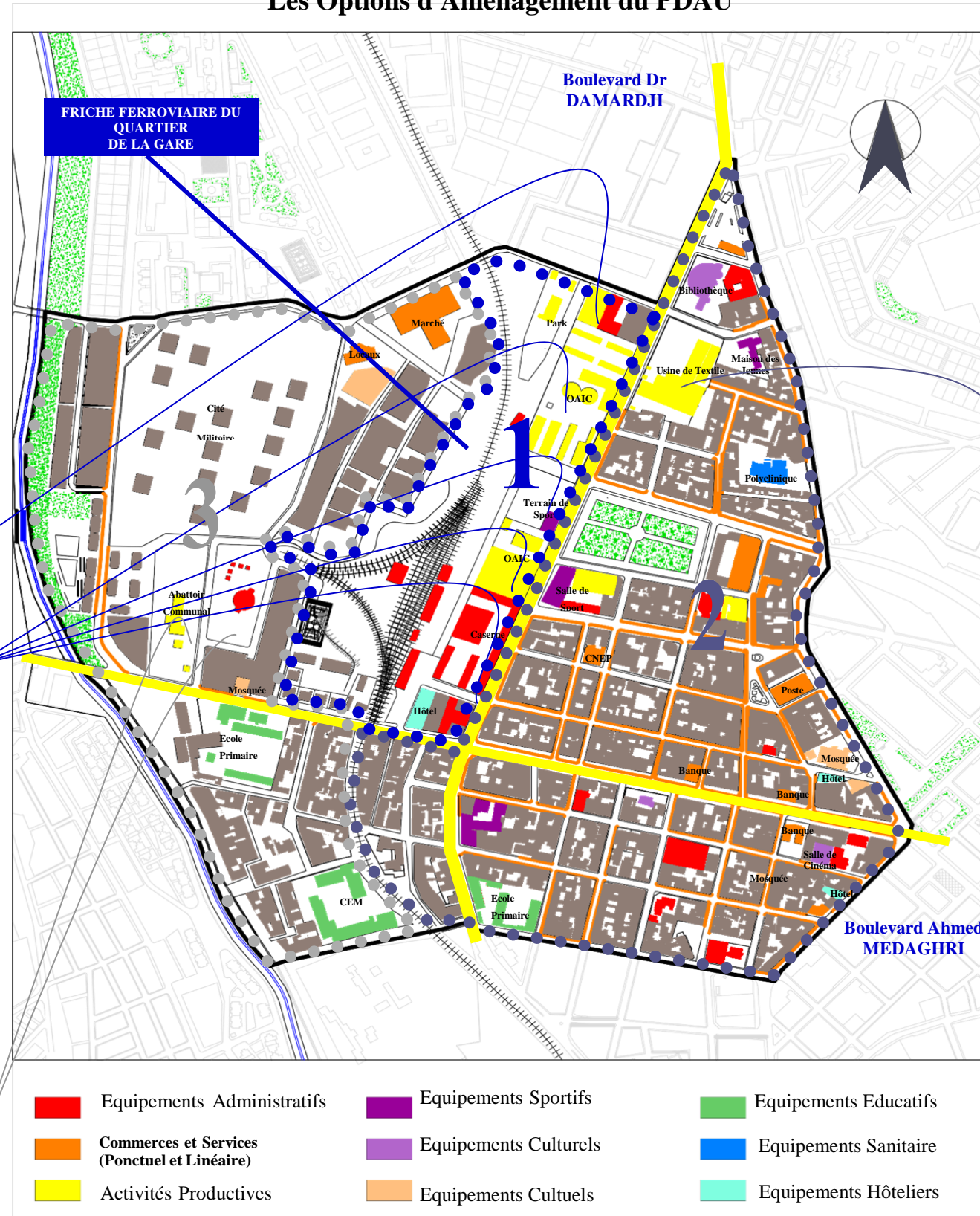
Délocalisation de la caserne militaire (secteur militaire), récupération de l'assiette du terrain de sport clôturé, des silos élevés et des docks souterrains de l'OAIC, et leur remplacement par des équipements et de l'habitat collectif dense

#### Zone n°03:

##### Orientations générales:

- Régulariser les constructions derrière la gare et restructurer cet îlot de logements récents, en durs
- Réhabiliter les anciennes constructions à coté de l'abattoir
- Créer une voie latérale, à la limite de la clôture Est des logements militaires
- Respecter la servitude de l'oued et l'utiliser pour des espaces verts et aires des jeux et voies d'accès
- Utiliser le terrain libre à l'entrée Sud de la zone, pour des espaces de sports et loisirs et aires de jeux

Délocalisation de l'abattoir et le centre vétérinaire de la zone et la projection d'équipements



#### Zone n°02:

##### Orientations générales:

- Maintien de la structure urbaine actuelle.
- Rénovation totale ou partielle des anciennes constructions appartenant au privé (R+2/ R+3).
- Rénovation des îlots vétustes
- Réhabilitation des îlots de qualité immobilière moyenne
- Traitement des façades, avec crépissage et peinture extérieure.
- Densification verticale à R+2/R+3
- Affectation des RDC des constructions en commerces et services
- Réglementation et limitation sévère du stationnement

Déplacement de l'unité de Sonitex (usine de textile) et son remplacement par de l'habitat collectif avec RDC réservés aux commerces et services.

Planche 14. Les Options d'Aménagement du PDAU.<sup>93</sup>

<sup>93</sup> Carte élaborée par l'auteur sur la base du document du PDAU



## 5. La stratégie d'intervention

A la suite de l'analyse urbaine de la zone d'étude et selon le diagnostic établi qui se résume en une rupture morphologique, fonctionnelle et paysagère, causée par la présence de friches et d'activités incompatibles sur un des fragments les plus stratégiques de part sa situation (péricentre) et son potentiel foncier pour la zone d'étude et la ville de SAIDA et compte tenu des orientations du PDAU, on a adopté une stratégie globale par rapport à notre zone d'étude et une spécifique au fragment de la friche ferroviaire du quartier de la gare.

Pour faire de ce secteur **une opportunité de faire la ville sur la ville** et dans une optique **de renforcer la vocation de centralité et de confirmer la ville de SAIDA comme pôle d'équilibre dans la région des hauts plateaux Ouest**, tout en donnant au fragment et à la ville **une nouvelle identité** on doit:

**Reconquérir la friche ferroviaire tout en donnant au fragment une vocation de services supérieurs.**

**Procéder au renouvellement urbain de la zone par le biais des assiettes foncières occupées par les activités incompatibles.**

### 5.1. Les actions relatives au renouvellement urbain de la zone d'étude

Pour concrétiser les objectifs cités au dessus ainsi que la notion de faire la ville sur la ville, notre intervention doit s'articuler autour des points suivants et qui vont être démontrés sur la planche n°

- la reconquête de la friche ferroviaire du quartier de la gare
- la récupération des assiettes occupées par les activités incompatibles avec le tissu et qui présentent un potentiel foncier important.
- Donner une nouvelle vocation à la ville par la projection d'équipements relatifs aux services supérieurs.
- Assurer la continuité urbaine (continuité morphologique et fonctionnelle) entre le centre et les extensions Ouest de la ville par projection de voies mécaniques et piétonnes dans le but de perméabiliser le tissu.
- Revalorisation de l'Axe structurant de la ville (Boulevard Dr DAMARDJI) avec la projection d'équipements structurants tout en donnant une nouvelle identité à sa façade urbaine.
- Redynamisation de la zone par la projection d'équipements attractifs.
- La réhabilitation du patrimoine bâti existant (Equipements publics et maisons privées datant de l'ère coloniale)
- Réglementer les stationnements anarchiques le long des voies.
- Prévoir des parking ainsi que des aires de stationnement soit au niveau de la zone ou dans la périphérie.
- La Piétonnisation des voies qui ont une densité de flux importante et qui sont les plus fréquentés par les piétons.
- La régularisation du lotissement chaotique en formation du côté ouest de la zone d'étude ainsi que la cité militaire.
- La Projection d'espaces verts et de détente.

## **5.2.La reconquête de la friche ferroviaire du quartier de la gare**

Pour reconquérir la friche ferroviaire du quartier de la gare notre intervention doit s'articuler autour des points suivants:

-Préservation d'un élément du patrimoine bâti qui témoigne du passé du secteur (passé industriel); les silos élevés de la coopérative de céréale jumelée sont des éléments ordinaires mais peuvent offrir un usage intéressant dans la nouvelle affectation du site.

-Préservation des logements de fonctions existants

-La démolition du patrimoine bâti relatif à la la friche liée au génie ferroviaire et au bâtiment de la gare qui est dégradé et vétuste(le bâtiment de la gare, les bâtiments de stockage, le local technique et le dépôt de la gare).

-La démolition du patrimoine bâti relatif à la la friche industrielle du secteur des gares(Les Silos Enterrés, le parc Naftal et les entrepôts).

-Après récupération des assiettes foncières occupées par la caserne et le terrain de sport cloturé (cette orientation est préconisée par le PDAU), on procède à la restructuration urbaine du fragment.

Et pour que les modalités de transformation du tissu du fragment du quartier de la gare doivent conduire vers une cohérence d'ensemble (centre et extension ouest) et pour avoir une nouvelle reconfiguration de l'espace toute en concrétisant les objectifs cités au dessus, notre intervention doit se porter sur la forme et le paysage urbain ainsi que les fonctions qui s'y déroulent :

### **5.2.1. La Forme et le Paysage Urbains**

Pour La forme et le paysage urbain ; ça sera une restructuration de l'espace tout en essayant de le remodeler et le reconnecter avec les autres entités, par l'introduction d'une nouvelle organisation spatiale ainsi que la projection d'éléments forts au sein de la composition et qui vont constituer les repères du futur selon les étapes suivantes:

**Etape01:**La projection de voies au sein du fragment (une voie longitudinale et deux voies transversales) tout en les raccordant avec le schéma de structure existant (par rapport aux axes structurants et aux voies existantes) afin d'assurer l'articulation des entités, de structurer l'espace.

**Etape02:**Le découpage de la zone en îlots plus précisément l'îlot ouvert qui présente une conciliation entre la ville historique et la ville moderne et qui est le plus approprié avec notre contexte, va nous procurer un espace public de qualité (rues, places, jardins) tout en assurant la perméabilité et l'accessibilité du fragment.

### **5.2.2. Les Fonctions Urbaines Projetées**

Dans le but de promouvoir la ville de SAIDA et la **confirmer comme pole d'équilibre dans la région des hauts plateaux Ouest** et dans une optique de renforcer l'activité économique de la ville et la zone , tout en essayant d'assurer la continuité fonctionnelle par rapport à l'axe structurant de la ville dans le sens Nord-Sud et entre le centre et le fragment restructurer on va donner la vocation **de services supérieurs** au fragment

Pour assurer le passage d'un secteur en déclin à la nouvelle vocation nous avons misé sur:

-La mixité fonctionnelle -tout en concrétisant le principe de densité et d'accessibilité-

**a. Définition des services supérieurs.**

Service supérieur ou tertiaire supérieur est une des fonctions de commandement et de pouvoir ; il se différencie du tertiaire banale et domestique par le champ d'activité qu'il recouvre.

Le tertiaire supérieur comprend :

Le tertiaire industriel péri productif (service aux entreprises dans les domaines des services financiers, logistique de l'information et de la communication, de l'ingénierie.....).

Le tertiaire directionnel et de régulation (contrôle et réglementation des systèmes politique et administratif, économique, sociaux.

Le tertiaire de la formation et de la culture.

« Le tertiaire supérieur regroupe l'ensemble des services à forte valeur ajoutée à destination des entreprises ainsi que les centres de décision et les sièges sociaux. »

**b. Les activités des services supérieurs.**

Le tertiaire supérieur regroupe les métiers du savoir qui fournissent aux entreprises et aux particuliers des prestations intellectuelles complexes.

Les secteurs d'activité inclus dans les services supérieurs sont :

<b>Banque</b>	<b>Contrôle pour les Affaires et la Gestion</b>
<b>Assurance</b>	<b>Expertise Comptable</b>
<b>Organisme Financier</b>	<b>Marketing</b>
<b>Conseil Juridique</b>	<b>Communication</b>
<b>Informatique</b>	<b>Ingénierie</b>
<b>Services aux Entreprises</b>	<b>Ressource Humaine</b>
<b>Recherche et Développement(R&amp;D)</b>	<b>Sièges Sociaux</b>

**Tableau 8.** Secteurs d'activité des services supérieurs <sup>94</sup>

<sup>94</sup> Tableau élaboré par l'auteur.

# Stratégie d'intervention par rapport à l'Aire d'Etude

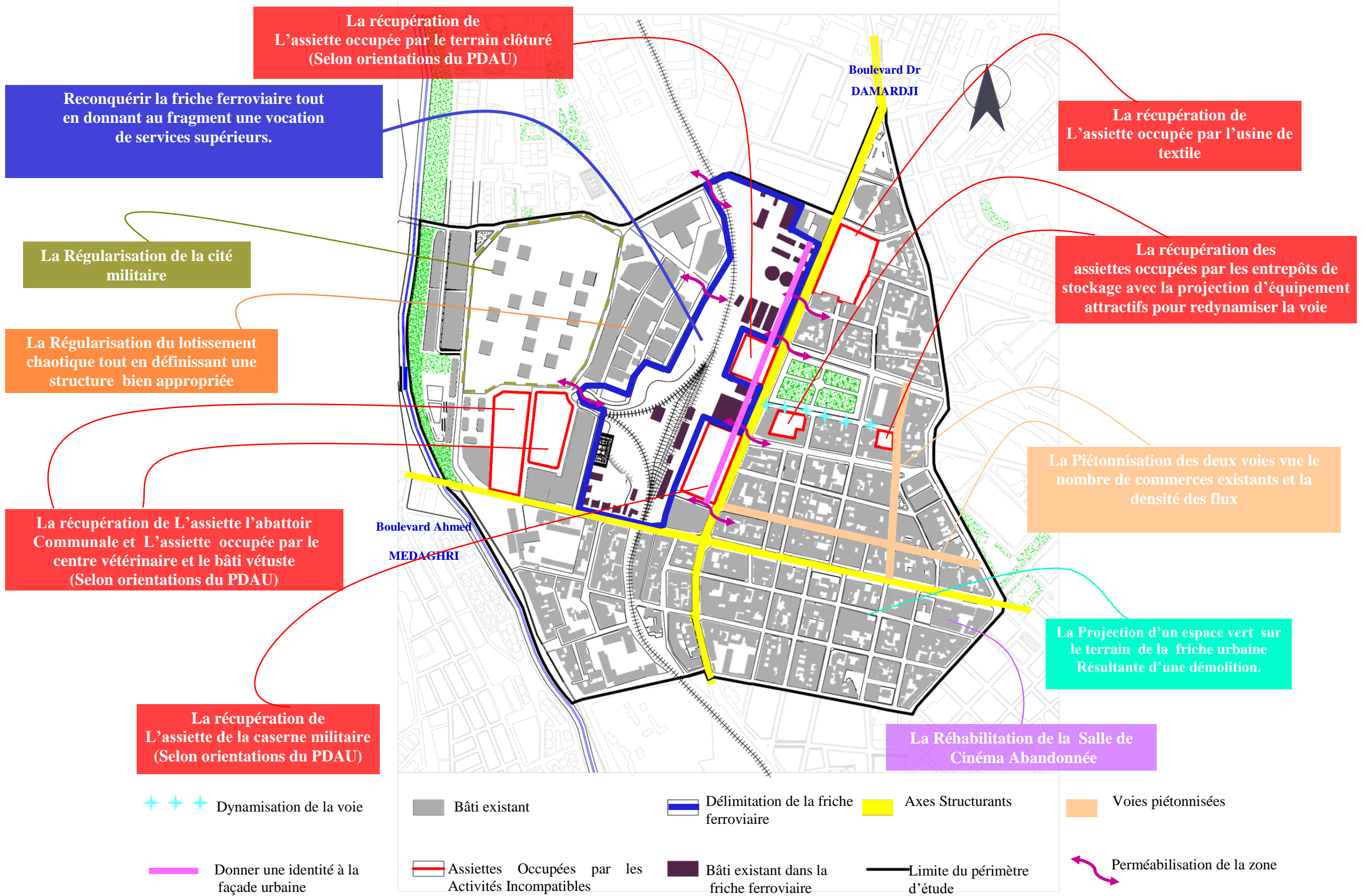


Planche 15. Stratégie d'intervention par rapport à l'Aire d'Etude.<sup>95</sup>

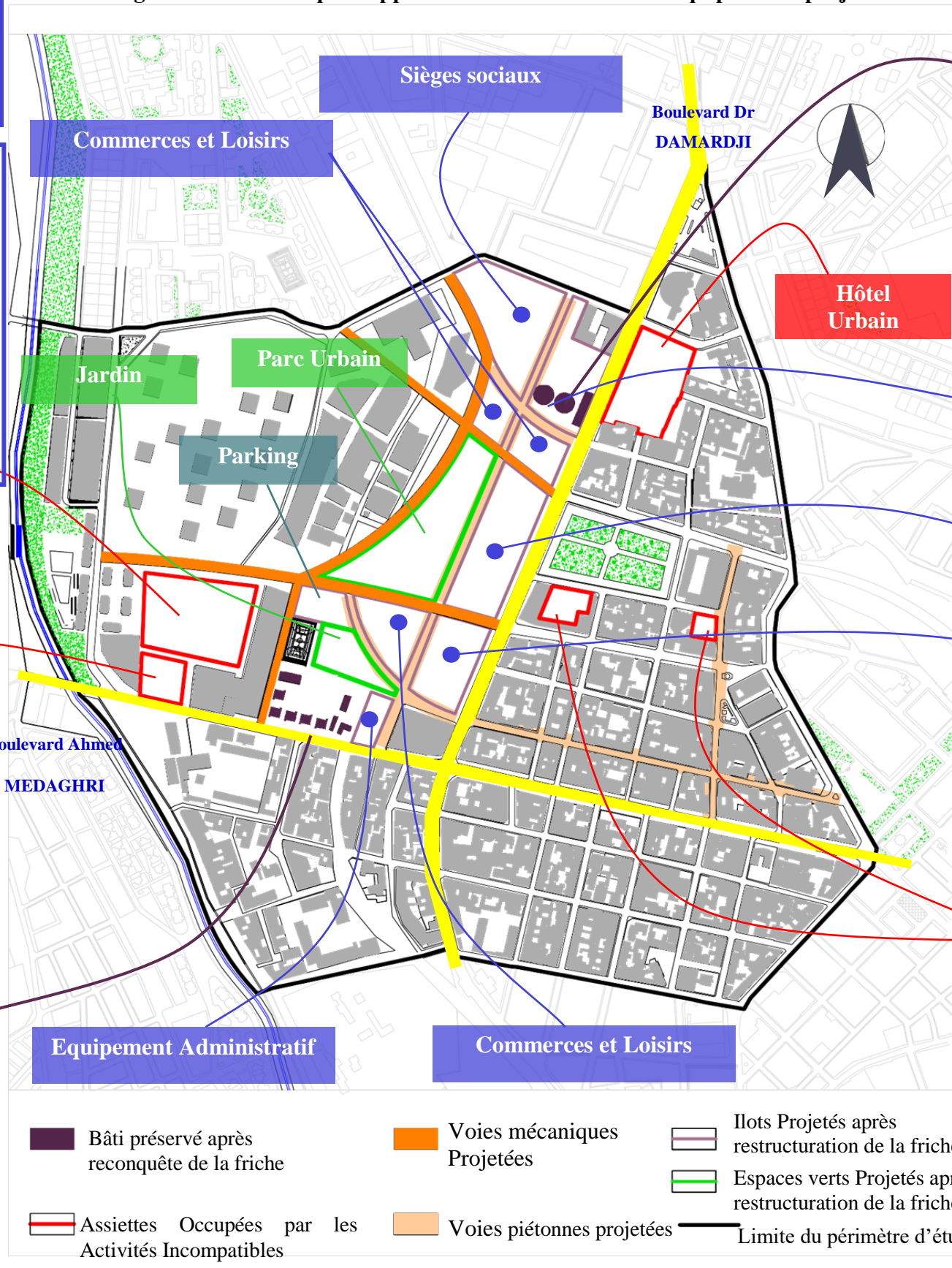
<sup>95</sup> Carte élaborée par l'auteur



Stratégie d'intervention par rapport à la friche ferroviaire / équipements projetés

La reconquête de la friche ferroviaire tout en donnant au fragment une vocation de services supérieurs.

- Les actions:**
- La démolition du bâti vétuste de la friche.
  - La préservation d'un élément du patrimoine bâti qui témoigne du passé du secteur (passé industriel).
  - La restructuration urbaine du fragment.
  - La projection d'équipements relatifs à la vocation de services supérieurs.



La préservation des Silos élevés et leur reconversion

Habitat Collectif haut standing

Equipement Administratif

Centre de recherche et de développement

Forum d'Affaires

Complexe Financier

Equipements Attractifs



Logements de fonction de la gare préservés

Planche 16. Stratégie d'intervention par rapport à la friche ferroviaire / équipements projetés.<sup>96</sup>

<sup>96</sup> Carte élaborée par l'auteur

### 5.2.3. Le programme urbain :

Localisation (fonction antérieure)	Fonctions	Equipements Projetés	Surfaces de l'assiette Foncière
<b>Friche ferroviaire</b>	Affaires (services supérieurs)	Forum d'Affaires	10480,619 m <sup>2</sup>
	Affaires (services supérieurs)	Complexe Financier	6313.18 m <sup>2</sup>
	Affaires (services supérieurs)	Centre de recherche et de développement	7608.76 m <sup>2</sup>
	Affaires (services supérieurs)	Sièges sociaux	10451.77 m <sup>2</sup>
	Administration	Equipement Administratif	1625.41 m <sup>2</sup>
	Commerces et Loisirs	Equipement 01	4785.36 m <sup>2</sup>
	Commerces et Loisirs	Equipement 02	3038.14 m <sup>2</sup> + 2248.09m <sup>2</sup>
	Détente	Parc Urbain	14473.87 m <sup>2</sup>
	Détente	Jardin	3836.93 m <sup>2</sup>
Terrain clôturé	Stationnement	Parking	2372.28 m <sup>2</sup>
<b>TOTAL</b>			<b>67234.40 m<sup>2</sup></b>
<b>Usine de textile</b>	Hébergement	Hôtel Urbain	7983.18 m <sup>2</sup>
<b>Entrepôts de stockage</b>	Loisir, commerce et détente	Equipement 01	1784.88 m <sup>2</sup>
<b>Entrepôts de stockage</b>	Loisir, commerce et détente	Equipement 02	710.89 m <sup>2</sup>
<b>L'abattoir Communale L'assiette Du centre vétérinaire</b>	Administration	Equipement Administratif	2437.96 m
<b>L'abattoir Communale L'assiette Du centre vétérinaire</b>	Habitat	Logements collectifs avec services intégrés	10940.32 m <sup>2</sup>
<b>TOTAL</b>			<b>23857.23 m<sup>2</sup></b>
<b>TOTAL DU POTENTIEL FONCIE RECUPERE DES FRICHES ET DES ACTIVITES INCOMPATIBLES</b>			<b>91091.63 m<sup>2</sup></b>

Tableau 9. Programme Urbain <sup>97</sup>

### Conclusion.

A partir de ce chapitre, et à travers la lecture historique de l'évolution urbaine de la ville ainsi que l'analyse typo-morphologique et fonctionnelle de notre zone d'étude, on a pu comprendre notre aire d'intervention et on a pu ressortir les différentes problématiques relatives aux différents aspects et plus précisément la rupture morphologique et fonctionnelle du tissu, ce qui nous a conduit à dresser une stratégie d'intervention et proposé un programme urbain pertinent.

<sup>97</sup> Tableau élaboré par l'auteur.

**Chapitre III:**  
**Programmation et projection architecturale**  
**Du**  
**Forum d'Affaires**

## **Introduction.**

Après avoir étudié la ville de SAIDA et analysé notre zone d'intervention, on a établi un diagnostic qui nous a conduit à l'élaboration d'une stratégie d'intervention qui à porter des réponses aux problématiques posé de ce fait ce chapitre va s'inscrire dans la continuité d'idée et va concrétiser les réponses en un projet architectural.

Pour que la réponse architecturale soit cohérente et pertinente et pour que le projet réponde à la problématique générale, il faut se baser sur un programme bien défini et une conception architecturale fondée sur des principes (l'aspect fonctionnel, spatial, stylistique et technique).

### **1. Programmation**

#### **1.1.Présentation du projet**

Le projet du **Forum d'affaires** s'articule autour d'un des secteurs d'activités du tertiaire supérieur ; **les services aux entreprises** ; qui contribuent dans la plus part des pays du monde au dynamisme de l'ensemble des services avec leur valeur ajoutée, et qui peuvent constituer pour notre cas d'étude une réponse pertinente et cohérente qui va faire de la ville un territoire d'attractivité part rapport à son ancien site ( les wilaya de El Bayadh et Naama) tout en valorisant l'image de la région.

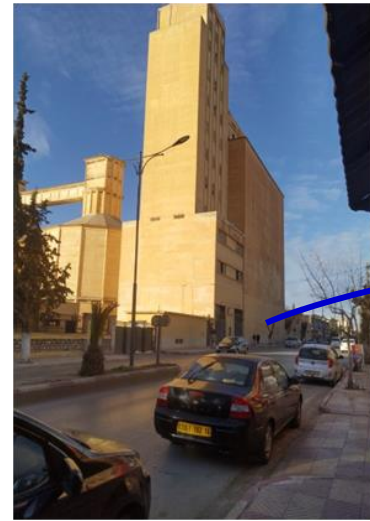
Donc le projet doit être à la hauteur de ses usagers et des habitants de la wilaya et doit tenir compte des attentes des collaborateurs sur le confort et le bien-être.

#### **1.2. Le site**

Le terrain d'intervention est une parcelle issue de la restructuration de l'assiette de la friche ferroviaire du quartier de la gare SAIDA, il se situe sur l'axe structurant de la ville(le boulevard Dr DAMARDJI) dans la limite ouest du centre ville de SAIDA.

Le choix de la parcelle a été influencé par le projet, du point que le forum représente le centre de vie, on a opté pour la parcelle centrale de la composition et la mieux desservie.





Silos élevés

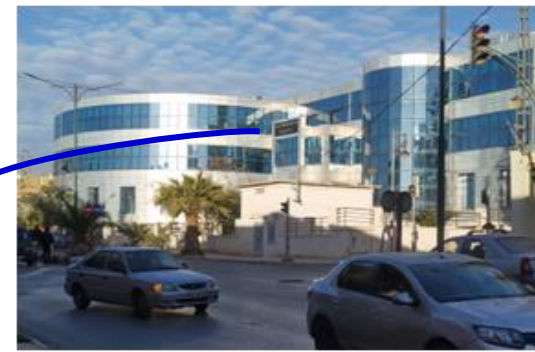
La situation du terrain



Boulevard Dr DAMARDJI

Boulevard Ahmed MEDAGHRI

- Axes Structurants de la Ville
- Le Centre Ville
- Le Site d'intervention



Bibliothèque Centrale



Jardin 20 Aout



Salle de Sport

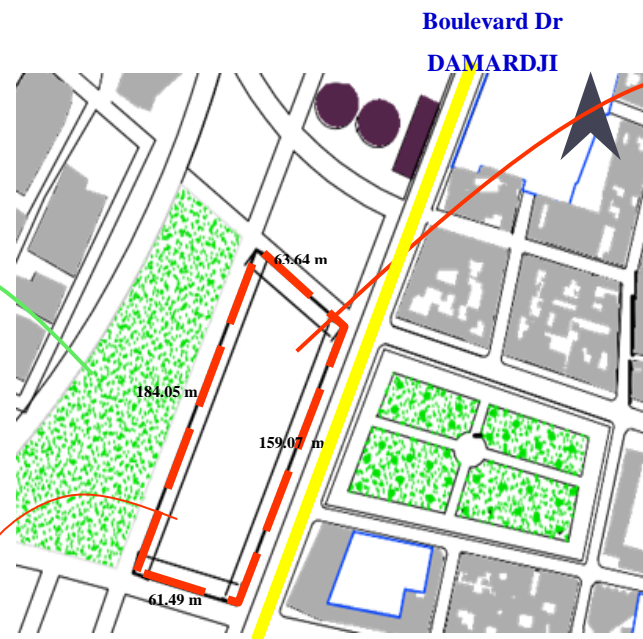


Direction de la protection civile

- Axes Structurants de la Ville
- Délimitation du terrain

Parc Urbain Proposé dans la Stratégie d'Intervention

Parcelle Proposée dans la Stratégie D'Intervention



Boulevard Dr DAMARDJI

Surface du Terrain= 10480,619 m<sup>2</sup>

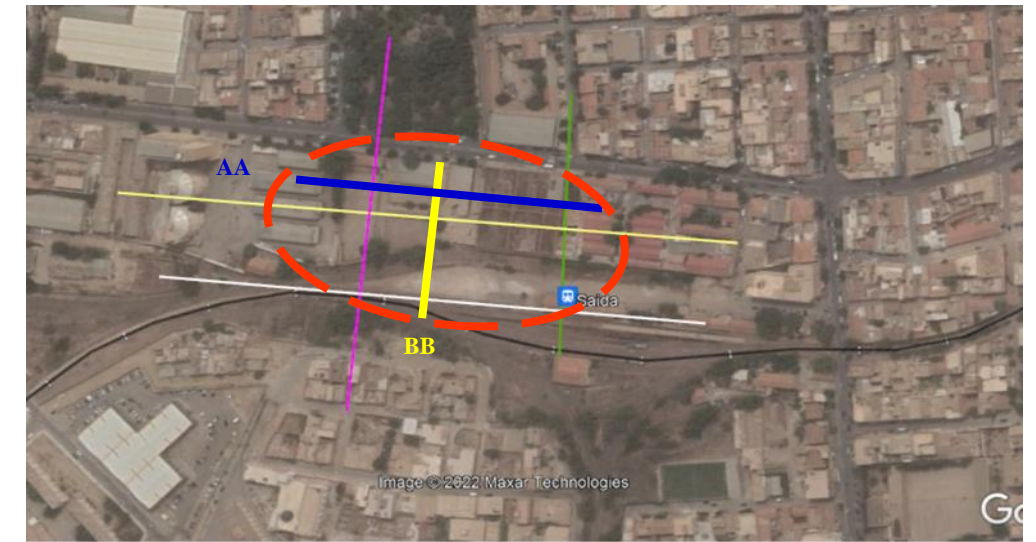
Réglementation:

- COS=02
- CES=0.6
- Hauteur jusqu'à R+10

Planche 17. Analyse du site.<sup>98</sup>

Les données physiques du terrain:

Topographie:



Coupe-AA-



Coupe-BB-

Le terrain d'intervention présente:

**La coupe AA**, affiche une pente avec un pourcentage de 02% à 3% (Nord-Sud).

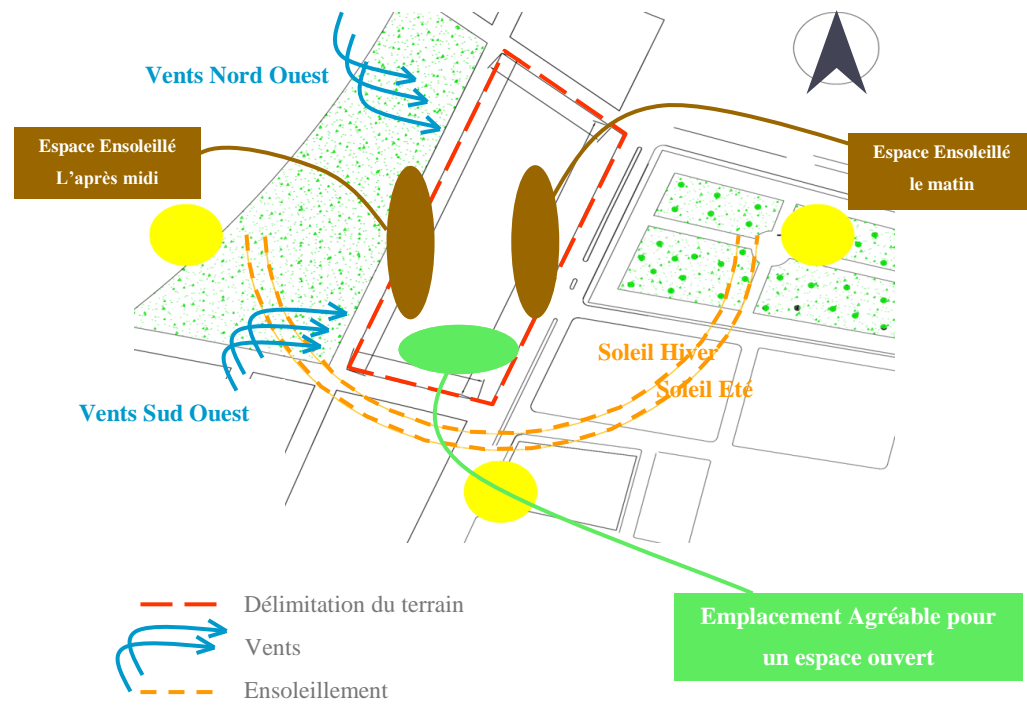
**La coupe BB**, affiche une pente avec un pourcentage de 02% à 3% (Est-Ouest).

<sup>98</sup> Cartes élaborées par l'auteur

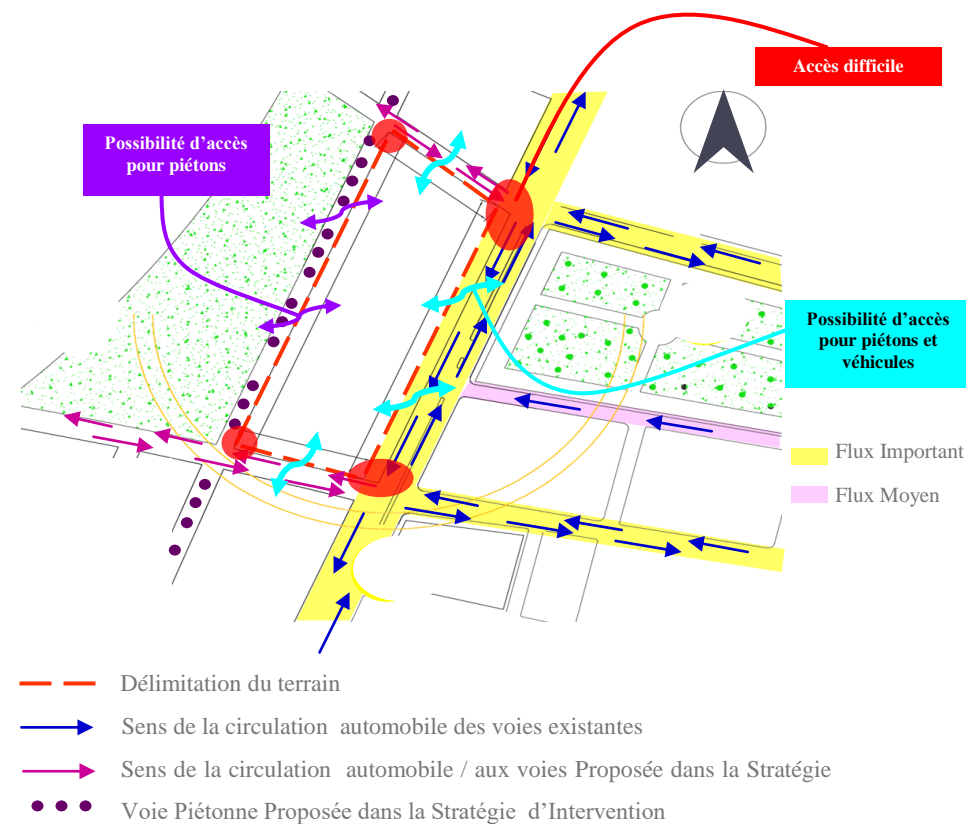


**Les données physiques du terrain:**

**Climatologie:**



**Accessibilité du Terrain:**



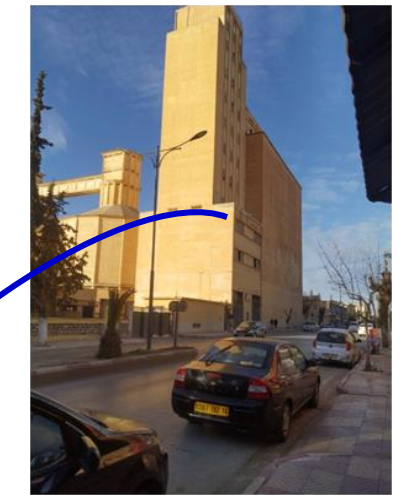
**L'environnement du terrain:**



**Maison Individuelle R+01 avec services au RDC**  
Elle date de la période coloniale



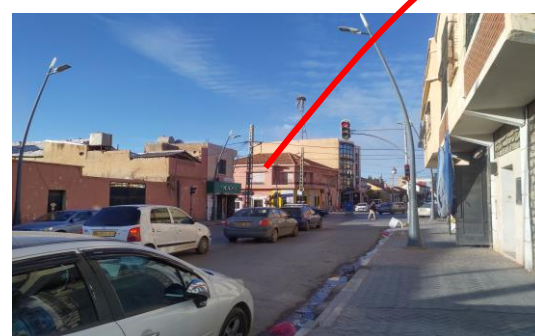
**Maison Individuelle en RDC et R+01 avec Commerces au RDC**  
Elle date de la période postcoloniale



**Bâtiment Industriel**  
Hauteur de 35 à 40 m  
IL date de la période coloniale



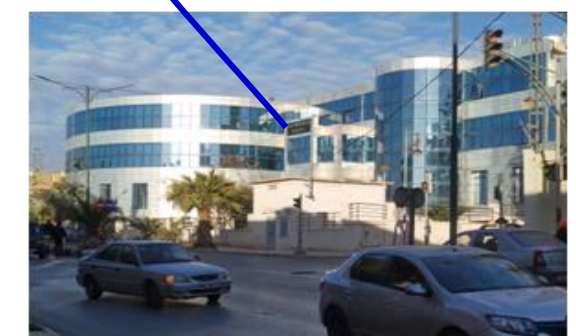
**Maison Individuelle R+01**  
Elle date de la période coloniale



**Maison Individuelle R+01 avec service au RDC**  
Elle date de la période coloniale



**Maison Individuelle en R+03 avec Commerces au RDC**  
Elle date de la période postcoloniale



**Equipement publique**  
Style moderne  
IL date de la période postcoloniale

Planche 18. Analyse du site.<sup>99</sup>

<sup>99</sup> Cartes élaborées par l'auteur

### Potentialités du site :

- Sirtuation stratégique le long d'un axe structurant de la ville de SAIDA (le boulevard Dr DAMARDJI).
- La multifonctionnalité des équipements existants.
- Un point de liaison entre le centre ville et les extensions Ouest de la ville.
- Le site est bien repéré à partir des éléments de repères tels que les silos élevés et la bibliothèque centrale.
- La possibilité d'avoir jusqu'à R+10 en terme de gabarit.
- Absence de contraintes physiques et naturelles.
- Une meilleure accessibilité.

### 1.3. Usagers et utilisateurs

Usagers et utilisateurs sont ceux qui remplissent les activités relatives au forum d'affaires. On entend Par usagers le public ciblé pour lequel l'équipement est amené à fonctionner, quant à l'utilisateur c'est celui qui fait fonctionner l'équipement.

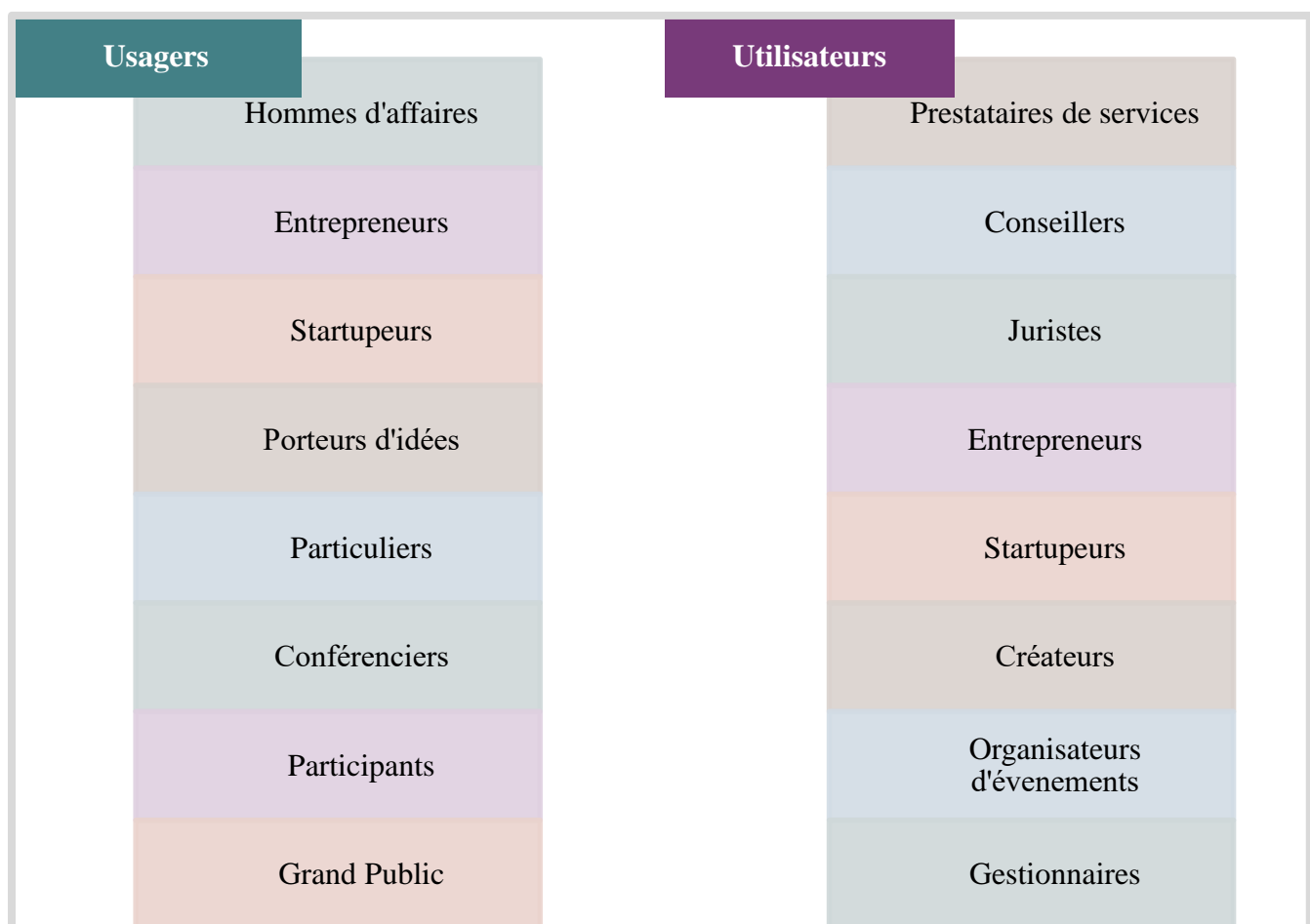


Figure 55. Schéma des usagers et des utilisateurs.<sup>100</sup>

<sup>100</sup> SchémaElaboré par l'auteur

## 1.4. Programme de base

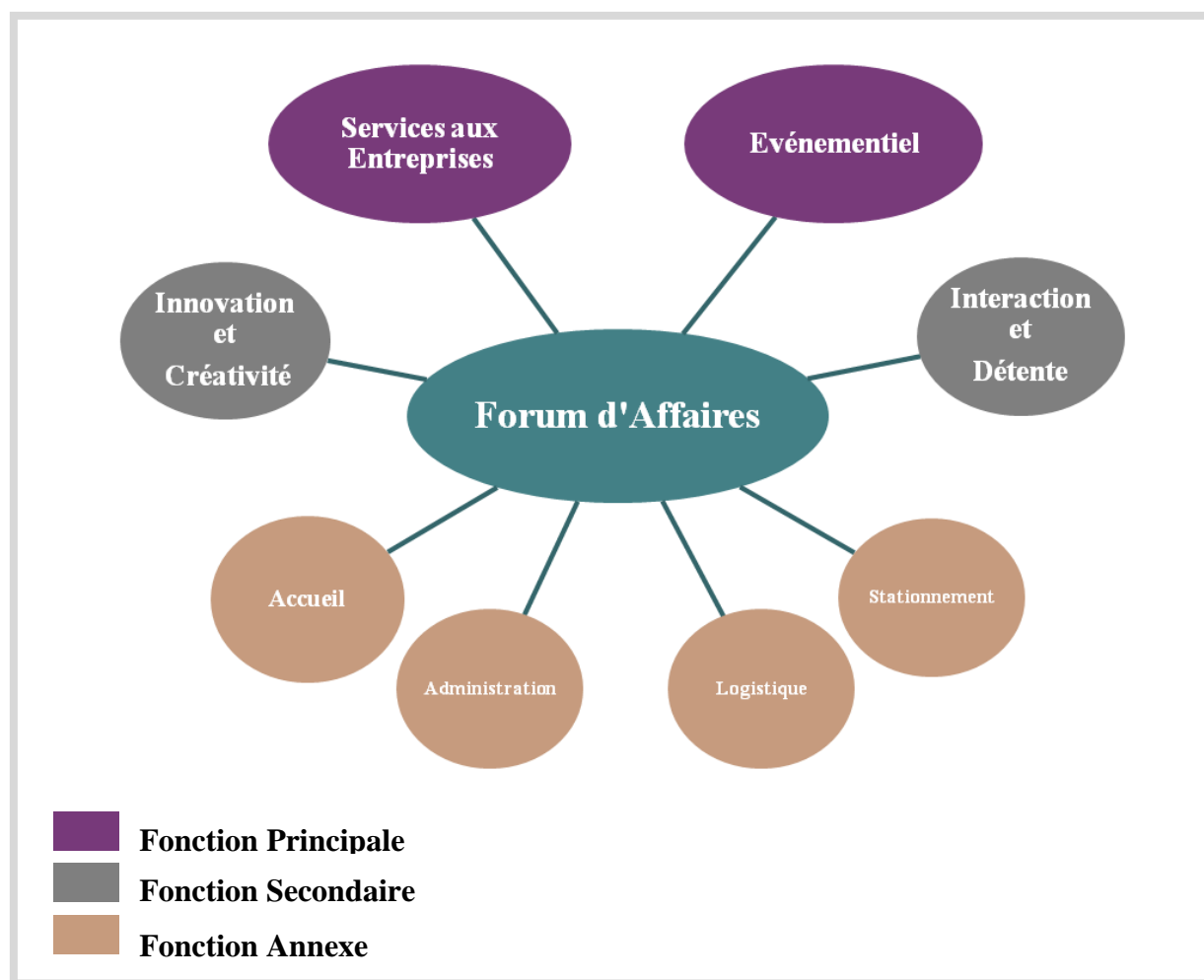


Figure 56. Schéma des fonctions.<sup>101</sup>

### 1.4.1. Services aux entreprises

« Une activité de service se caractérise essentiellement par la mise à disposition d'une capacité technique ou intellectuelle. »

Les services aux entreprises recouvrent un vaste champ d'activités incluant les activités spécialisées, scientifiques et techniques (la prestation intellectuelle), et les services administratifs et de Soutien.

<sup>101</sup> Schéma Elaboré par l'auteur

## Services aux Entreprises

### Sous-Fonctions :

#### Services de conseils et d'assistance

- Technologies de l'information et de la communication
- Assistance juridique et expertise Comptable.
- Conseil et Publicité.

#### Services administratifs et de Soutien

- Orientation, Placement et Mise a Disposition de Personnel
- Logistique, Maintenance, Sécurité Privée et Nettoyage.

Espaces	Exigences Spatiales
Espace de travail Bureaux	<p>« De l'isolement pensé pour la concentration à la collaboration et à l'ouverture »</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Il faut faire des bureaux des espaces de convivialité, de rencontre et d'interaction qui favorisent le travail en équipe et la co-création.</li> <li>-La concervation de quelques espaces individuels.</li> </ul> <p>« De l'espace hiérarchisé à l'open space décroisonné »</p>
Espace de travail Salles des Réunions	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Il faut prendre en compte la qualité de l'air et température dans les salles de réunion.</li> <li>-Il faut offrir une ambiance diferrente pour chaque salle de réunion.</li> </ul>
circulation	-Il faut passer de son rôle de distribution dans l'immeuble, en lui conférant un role d'échange intégré avec les nouvelles conceptions des bureaux (décloisonnement partiel, open space).
Espace de détente	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Pour permettre aux salariés d'évacuer la pression, de se relaxer et recharger les batteries, il faut penser à un espace ludique (jeux vidéo et babys foots), des salons de rencontre et d'échanges informels.</li> <li>-Il faut que les collaborateurs s'approprient l'espace de détente.</li> </ul>

### 1.4.2. Événementiel

C'est un secteur d'activité du tertiaire qui vise l'organisation de tout types d'événements professionnels pour des particuliers ou pour d'autre professionnels (entreprises, collectivités, associations...) dans le but de promouvoir l'entreprise et améliorer son image. Ces evenements peuvent etre : des salons, des conférences, des animations commerciales, des congrès, des séminaires, des réunions....



## Événementiel

### Sous-Fonctions :

- Communication interne et externe.
- Elargissement du réseau professionnel.
- Confrontation d'idées.
- Partage d'expériences.
- Acquisition de nouvelles connaissances.
- Création de la valeur :  
Développer le capital humain.  
Développer la culture d'entreprise.  
Développer la communication externe et créer des opportunités commerciales.

Espace	Exigences Spatiales
Auditoriums	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Il faut que les espaces soient conçus de la manière la plus fonctionnelle pour s'adapter aux petits et grands événements.</li> <li>-Il faut tenir compte des normes de réalisation.</li> <li>-Il faut prévoir des places pour les personnes à mobilité réduite.</li> </ul>

### 1.4.3. Innovation et créativité

L'innovation et la créativité augmentent la valeur de l'entreprise et avec l'exploitation de nouvelles idées qui apportent de la nouveauté dans le produit, le service, au niveau de la technologie... l'entreprise crée de la valeur au niveau économique et elle se démarque de la concurrence.

De ce fait il faut promouvoir les espaces d'innovation et de créativité.

## Innovation et créativité

### Sous-Fonctions :

- Assistance et Accompagnement.
- Orientation.
- Formation.
- Collaboration.
- Expérimentation.
- Partage.

Espace	Exigences Spatiales
Espace Innovation et créativité	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Il faut que l'espace conçu pour l'innovation inspire de nouvelles façons de penser.</li> <li>-Il faut favoriser la collaboration tout en respectant le travail individuel « séparation des équipes pour le travail individuel, rassemblement du groupe pour le partage »</li> <li>-Il faut que l'espace soit flexible.</li> </ul>

#### 1.4.4. Interaction et détente

Bénéficiaire d'espaces d'interaction, de détente et de convivialité dans l'immobilier tertiaire est l'une des attentes des collaborateurs. La détente en entreprise a évolué, elle n'est plus considérée comme une perte de temps, mais comme un réel besoin pour les salariés et l'entreprise. Les espaces dédiés à cette fonction sont conçus pour favoriser les rencontres et les échanges informels (*c'est l'occasion de tisser des liens entre collègues, de créer des ponts entre les services et de stimuler la créativité des collaborateurs en améliorant l'ambiance générale de travail*). Il faut « laisser entrer à l'intérieur de son bâtiment la vie de la ville ».

#### 1.5. Organigramme fonctionnel

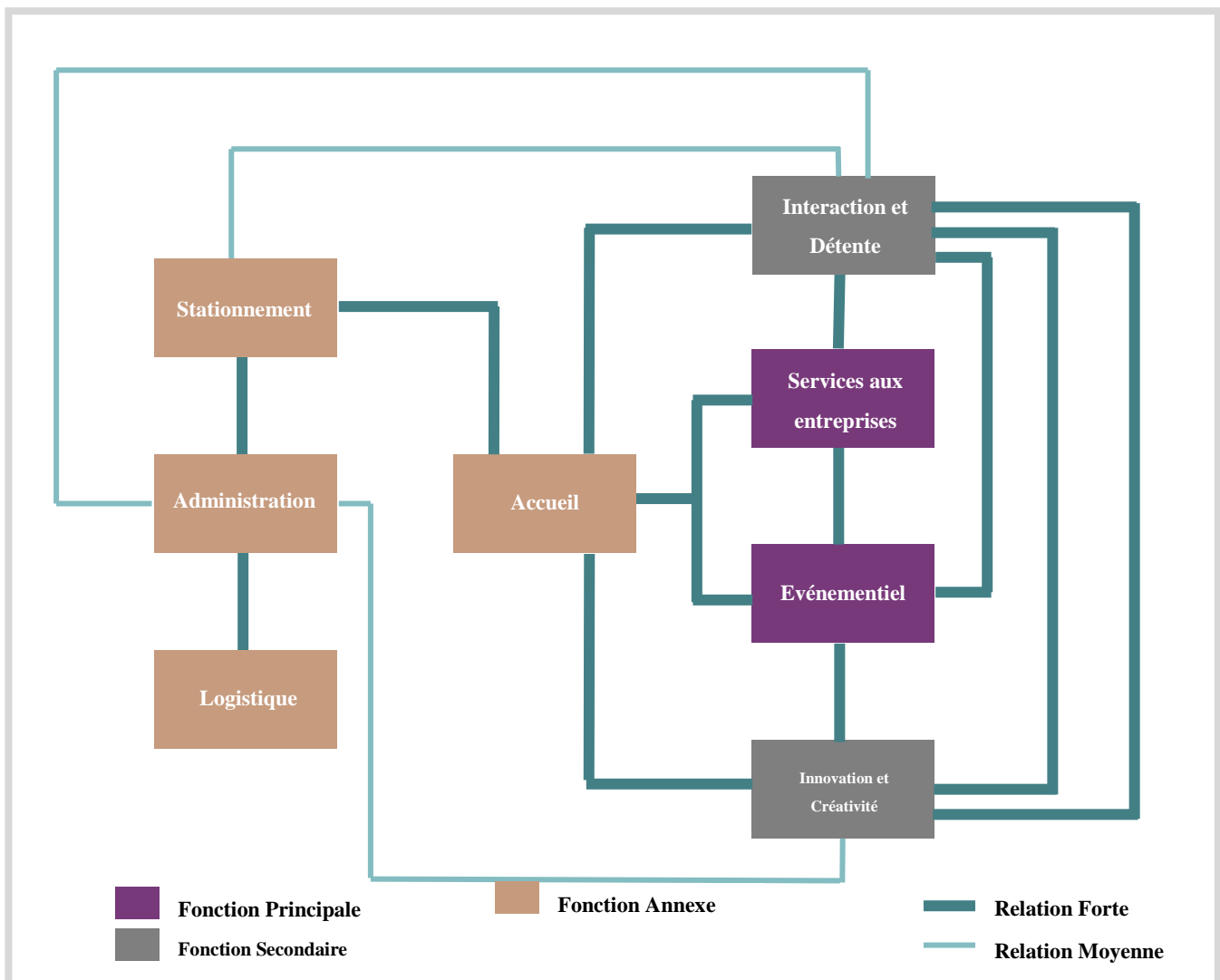


Figure 57. Organigramme fonctionnel.<sup>102</sup>



<sup>102</sup> Schéma Elaboré par l'auteur

### 1.6.Capacité d'accueil

Services aux entreprises		Evénementiel						Innovation et créativité		
PME 100 Employés	PME 50 Employés	auditorium	salle de conférence	salles de commission			Atrium		Salle polyvalente	
03	02	328 places	206 places	65	70	75	125 x 2	2000 personnes	250 personnes	100 personnes
300	100	328	206	460			2000	250	100	
400 Employés		994 places						2250 personnes		100 personnes






Tableau 10. Capacité d'Accueil <sup>103</sup>

### 1.7. Programme spécifique

Fonction	Sous-Fonction	Espace	Surface Unitaire	nombre	Surfa ce Totale	Normes ; schémas et commentaires
<b>Accueil</b>	Surface totale de l'Accueil =2740.00m <sup>2</sup>					-Espaces de transition ouverts sur la ville -Grande hauteur sous plafond, monumentalité de l'espace -Des espaces flexibles, polyvalents, prestigieux et bien éclairés -Mobilier moderne et flexible. -Confort acoustique et thermique
	/	Hall d'Accueil	330	1	330	
/	/	Atrium (des zones d'exposition)	2410	1	2410	
<b>Services aux Entreprises</b>	Surface totale des Services aux Entreprises=5069,85m <sup>2</sup>					  <p>Hall d'accueil                      Atrium</p> <p><b>Typologie des espaces de travail :</b></p>
	Prestation Intellectuelle ; surface totale=4370.55m <sup>2</sup>					
	Service Numérique ; Technologies de l'information et de la communication (100 employés); surface totale= 1573.30m <sup>2</sup>					
	-Conseil en Systèmes et logiciels informatiques.	Salle d'attente et réception	43.90	01	43.90	
		Bureau directeur	47.80	01	47.80	
	-Edition de logiciels (30 personnes)	Bureau secrétaire	37.45	01	37.45	
		Espace de travail partagé	93.90		93.90	
	-Programmation informatique (34 personnes)		98.20		98.20	
			103.55		103.55	
	-Gestion d'installations informatique (Infogérance)		133.70		133.70	
			150.50		150.50	
	-Maintenance de systèmes et d'applications informatiques.	Espace d'édition	313.70	01	313.70	
		Espace de travail coworking	389.70	01	389.70	
		Salle des réunions (20personnes)	55.10	01	55.10	
		Espace de détente et rassemblement+ coin consommation	55.60	1	55.60	
	Sanitaires (10)	28.50	01	28.50		
		21.70	01	21.70		
Assistance juridique et expertise Comptable (100 employés) ; surface totale=1591.55m <sup>2</sup>						
-Conseils et représentations (13personnes)	Salle d'attente et réception	43.90	01	43.90		
	Bureau directeur	60.15	01	60.15		
-Examen des comptes et certification de leur exactitude (20personnes)	Bureau secrétaire	48.20	01	48.20		
	Bureau principal	48.65	02	97.3		
-Etablissement et vérification de comptes financiers		49.70	02	99.4		

<sup>103</sup> Tableau élaboré par l'auteur.





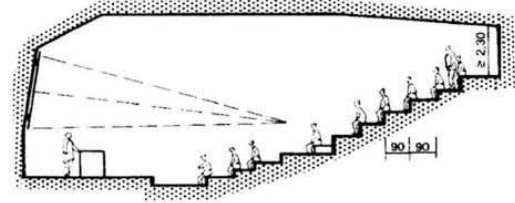
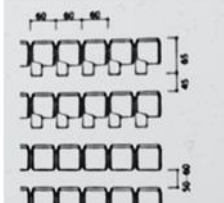




<b>Services aux Entreprises</b>	(20personnes) -Etablissement de déclarations fiscales (20personnes) -Assistance juridique (10personnes) -Rédaction de documents juridiques (13personnes)		50.65 51.75	01 01	50.65 51.75	 <p>Bureaux cloisonnés</p>  <p>Bureaux Paysagers</p>  <p>Bureaux semi-cloisonnés</p>  <p>Espaces Coworking</p>  <p>Salles des Réunions</p>  <p>Salles des Réunions</p>	
		Espace de travail partagé	103.55 133.70 150.50 193.70	1	103.55 133.70 150.50 193.70		
		Espace de travail coworking	389.70	01	389.70		
		Salle des réunions (20personnes)	63.25	01	63.25		
		Espace de détente et rassemblement+ coin consommation	55.60	1	55.60		
		Sanitaires (10)	28.50 21.70	01 01	28.50 21.70		
	<b>Conseil et Publicité; (100 employés) surface totale= 1205.70m<sup>2</sup></b>						
	<b>Conseil</b> -Conseil en relation publiques et communication -conseil pour les affaires et autres conseils de gestion <b>Activités des agences publicitaires</b> -Réalisation de campagnes publicitaires -Réalisation de campagnes de marketing -Production de matériel publicitaire <b>Études de marché et sondages</b> -Conseils et aide à la décision. -Études portant sur le potentiel commercial de biens et de services. -Analyses statistiques des résultats d'études et interprétation des données. -Sondages d'opinion sur des questions politiques, économiques et sociales. -Analyses statistiques des résultats de sondage et interprétation des données.	Salle d'attente et réception	43.90	1	43.90		
		Bureau directeur	60.15	1	60.15		
		Bureau secrétaire	48.20	1	48.20		
		Espace de travail partagé	90.60 93.90 98.20 128.75 157.70	01 01 01 01 01	90.60 93.90 98.20 128.75 157.70		
		Espace de travail coworking	313.70	1	313.70		
		Salle des réunions (20personnes)	64.80	1	64.80		
		Espace de détente et rassemblement+ coin consommation	55.60	1	55.60		
		Sanitaires (10)	28.50 21.70	01 01	28.50 21.70		
<b>Service administratif et de Soutien (50 employés) ; surface totale= 699.30m<sup>2</sup></b>							
<b>Agence de placement de main-d'œuvre</b> -Fourniture de ressources humaines -Lister les postes vacants -Recherche, sélection, orientation -Placement des candidats à l'emploi		Salle d'attente et réception	43.90	01	43.90		
	Bureau directeur	42.45	01	42.45			
<b>La Logistique</b> -Transport de marchandise -Activités de conditionnement <b>La Maintenance</b> -Réparation et installation de machines et d'équipements. <b>La Sécurité Privée</b> -Service de garde -Service de transports de fonds -Service d'agents de sécurité <b>Le Nettoyage</b> -Nettoyage courant des bâtiments -Nettoyage Industriel	Bureau secrétaire	35.20	01	35.20			
	Espace de travail partagé (17personnes)	73.00 97.40	1	73.00 97.40			
	Espace de travail partagé (30personnes)	102.55 157.20	1	102.55 157.20			
	Salle des réunions (15 personnes)	41.80	01	41.80			
	Espace de détente et rassemblement+ coin consommation	55.60	1	55.60			
	Sanitaires	28.50 21.70	01 01	28.50 21.70			
	<b>Exigences Spatiales espaces de travail :</b>						
	<b>Événementiel</b>	<b>Surface totale de l'Événementiel =3739.40m<sup>2</sup></b>					
<b>Espaces accueillants congrès, conférences, séminaires et convention (1060places) ; surface totale= 1445.6m<sup>2</sup></b>							
-Communication interne et externe. -Confrontation d'idées. -Aquisition de nouvelles connaissances -Partage d'expériences		Auditorium (328 places)+plateau et locaux techniques	441.10	01	441.10		
		Salle de conférence (206 places)	288.90	01	288.90		
		Salle de commission 65 personnes	68.00	01	68.00		
		70 personnes	72.50	01	72.50		
		75 personnes	75.00	01	75.00		
		Salle de commission 125 personnes	132.25 181.95 185.90	01 01 01	132.25 181.95 185.90		
<b>Espaces relatifs à l'Événementiel</b>							



Eclairage Naturel (baies vitrées), aération naturelle, des belles vues( vers extérieur ou intérieur), une communication entre les bureaux



Événementiel					
	<b>Espaces d'expositions et détente; surface totale=1239.2 m<sup>2</sup></b>				
-Création de la valeur	Salon d'exposition (250 personnes) ; 50 occupations permanentes et 200 occupations temporaires	819.50	1	819.5	 
	Salle polyvalente (250personnes)	278.90	01	278.90	
-Elargissement du reseau professionnel	Sanitaires	28.50	02	57	
	(4)(2)	21.70	02	43.4	
	(5)(2)	20.20	02	40.40	 
-Création des opportunités commerciales	(5)(2)				
	<b>Agence de communication événementielle (50 employés) ; surface totale=1054.60m<sup>2</sup></b>				
	Salle d'attente et réception	43.90	01	43.90	
	Bureau directeur d'agence	38.15	01	38.15	
-Conception	Bureau secrétaire	27.00	01	27.00	
	Espace de travail partagé par les chargés de conception et de gestion des relations commerciales(10)	268.00	01	268.00	
-Gestion	Espace de travail partagé par les spécialistes de contenu(10)	113.80	01	113.80	
	Espace de travail partagé par les régisseurs et responsables techniques (10)	97.40	01	97.40	
-Organisation	Espace de travail partagé par les créatifs (idées) (07)	73.10	01	73.10	
	Espace de travail coworking	236.45	01	236.45	
	Salle des réunions (15 personnes)	51.00	01	51.00	
-Promotion	Espace de détente et rassemblement+ coin consommation	55.60	1	55.60	
	Sanitaires	28.50	01	28.50	
	(4)(1)	21.70	01	21.70	
	(5)(1)				
	<b>Surface totale de l'Innovation et la créativité ; innovation dans les services et innovation dans les nouvelles technologies (50+50personnes) sur =1299.45m<sup>2</sup> et 153.10 N.B</b>				
-Assistance et Accompagnement.	Salle d'attente et réception	80.20	01	80.20	  <p data-bbox="2041 1060 2255 1081">⑤ Amphithéâtre plus fortement pentu</p> <p data-bbox="2226 1113 2522 1144">Normes techniques suivis</p>
-Orientation.	Bureau Assistance	52.00	01	52.00	
-Formation.	Espace de réunion	63.00	01	63.00	
-Collaboration.	Espace de travail individuel	25.00	03	75.00	
-Expérimentation.		26.10	04	104.4	
-Partage.		26.30	04	105.20	
		27.40	03	82.20	
	Espace de travail en collaboration	86.25	03	258.75	
	Espace d'exposition d'idées	44.50	01	44.50	
		61.50	01	61.50	
		53.40	01	53.40	
		106.70	01	106.70	
et	Atelier et laboratoire	71.80	01	71.80	<p data-bbox="2071 1249 2338 1281">Atelier et Laboratoire</p> <p data-bbox="2427 1249 2783 1281">Espace d'exposition d'idées</p>  
créativité		72.25	01	72.25	
	Espace de travail coworking	106.70	01	106.70	
		172.50	01	172.50	
	Sanitaires (04)(2)	21.80	01	21.80	
		18.30	01	18.30	
	Terrasse	50.40	02	100.80	
		52.30	01	52.30	



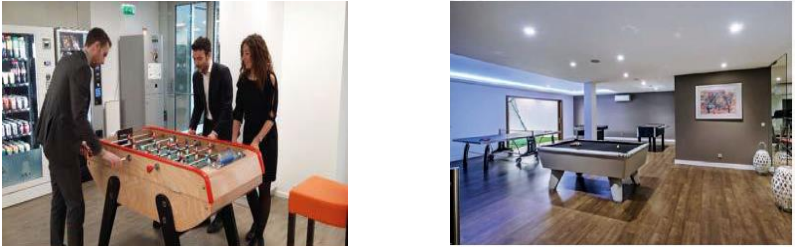


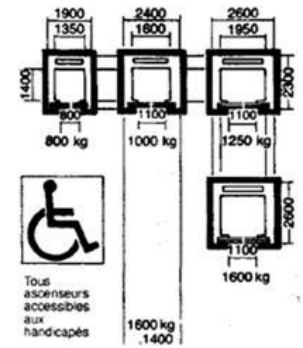
		Sanitaires (05)(2) (04)(2)	24 18.20	02 02	48 36.40	
		Terrasse	63.3 47.80 61.30 62.20 41.40	02 02 02 02 01	126.6 95.6 122.6 124.40 41.4	
<b>Administration</b>	<b>Surface totale de l'Administration=322.25 M<sup>2</sup></b>					
	-Gestion du projet	Réception	20.70	01	20.70	 <p>Aménagement des salles de jeux</p>  <p>Terrasse aménagée</p>  <p>Espace de détente</p>
		Bureau directeur	35.35	01	35.35	
		Bureau secrétaire	29.00	01	29.00	
		Bureau des comptables	36.65	01	36.65	
		Salle des réunions (15 personnes)	81.00	01	81.00	
		Salle d'archive	33.00	01	33.00	
Espace de détente et rassemblement+ coin consommation	86.55	01	86.55			
<b>logistique</b>	<b>Surface totale de la logistique=635.30.m<sup>2</sup></b>					<p><b>Ascenseurs</b></p>  <p>Tous ascenseurs accessibles aux handicapés</p>
	Locaux technique	-Local d'électricité groupe lectrogènes	62.20 +4.80	02	67.00	
		-Bureau surveillance	64.40 69.15	01 01	64.4 69.15	
		-Local d'entretien et de réparation	27.80	01	27.80	
	Dépôts de Stockage	-Local poubelles	9.60+4.60	02	14.2	
		-Dépôt matériel	201.25	01	201.25	
		- Entrepôt	17.80	01	17.80	
		-Local Stockage	18.5 23.00	01 01	18.5 23.00	
		Ascenseurs		06		
		Monte-charge		04		
	Local concierge	12.5	12	150		
<b>Stationnement</b>	<b>Surface totale de Stationnement=4544.25m<sup>2</sup></b>					
	Parking souterrain	96 places	4544.25			
	Place de stationnement pour personnes à mobilité réduite	08 places				
<b>Les espaces extérieurs</b>	Exposition sous Pilotis		900	/	900	
	Place		2070	/	2070	
	Dépose minute	13 places				
<b>Non bâti</b>	Terrasse Accessible		331.60	01	331.60	
			153.10	01	153.1	
			510.60	01	510.60	
<b>Surface terrain</b>	<b>10480,619 m<sup>2</sup></b>					
<b>Surface Bâti</b>	<b>16650.80 M<sup>2</sup></b>					
<b>Emprise au sol</b>	<b>5005.00 m<sup>2</sup></b>					
<b>Surface Planchers</b>	<b>18756.60 m<sup>2</sup></b>					
<b>Surface Parking</b>	<b>4544.25m<sup>2</sup></b>					
<b>Surface non Bâti</b>	<b>995.30 m<sup>2</sup></b>					
<b>COS Projet</b>	<b>1.8</b>					
<b>CES Projet</b>	<b>0.5</b>					

Tableau 11. Programme Spécifique<sup>104</sup>

<sup>104</sup> Tableau élaboré par l'auteur.

## 1.8. Organigramme spatial

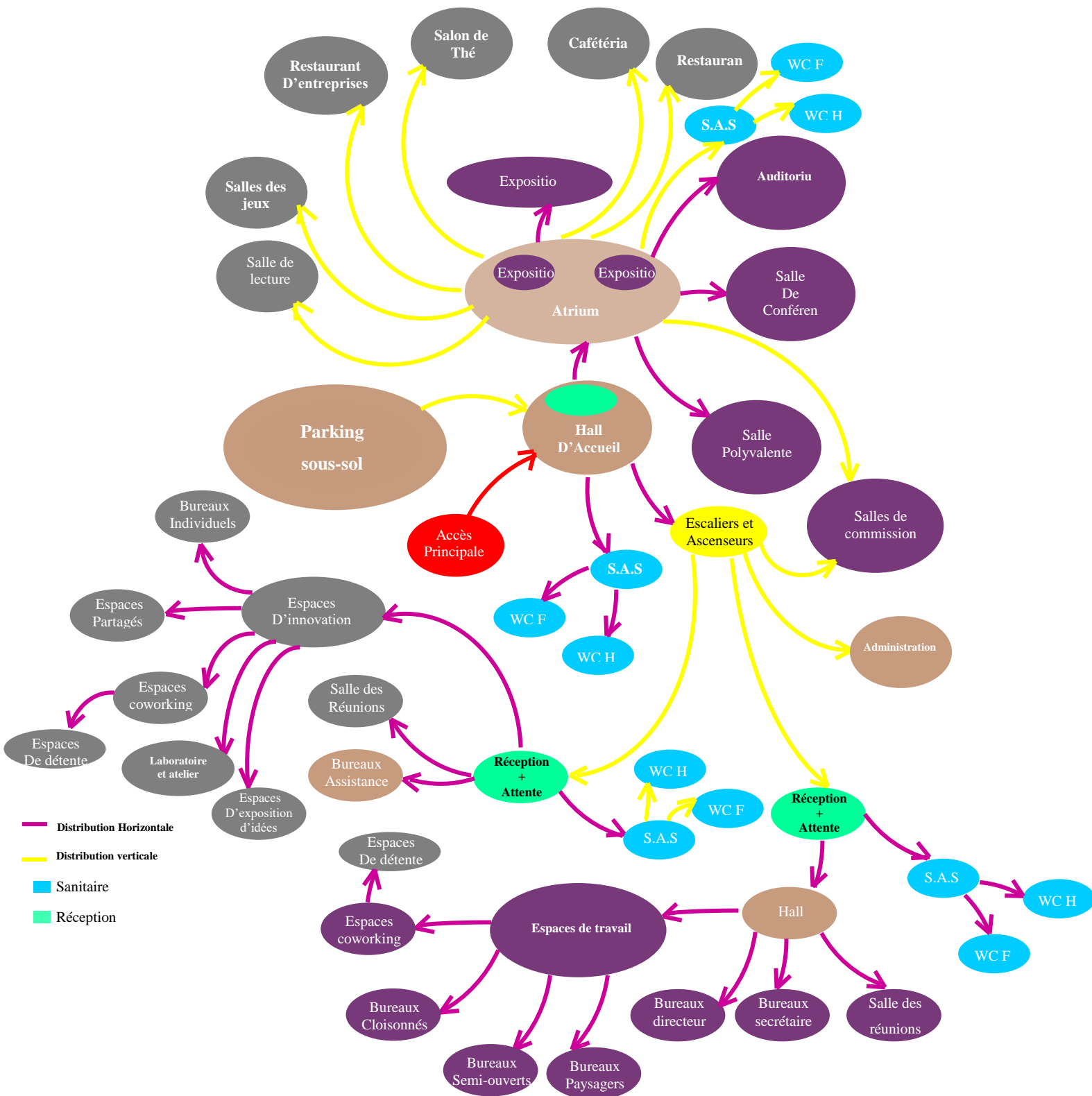


Figure 58. Organigramme spatial.<sup>105</sup>

<sup>105</sup> SchémaElaboré par l'auteur

## 2. Projection architecturale

### 2.1. Idéation

Pour initier la phase de conception du projet architectural il faut passer par l'étape de l'idéation et les concepts qui vont contribuer à la concrétisation du projet.

Pour notre cas l'idée et les concepts choisis ont été influencés par **le contexte** (site d'implantation) qui est l'emprise d'une friche ferroviaire (un site à vocation industriel) et qui va se promouvoir en un site à vocation de services supérieurs.

Donc le point de départ de notre réflexion s'articule autour de l'idée de **la Transition** (comment peut-on l'assurer) et sa **concrétisation géométrique et architecturale** par des **concepts**.

#### La Transition

- Passage d'un état à un autre.
- Degrés intermédiaire, passage progressif entre deux états, deux situations.
- Passage graduel d'une idée à une autre.

Et pour qu'une **Transition** soit réussite il faut passez par les trois étapes suivante.

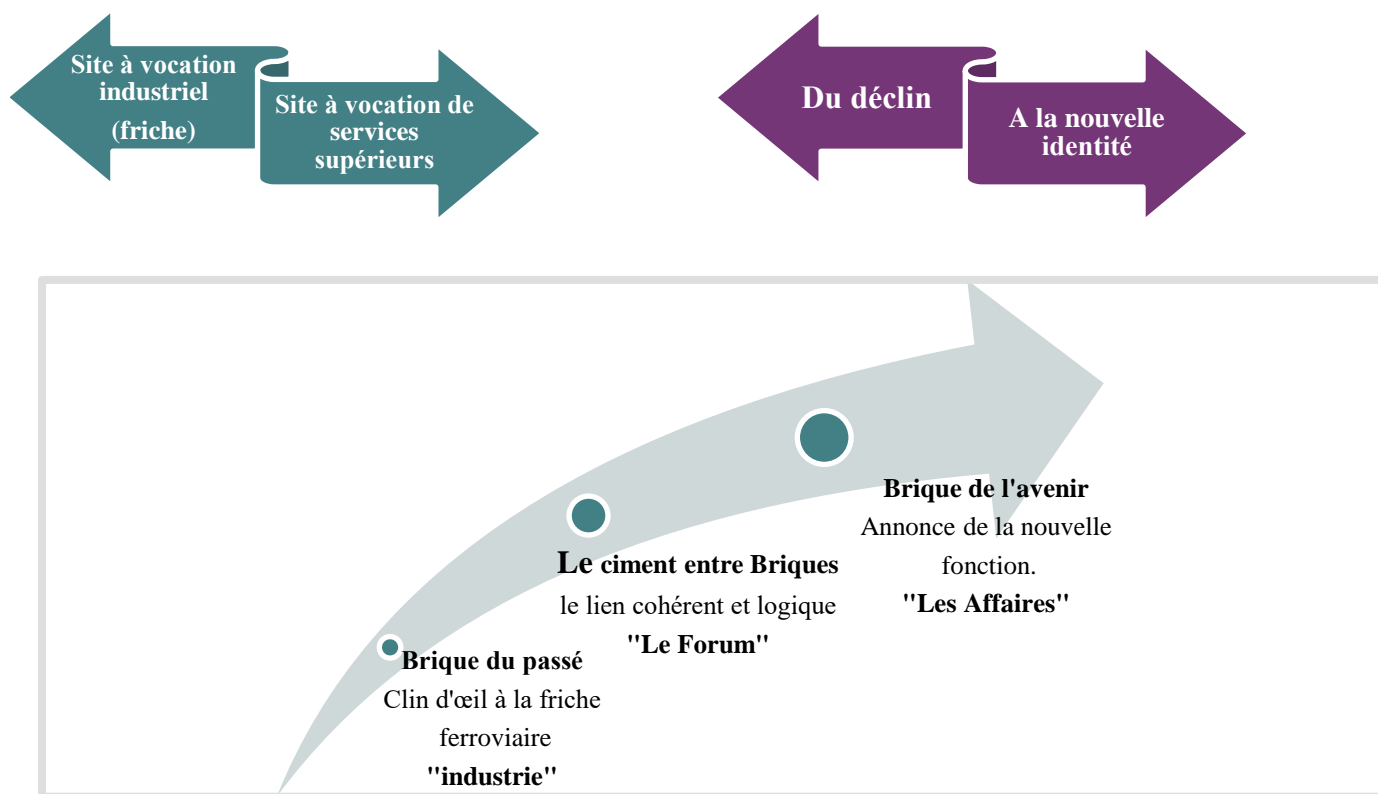


Figure 59. Idéation.<sup>106</sup>

#### Le concept de la pause

La pause en architecture se traduit par la projection d'espace public, des espaces de regroupement d'échange et de partage.

<sup>106</sup> SchémaElaboré par l'auteur

## 2.2.Genèse

Le projet du forum d'affaires va être initiateur de la reconversion du site de la friche ferroviaire donc il doit concrétiser la transition tout en essayant de réorienter le site vers la nouvelle vocation urbaine relative aux services supérieurs, en ayant un clin d'œil vers le passé du site et par conséquent la redynamisation, la revitalisation et la **confirmation de la ville de SAIDA comme pôle d'équilibre dans la région des hauts plateaux Ouest.**

### 2.2.1. Schéma de principe et zoning

après avoir analysé le terrain d'implantation du Forum d'Affaires, en tenant compte des différents critères : la situation, les données physiques, l'accessibilité et l'environnement, et avec les exigences du programme élaboré si dessus on a établi le schéma de principe avec zoning suivant qui va nous permettre de faire ressortir les premières lignes de notre conception.

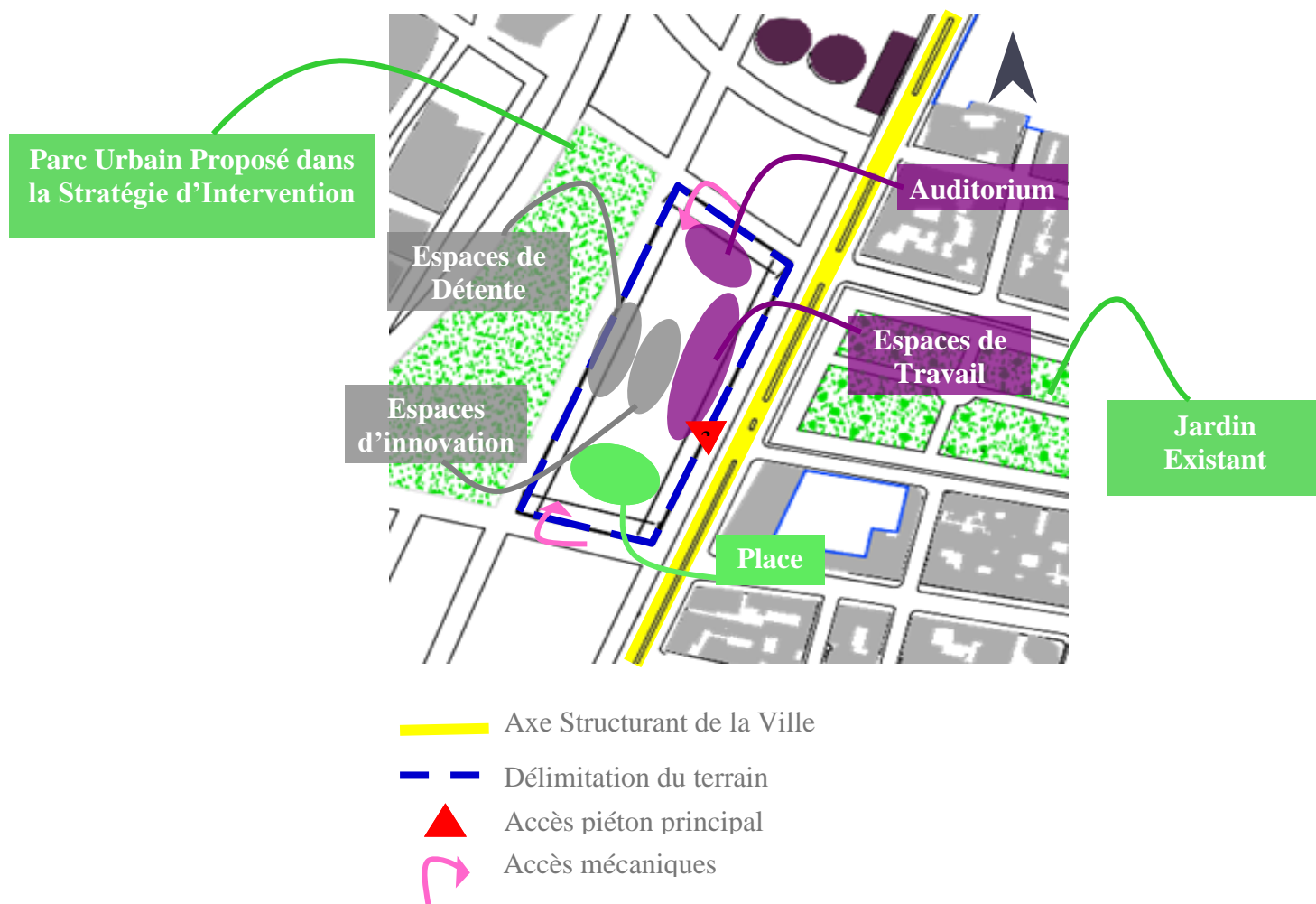


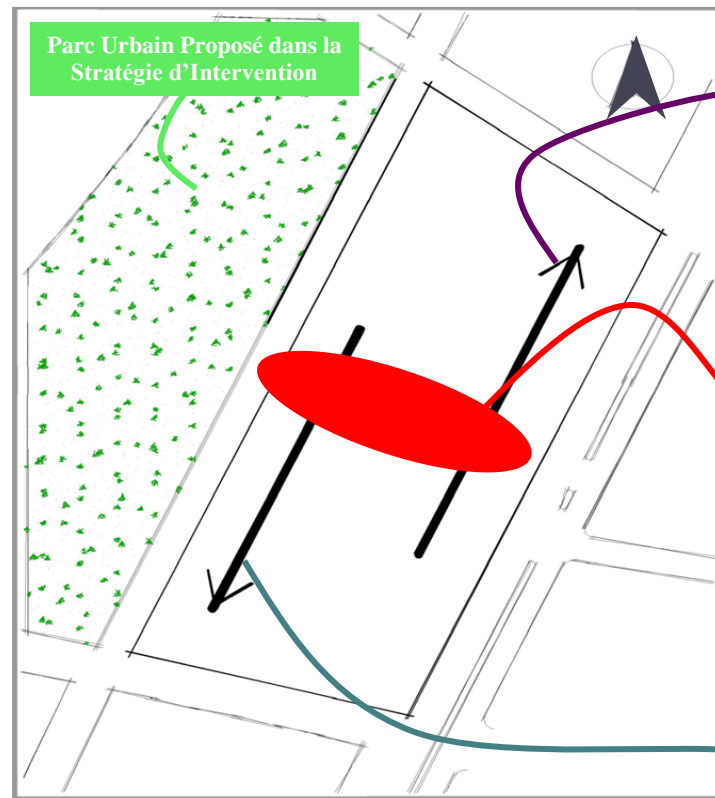
Planche 19. Schéma de principe et zoning.<sup>107</sup>

### 2.2.2. Concrétisation des idées

Dans cette phase on a essayé de concilier entre schéma de principe et zoning du dessus et notre idée de base qui s'articule autour de la transition et comment la réussir ainsi que le concept de la pause.

<sup>107</sup> Carte élaborée par l'auteur

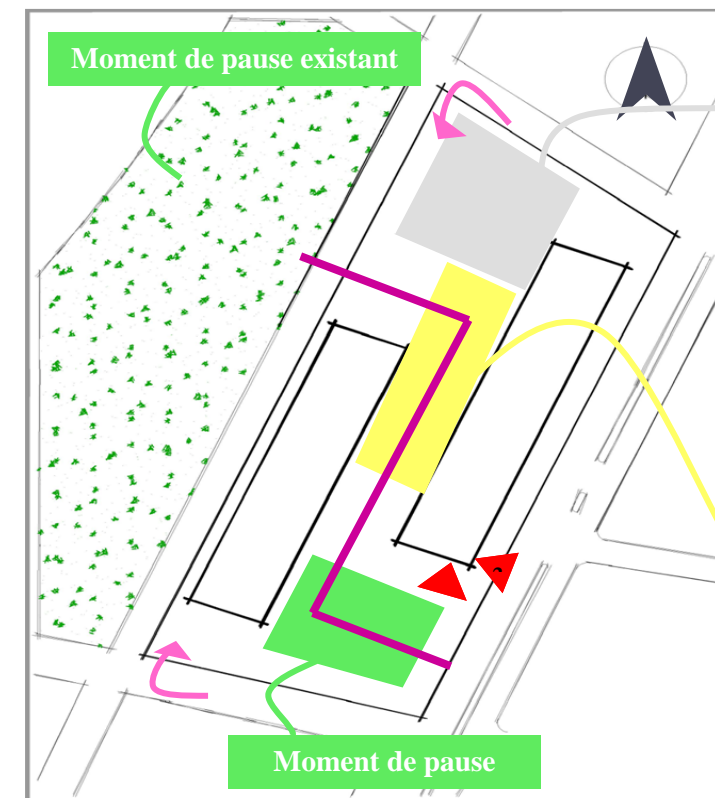




**Brique de l'avenir**  
L'annonce de la nouvelle vocation du fragment (la vocation de services; affaires)

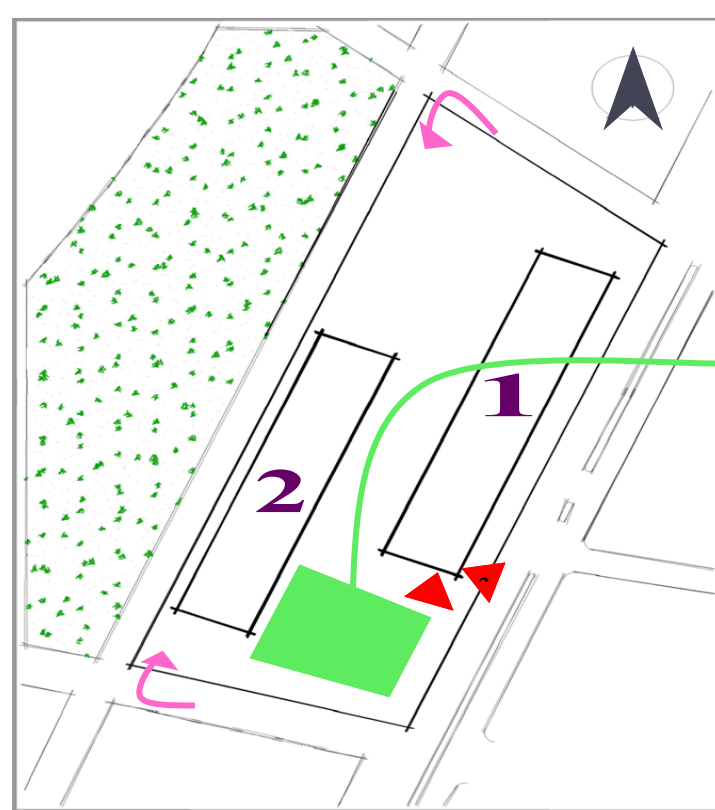
**Le forum**  
Le lien qui va assurer la transition  
Le forum c'est un point d'articulation entre le passé et l'avenir du site.

**Brique du passé**  
La friche ferroviaire  
Clin d'œil au passé industriel du site



**Etape 03:**  
Dans le but d'absorber le programme proposé pour notre forum on a projeté un volume tiers réservé à l'auditorium sur la façade latérale du terrain.

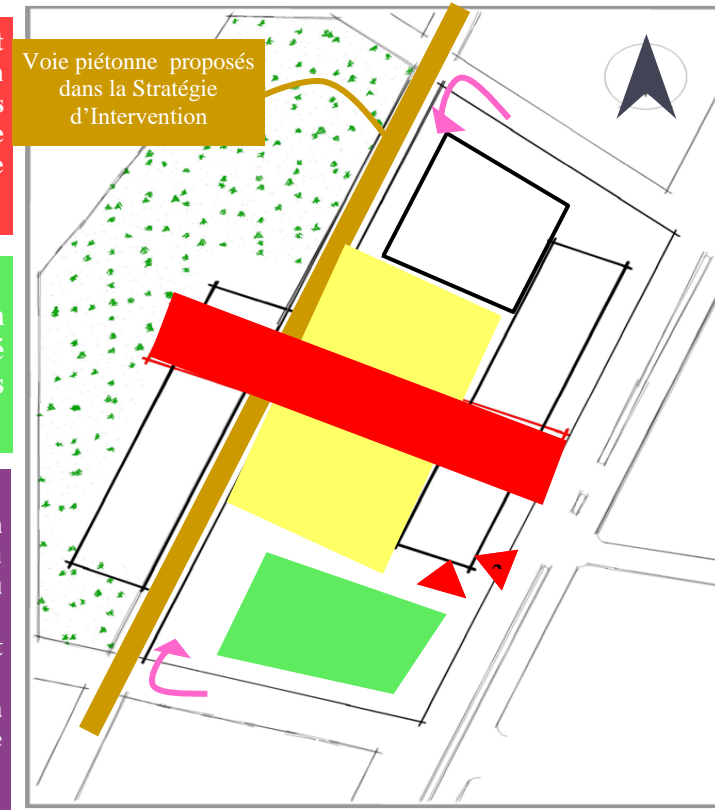
**Etape 04:**  
Pour relier les trois volumes ainsi que les deux moments de pause (place et parc urbain) on a opté pour la projection d'un atrium au sein du forum et qui favorise les rencontres entre publics différents. C'est la création d'un troisième moment de pause.



Dans le but de concrétiser l'idée de la transition et dans une optique de faire du forum d'affaire un moment de pause sur l'axe structurant de la ville dans le sens nord sud et compte tenu du schéma de principe et zoning élaborés précédemment la formulation de notre projet va s'articuler selon les étapes suivantes:

**Etape 01:**  
La projection d'une place qui en plus du forum elle va accentuer la pause, assurer la connectivité du projet avec la ville et servir comme parvis pour notre forum d'affaire.

**Etape 02:**  
la projection de deux parallélépipèdes décalés l'un par rapport à l'autre dans le sens longitudinal du terrain tout en essayant de matérialiser la brique du passé et celle de l'avenir  
Le premier est positionné le long de l'axe structurant et sera réservé aux espaces de travail  
Et le deuxième le long du parc urbain projeté dans la stratégie d'intervention qui sera dédié à l'entité de l'interaction et la détente



**Etape 05:**  
Pour que la voie piétonne projetée au sein de la composition du quartier fasse partie de notre forum on a opté pour déplacer le volume réservé à la détente vers le parc et l'aligner sur cette voie et qu'il soit sur pilotis afin d'accentuer la continuité place/parc et atrium /parc et dans un but de faire entrer la ville au sein du forum

**Etape 06:**  
Pour relier les deux volumes initiaux dans le sens transversal on a projeté un troisième qui va représenter le lien cohérent entre brique du passé et celle de l'avenir

▲ Accès piéton principal  
↪ Accès mécaniques

▲ Accès piéton principal  
↪ Accès mécaniques

Planche 20. **Genèse de la forme.**<sup>108</sup>

<sup>108</sup> Cartes élaborées par l'auteur



## 2.3. Description du projet

Le forum d'affaires a été conçu pour structurer le fragment du quartier de la gare, lui donner une nouvelle identité et de créer un pôle d'animation majeur pour la nouvelle configuration de l'ancienne friche, le quartier de la gare et la ville de SAIDA ; c'est la concrétisation de la transition «du déclin à la nouvelle identité».

Son programme réunira des espaces relatifs à l'événementiel avec une capacité d'accueil de 1000 places, des espaces d'exposition, des sièges d'entreprises pour PME dont le nombre d'employés varie entre 50 et 100 employés ainsi que un espace dédié à l'innovation et la créativité dans les services et le secteur des nouvelles technologies qui représente la nouvelle économie du monde.

### 2.3.1. Le Rez-de-chaussée

Le Rez-de-chaussée est conçu pour être largement ouvert sur la ville avec :

Un accueil qui s'ouvre sur un atrium qui présente le cœur de l'équipement et qui constitue le premier contact entre le public et le bâtiment, l'intérieur et l'extérieur de part sa situation en continuité avec la place et sa façade vitrée, il pourra accueillir des manifestations et servir d'exposition.

La présence d'espaces dédiés à l'événementiel et qui accueillent le grand public tels que ; l'auditorium, salle de conférences, salle polyvalente ainsi que l'exposition au niveau de l'atrium et qui se prolonge jusqu'à l'espace sous pilotis vu le lien présent avec l'extérieur.

### 2.3.2. Les étages supérieurs

Pour les étages supérieurs on a : **le bâtiment Ouest** réservé à tous ce qui est interaction et détente il est dédié aux échanges informels tels que les espaces de loisirs (salle de lecture, salles des jeux) et les espaces de consommations (restaurants d'entreprises, restaurant, salon de thé et cafétéria).

Pour **le bâtiment longeant l'axe structurant de la ville** on a des espaces réservés aux échanges formels tels que les salles de commissions relatif à l'événementiel en 1<sup>er</sup> étage et les sièges d'entreprise aux étages du dessus selon le programme proposé précédemment

Vu que le nouveau mode de travail favorise les deux types d'échange le formel et l'informel ses étages abrite des espaces de travail partagé ainsi que des espaces de travail coworking selon les attentes des employés et dans le but de promouvoir la convivialité au sein du secteur du tertiaire.

Et pour **le bâtiment qui surmonte l'atrium** dans le sens transversal il est dédié à l'innovation et la créativité il offre différents types d'espace de travail qui varient de l'individuel jusqu'aux espaces de travail coworking ainsi que atelier et laboratoire et des espaces d'exposition d'idées.

### 2.3.3. Le plan de masse

Pour le plan de masse on peut dire que la place projeté est un élément majeur dans la composition du projet, elle peut être qualifié de place parvis, c'est un moment de pause qui a été créer pour assurer la

connectivité de notre projet avec la ville ainsi que pour assurer la continuité au sein de notre zone d'étude et pour faire de notre projet un point de rencontre et d'échange .

L'accessibilité piétonne au forum est assurée par deux entrées juxtaposées une sur la façade principale et une du côté de la place, tandis que le parking sous terrain est accessible des deux rues latérales projetés dans la stratégie d'intervention (entrée du côté Sud et sortie du côté Nord)

#### **2.3.4. La volumétrie**

Le bâtiment est constitué de deux volumes Est et Ouest dont les niveaux varient entre R+2 et R+06 et un volume compact du côté Nord articulés par un atrium central couvert d'une verrière qui permettra d'apporter de la lumière, de la chaleur en hiver et participera à la ventilation naturelle en été en assurant l'évacuation de l'air chaud.

Les deux volumes principaux sont reliés dans le sens transversal par un volume aérien (bâtiment pont) du côté Sud, il est composé de deux niveaux, posé d'une part sur le bâtiment placé le long du parc urbain et d'une autre part il s'imbrique dans le bâtiment qui meuble la façade de l'axe structurant et divise l'atrium en deux parties.

#### **2.3.5. L'architecture des façades**

la conception de l'enveloppe du forum d'affaires s'inscrit dans la logique de la connectivité de notre projet avec la ville, pour le style architectural et dans le but de donner un nouveau visage au fragment reconvertis et à la ville de Saida on a opté de s'intégrer par un style contemporain tout en essayant de tenir compte de l'architecture environnante, tel que l'architecture coloniale qui est marquée par ses façades équilibrées, l'architecture moderne par la présence de mur rideau ainsi que les silos élevés qui témoignent de l'architecture industrielle de l'aire coloniale conservés au sein de notre composition et qui est marquée par sa sobriété.

De ce fait on peut dire que l'architecture du forum est ouverte sur l'extérieur, vitrée au Rez-de-chaussée pour attirer l'attention des passants et leur permettre de lire l'ensemble des services, surtout du côté de la façade donnant sur la place qui est marquée par la présence de la verrière de l'atrium sur trois niveaux, ainsi que le volume de l'accueil qui est marqué par la présence du mur rideau

La volonté d'ouverture sur l'extérieur a été accentuée par le cadrage et le marquage des directions des volumes par des faces entièrement transparentes, dont le vitrage est positionné en recule pour en profiter des débords de dalles et se protéger du soleil.

Pour la conception et la composition de la façade principale qui est marquée par une horizontalité, on a opté pour le jeu de volume, de matériaux de texture et de couleur, c'est un jeu de contraste dans le but d'assurer un équilibre asymétrique de la façade, donc on a la transparence équilibrée par l'opacité, le jeu de texture et de couleurs tel que l'utilisation de la brique pleine qui est un témoin du site reconvertis et pour marquer l'entrée principale du forum il y a eu la projection d'un élément qui contraste avec les règles de régularité et des lignes horizontales, orthogonales.

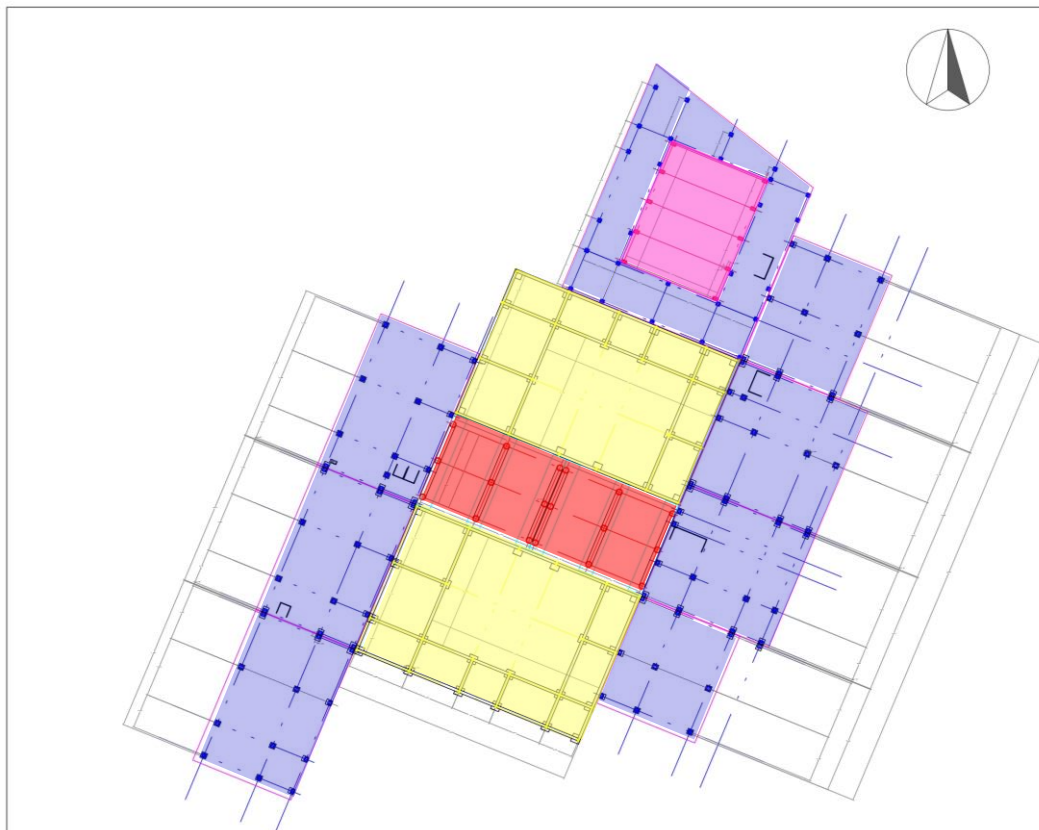
Pour la façade Ouest donnant sur le parc urbain on s'est inscrit dans la continuité dans le but de concrétiser le concept de l'unité donc, on a la transparence et l'opacité, le vitrage en recule mais cette fois avec une protection contre le soleil par le même élément qui marque l'entrée mais avec une nouvelle texture.

Donc l'écriture architecturale du forum d'affaire englobe : la transparence, le cadrage, légèreté et invitation tout en ayant un clin d'œil au passé du site par l'utilisation de la brique pleine.

#### 2.4.Approche technique:

- **La structure :**

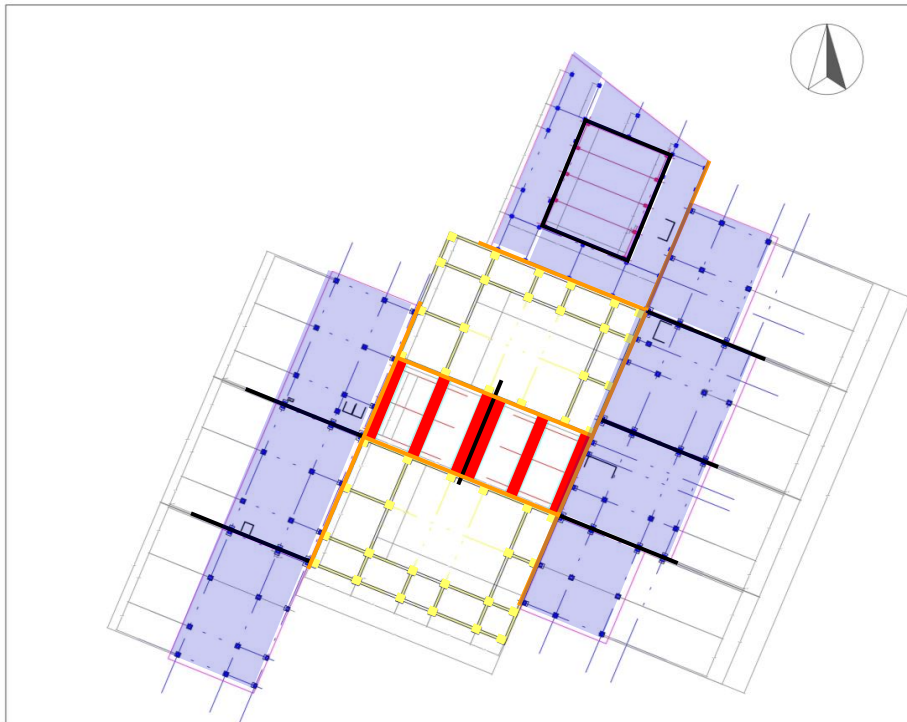
La conception du projet architectural exige la coordination, entre la structure, la forme et la fonction, tout en essayant d'assurer la stabilité et la solidité de l'ouvrage. Dans le cas de notre projet, on a opté en grande partie pour l'utilisation de la structure mixte avec deux section de poteaux sur radier général ainsi que une structure mixte avec poteaux circulaire sur semelles filantes et une structure métallique sur semelle isolées pour la partie Atrium.



- Structure mixte sur radier général poteaux 60x60 cm
- Structure mixte sur radier général poteaux 50x80 cm
- Structure métallique sur semelle isolée poteaux 50x50 cm
- Structure mixte sur semelle filante poteaux circulaires 100x100 cm

Planche 21. Type de structure.<sup>109</sup>

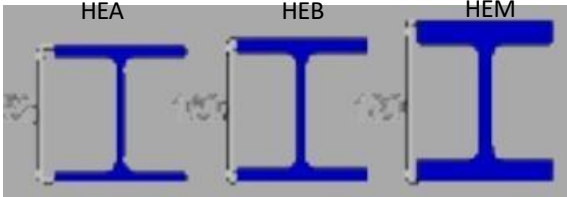
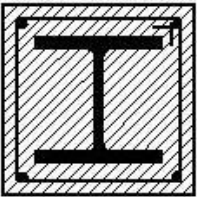
<sup>109</sup> Carte élaborée par l'auteur



- Radier général
- Semelle filante 17.40x2.50 m
- Semelle isolée 150x150 cm
- Joint de dilatation 12 cm
- Joint de rupture 12 cm

Planche 22. Repérage des semelles.<sup>110</sup>


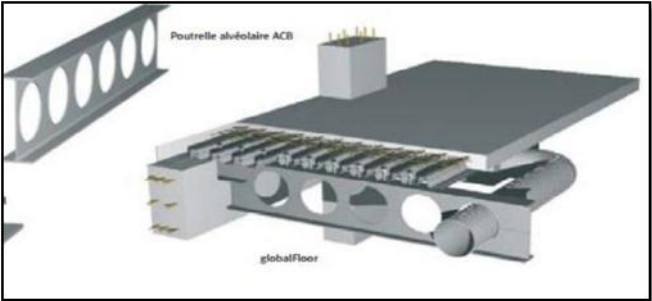
### La Superstructure

<p><b>Les poteaux</b></p>	<p>On a opté pour l'utilisation des poteaux mixtes avec des profilés HE et enrobage en béton de part qu'une section transversale de faibles dimensions extérieures peut reprendre des charges très élevées ainsi qu'ils peuvent satisfaire les exigences contre l'incendie. Les poteaux mixtes sont constitués de profilés HE et enrober en béton. Pour notre projet on a utilisé Les poteaux mixtes à section carré et tubulaire ; 60x60cm, 50x80cm et R=50cm.</p>
	
<p><b>Figure 60. Profilés HE.</b><sup>111</sup></p>	<p><b>Figure 61. Poteau mixte.</b><sup>112</sup></p>

<sup>110</sup> Carte élaborée par l'auteur

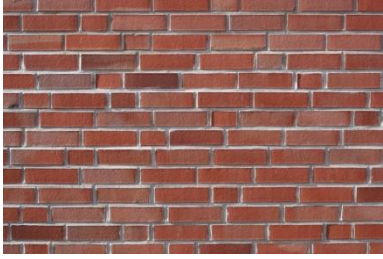
<sup>111</sup> BERBAR Farah et ADDOUN Manal, Structures de grande hauteur« BURDJ AL IZDIHAR »Centre d'affaires à Oran, mémoire de Master en Architecture, Université de Tlemcen, le 02 Juillet 2017

<sup>112</sup> BERBAR Farah et ADDOUN Manal, Structures de grande hauteur« BURDJ AL IZDIHAR »Centre d'affaires à Oran, mémoire de Master en Architecture, Université de Tlemcen, le 02 Juillet 2017

<p><b>Les poutres</b></p>	<p>Pour les poutres utilisées dans notre projet on a opté pour l'utilisation des poutres alvéolaires, vu les avantages qu'elles nous offrent tels que les grandes portées de 12 à 25 m ainsi que l'augmentation de la hauteur utilisable sous plafond, la flexibilité et la facilité de distribution des tuyaux et des conduites à travers les ouvertures.</p> <p><b>Figure 62.</b> Poutre alvéolaire.<sup>113</sup></p> 
<p><b>Les planchers</b></p>	<p>Pour les planchers on a opté pour les planchers collaborants béton-acier. L'acier et le béton collaborent pour offrir une résistance et une capacité portante élevée. En effet, l'acier particulièrement ductile, offre une excellente résistance à la traction, tandis que le béton bénéficie d'une très bonne résistance à la compression.</p>  <p><b>Figure 63.</b> Plancher collaborant mixte avec poutre alvéolaire.<sup>114</sup></p>

**Tableau 12.** Eléments de la superstructure<sup>115</sup>

- **Les murs extérieurs :**

<p><b>Murs extérieurs en brique</b></p>	<p>La brique pleine était utilisée dans les bâtiments du site de la friche ferroviaire du quartier de la gare, de ce fait on a opté pour le revêtement de quelques éléments du projet de reconversion du site par les briques de parement, qui ont une vocation esthétique et offrent une grande solidité.</p> <p>Et dans le but d'avoir des façades contemporaines, on a opté pour la brique de parement pressée qui est de fabrication industrielle (la matière première est pressée dans des moules, le contour est régulier, l'aspect est plus lisse) et offre une esthétique plus carrée.</p> <p>La pose de briques de parement se fait simplement au mortier, et ne nécessite pas de technique spécifique</p> <p><b>Figure 64.</b> Brique de parement pressée.<sup>116</sup></p> 
---	--

<sup>113</sup> BERBAR Farah et ADDOUN Manal, Structures de grande hauteur« BURDJ AL IZDIHAR »Centre d'affaires à Oran, mémoire de Master en Architecture, Université de Tlemcen, le 02 Juillet 2017

<sup>114</sup> BERBAR Farah et ADDOUN Manal, Structures de grande hauteur« BURDJ AL IZDIHAR »Centre d'affaires à Oran, mémoire de Master en Architecture, Université de Tlemcen, le 02 Juillet 2017

<sup>115</sup> Tableau élaboré par l'auteur.

<sup>116</sup> BRIQUE DE PAREMENT : COMMENT CHOISIR, POSE, PRIX... TOUTES LES REPONSES [en ligne].< <https://www.travaux-maconnerie.fr/brique-parement-comment-choisir-pose-prix-reponses>> (page consultée le 22 Juin 2022).

## Murs rideaux

Pour les murs rideaux, on a opté pour l'utilisation de **mur-rideau monté en panneau** comme enveloppe pour l'atrium et le **mur-rideau en verre structural** pour le reste des façades. Et pour avoir un meilleur rendement on a opté pour que les murs rideaux soient dédoublés par une deuxième façade vitrée (la distance entre les deux parois est généralement comprise entre 200 et 1 000 mm.) Pour une performance accrue de la façade le choix du verre appliqué c'est porté sur le double vitrage basse émissivité appelé aussi "Vitrage à Isolation Renforcée" (VIR)



Figure 65. mur-rideau monté en panneau et mur-rideau en verre structural.<sup>117</sup>

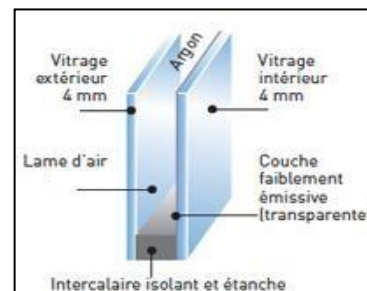
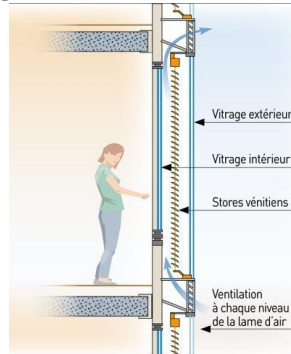


Figure 66. composition d'une façade double peau et d'un double vitrage basse émissivité.<sup>118</sup>

## Tableau 13. Murs extérieurs<sup>119</sup>

### • Les faux plafonds :

Nous avons opté pour un faux plafond suspendu qui en plus de son rôle esthétique permet :

- Le passage des gaines de climatisation et différents câbles.
- La fixation de lampes, détecteurs d'incendie, caméras de surveillance...
- Protection de la structure contre le feu
- Isolation acoustique

Ce type de faux plafond consiste en un ensemble de plaques de plâtres accrochés au plancher par un système de rail.

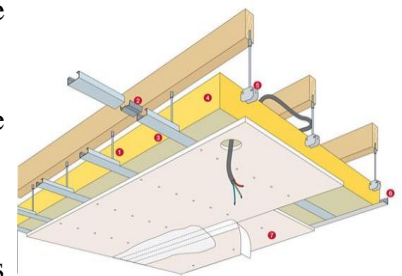


Figure 67. Composantes d'un faux Plafond suspendu.<sup>120</sup>

<sup>117</sup> Mur rideau [en ligne].< <https://energieplus-lesite.be/techniques/enveloppe7/types-de-parois/murs3/mur-rideau/#:~:text=%C3%A0%20l'ext%C3%A9rieur.,Technologie%20du%20mur%20rideau%20en%20verre%20structurel,par%20un%20simple%20joint%20silicone>> (page consultée le 22 Juin 2022).

<sup>118</sup> BERBAR Farah et ADDOUN Manal, Structures de grande hauteur« BURDJ AL IZDIHAR »Centre d'affaires à Oran, mémoire de Master en Architecture, Université de Tlemcen, le 02 Juillet 2017.

<sup>119</sup> Tableau élaboré par l'auteur.

<sup>120</sup> BERBAR Farah et ADDOUN Manal, Structures de grande hauteur« BURDJ AL IZDIHAR »Centre d'affaires à Oran, mémoire de Master en Architecture, Université de Tlemcen, le 02 Juillet 2017.



• **Corp d'état secondaire**

**Assainissement:**

Pour l'évacuation des eaux usées et eaux vannes, et pour des raisons sanitaires on a opté pour une double canalisation au sein de notre projet donc on a : les eaux usées provenant des lavabos et des siphons de sol et les eaux vannes provenant des toilettes. Ces eaux vont être rassemblées au niveau d'un caniveau en béton armé, ensuite réorientées vers un regard en béton armé par une conduite en PVC 200mm de diamètre puis acheminées et éjectées vers le réseau d'égout principal.

**Plan d'Assainissement**



Planche 23. Plan et Coupe schématique de l'évacuation des eaux usées et eaux vannes.<sup>121</sup>

**Conditionnement d'air**

Pour le conditionnement d'air, on a opté pour le réseau "tout air neuf" à un conduit, à débit d'air constant qui s'adapte le mieux avec la typologie des salles, bureaux, restaurants présents (la grandeur des espaces) au sein de notre bâtiment.

Le principe de base d'une installation "tout air" est double : fournir aux occupants de l'air neuf hygiénique et assurer le traitement thermique des locaux. L'air est donc préparé en centrale et distribué dans les différents locaux.

**Conclusion.**

Dans ce chapitre, on a pu donner une réponse à notre problématique de départ toute en donnant au fragment une vocation de services supérieurs qui a été concrétisé par la projection d'un forum d'affaires au sein de la composition urbaine proposée dans le chapitre précédent. La concrétisation de notre réponse architecturale a été faite par la détermination d'un programme bien détaillée et approprié avec la nouvelle vocation, ainsi que une concrétisation architecturale de l'idée de la transirons dans l'optique de faire du forum d'affaire du point qu'il est le projet initiateur de la reconversion de la friche ferroviaire du quartier de la gare SAIDA, un élément fort de part son coté stylistique et fonctionnel.

**Alimentation en eau potable :**

Le projet est alimenté en eau potable directement du réseau public. L'eau est ensuite stockée dans une bache à eau prévu au niveau du sous-sol. Les sanitaires des niveaux supérieurs sont alimentés à l'aide des colonnes montantes et de supprimeurs. Pour chauffer l'eau sanitaire et vu l'éloignement entre blocs sanitaire on a opté pour le chauffe-eau à accumulation qui permet de stocker une grande quantité d'eau chaude et offre un débit d'eau chaude sanitaire important quand le ballon est plein. La température reste stable.

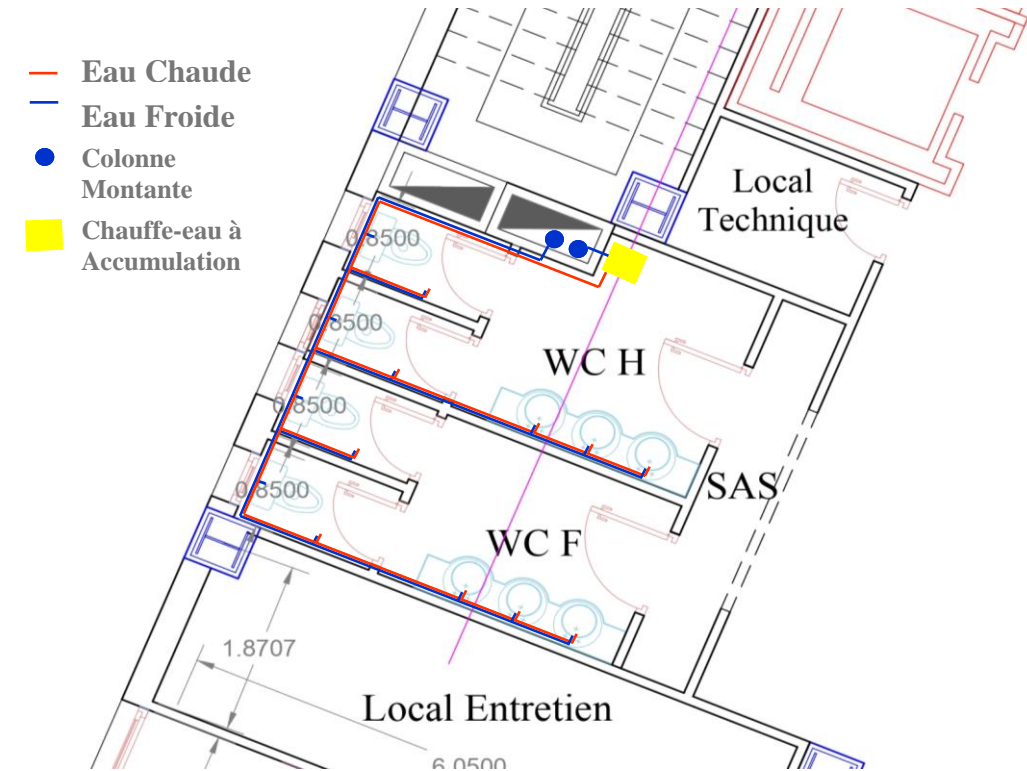


Planche 24. Plan schématisé de l'alimentation en eau potable des sanitaires.<sup>122</sup>

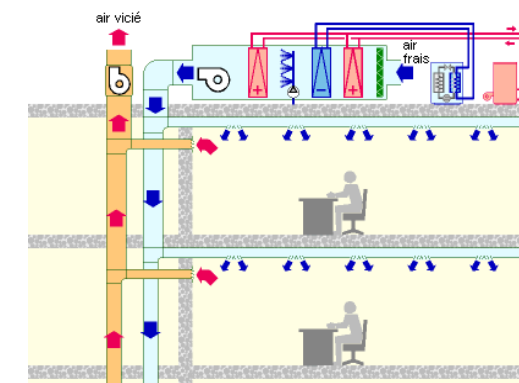


Figure 68. Schématisation du réseau "tout air neuf" à un conduit, à débit d'air constant.<sup>123</sup>

<sup>121</sup> Cartes élaborées par l'auteur

<sup>122</sup> Cartes élaborées par l'auteur

<sup>123</sup> Conditionnement d'air d'un immeuble de bureaux [en ligne], < <https://energieplus-lesite.be/concevoir/climatization3/exemples-pour-des-locaux-specifiques3/conditionnement-d-air-d-un-immeuble-de-bureaux/> > (page consultée le 22 Juin 2022).

## **Conclusion générale**

## **Conclusion.**

partant du constat que le potentiel foncier des friches offre des opportunités d'aménagement, de faire la ville sur la ville et il peut même contrebalancer l'étalement urbain de ce fait la reconquête de ses espaces peut être une alternative à de multitude disfonctionnements et peut être un levier de revitalisation, de renouvellement et de densification des tissu existant et même de la ville par la promotion d'un territoire en donnant une nouvelle configuration à son espace, la projection de nouvelle fonctions qui peuvent compenser la fonction initiale du site reconvertis ainsi que la mise en valeur de son patrimoine bâti.

Le travail esquissé dans ce mémoire en terme de reconquête de la friche ferroviaire du quartier de la gare Saida, nous a permis de donner une nouvelle configuration de l'espace ainsi que une nouvelle vocation au site en se basant sur comment peut on assurer la transition du déclin à la nouvelle identité du lieu, mais il a réorienté notre réflexion vers ce qui suit ;

Est-ce-que la réussite d'une reconversion d'un site se mesure uniquement de part que l'espace est requalifié, et avec quel moyens peut on éviter que les réalisations d'aujourd'hui ne redeviennent dans un temps proche des friches ?

## **Bibliographie**



## **Ouvrages**

SAIDOUNI Maouia, Eléments d'introduction à l'urbanisme ; histoire, méthodologie, réglementation, casbah éditions, 2001.

Louis ABABDIE, Saida de ma jeunesse, édition Jaques Gandini, 2004.

## **Thèses et Mémoires**

Marianne THOMANN, POTENTIEL DES FRICHES INDUSTRIELLES DES SECTEURS DE GARE pour un développement urbain durable La reconversion du secteur Gare/Crêt-Taconnet à Neuchâtel, mémoire de Master of Science in Geography, université de Lausanne, Aout 2005.

Morgane JENNARET, Renouvellement urbain, des friches industrielles aux quartiers résidentiels. Qui sont les nouveaux habitants de la ville ?, mémoire de Master of Science in Geography, université de Lausanne, Mai 2013.

Stéphanie LOTZ, L'effet levier dans la reconversion des friches militaires dans le cadre du renouvellement urbain en France, Thèse pour l'obtention du doctorat en AMENAGEMENT DE L'ESPACE ET URBANISME L'effet levier dans la reconversion des friches militaires dans le cadre du renouvellement urbain en France, université de Paris Est, le 13 janvier 2017.





BERBAR Farah et ADDOUN Manal, Structures de grande hauteur « BURDJ AL IZDIHAR » Centre d'affaires à Oran, mémoire de Master en Architecture, Université de Tlemcen, le 02 Juillet 2017.

## **Législation, rapports, instruments d'urbanisme et documents officiels**

Rapport de la révision du PDAU intercommunale SAIDA-AEH-O/Khalded, édition finale, Arrêté d'approbation du Wali n°920 du 08/10/2017.

# Plan de Masse



-  Axe Structurant de la Ville
-  Voies Mécaniques
-  Accès piéton principal
-  Accès mécaniques



# Plan Rez de Chaussée

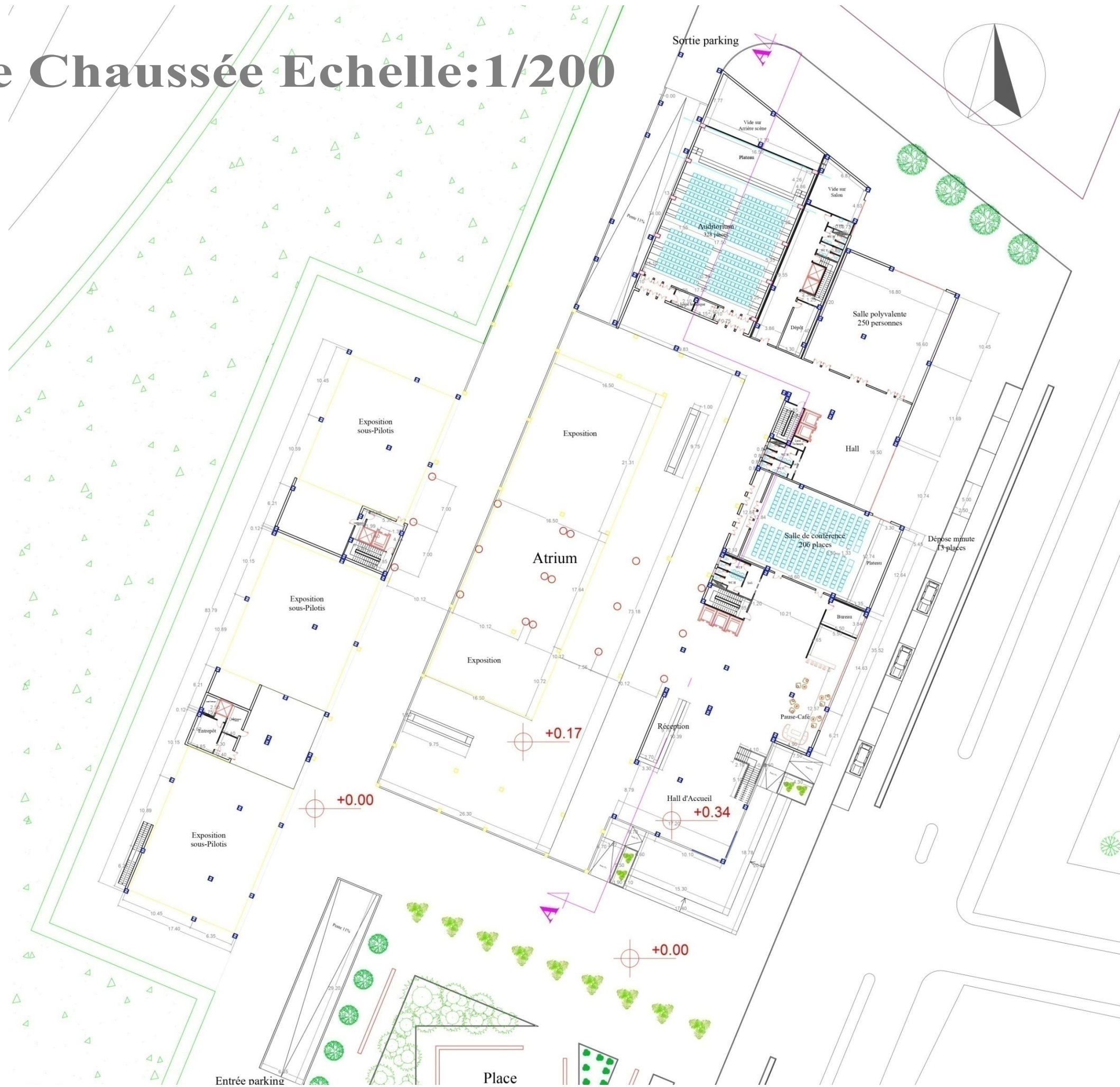


# Plan Sous-Sol Echelle: 1/200



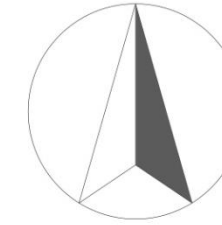


# Plan Rez de Chaussée Echelle:1/200

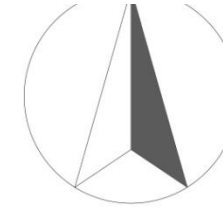




# Plan 1 er Etage Echelle:1/200



# Plan 2 eme Etage Echelle:1/200

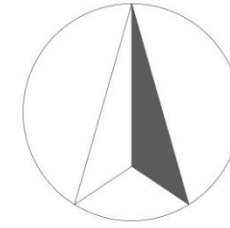






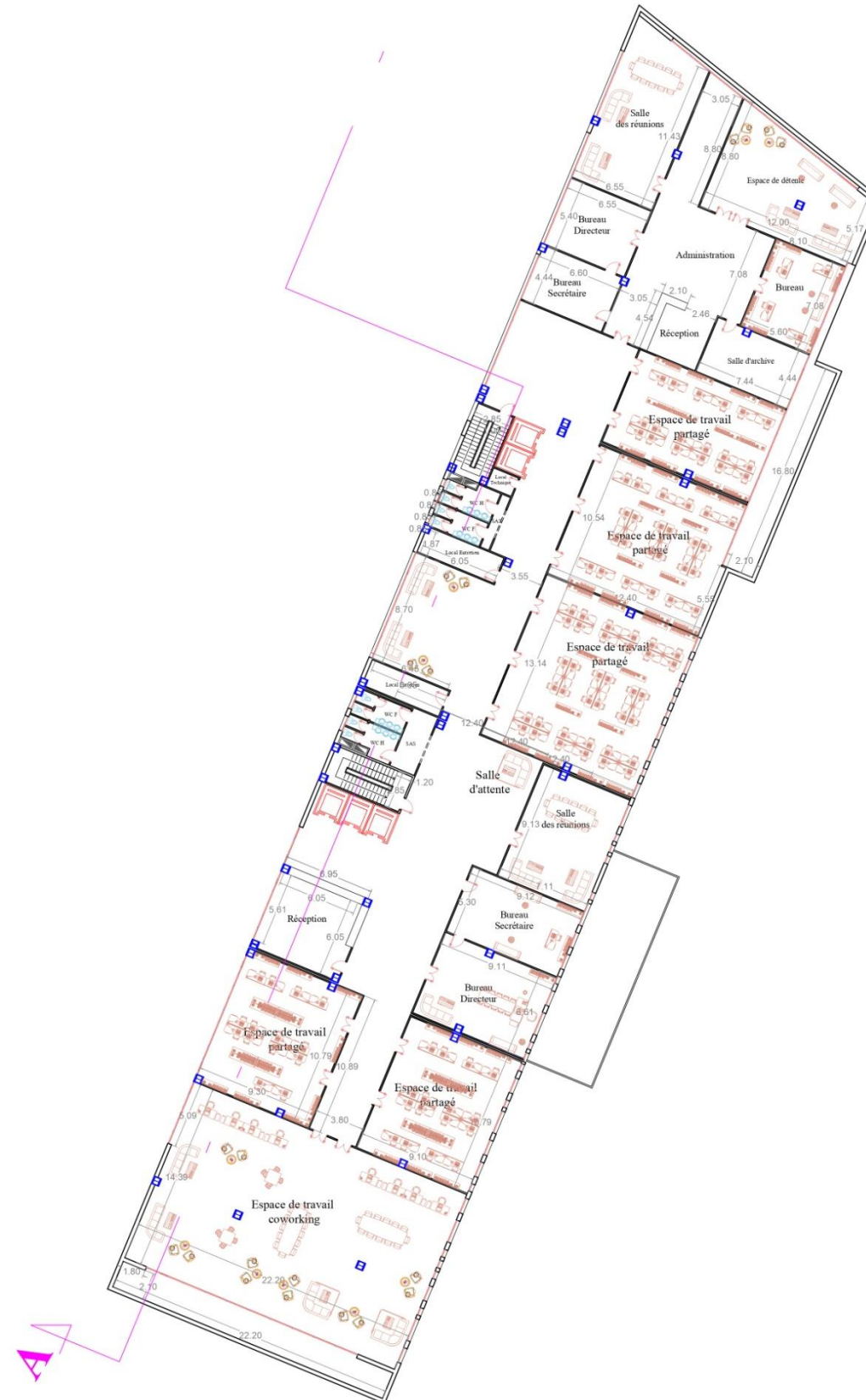


# Plan 4 eme Etage Echelle:1/200

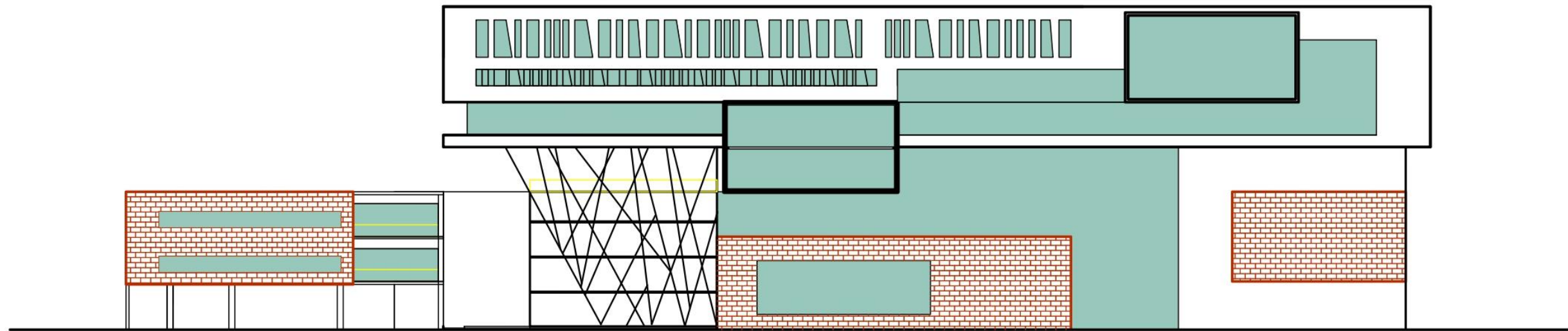




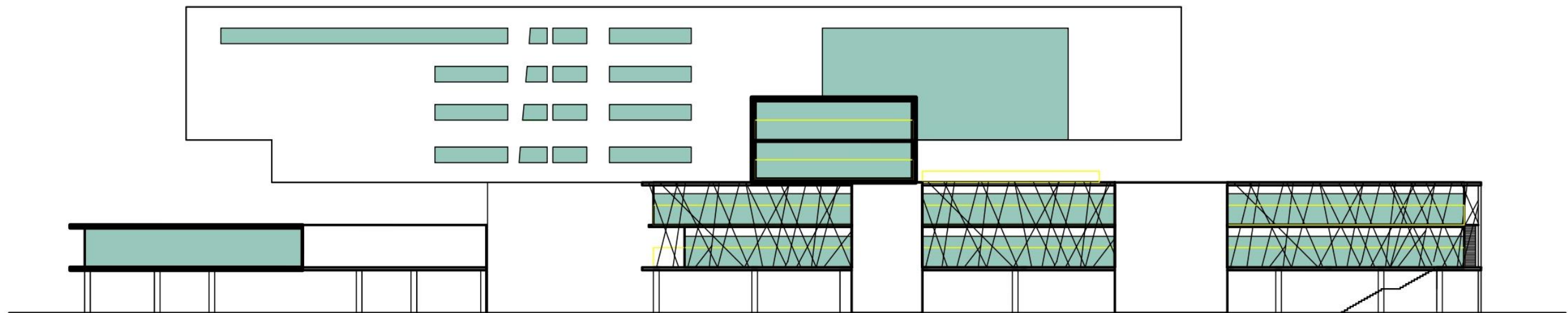
# Plan 6 eme Etage Echelle:1/200





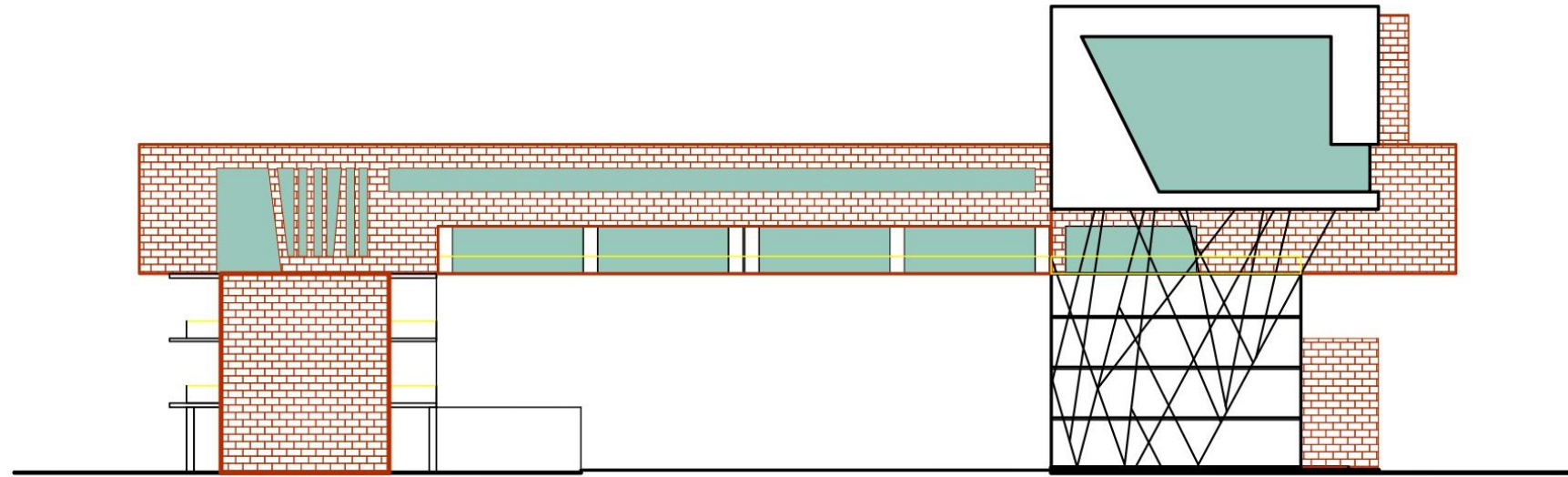


**Façade Est**

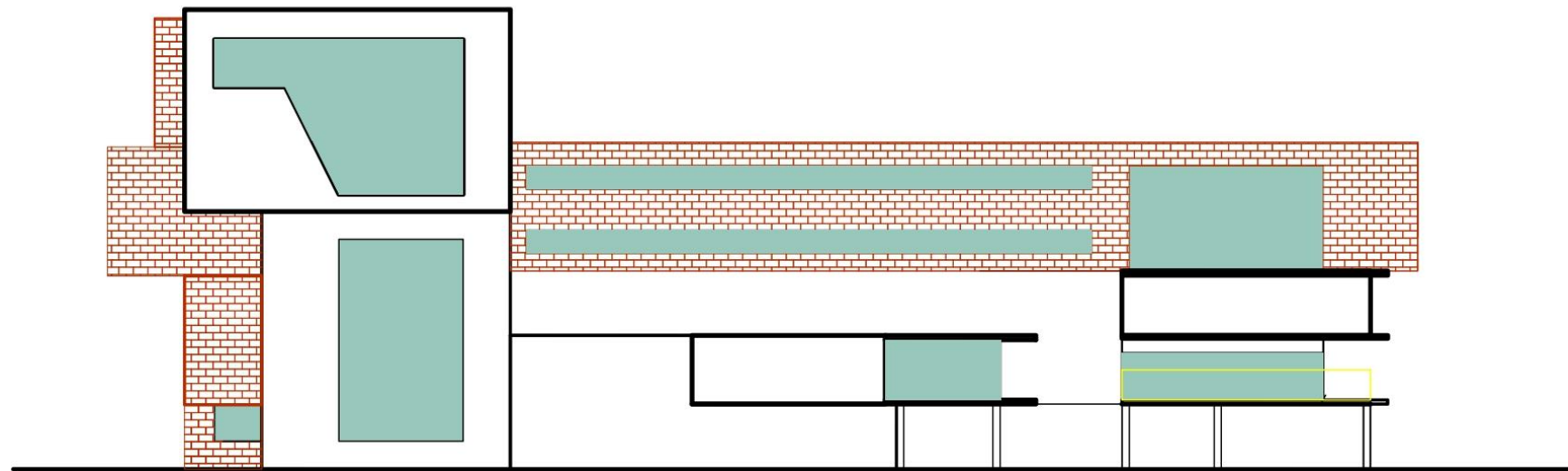


**Façade Ouest**



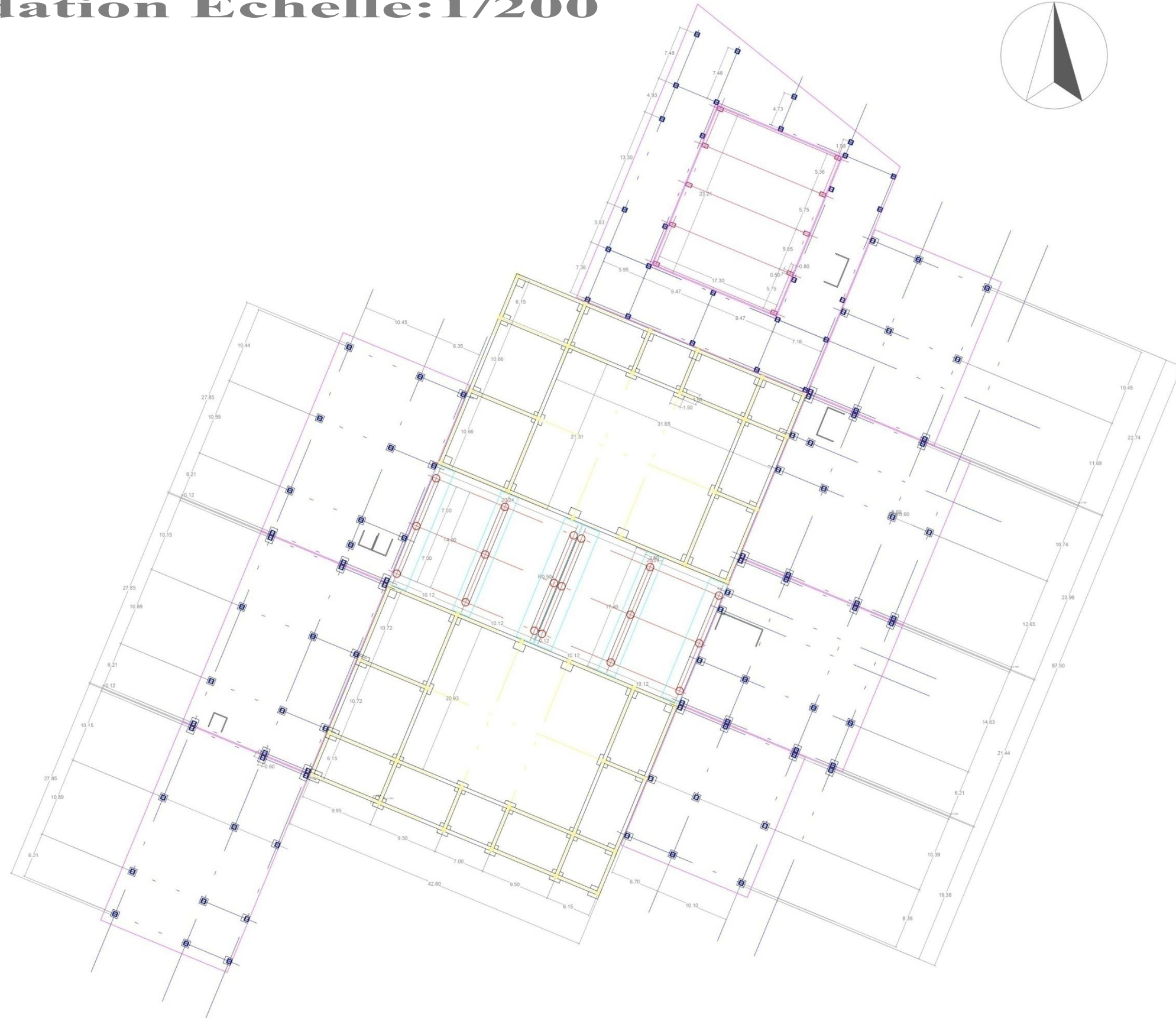
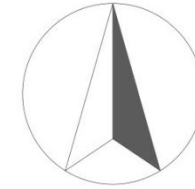


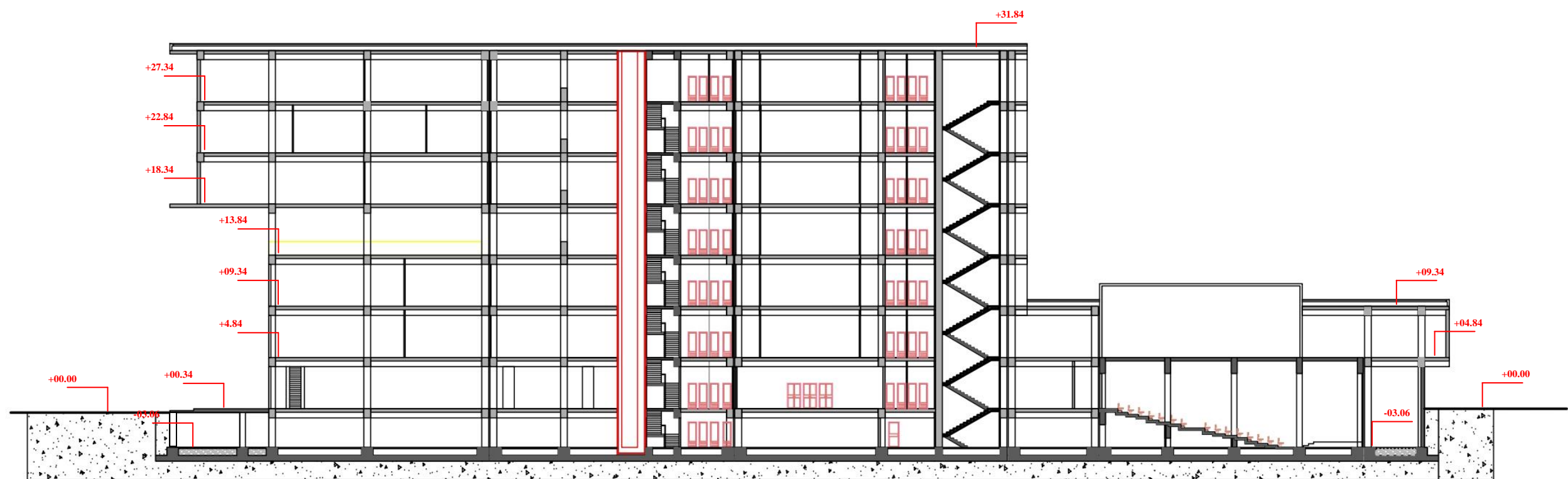
**Façade Sud**



**Façade Ouest**

# Plan Fondation Echelle:1/200





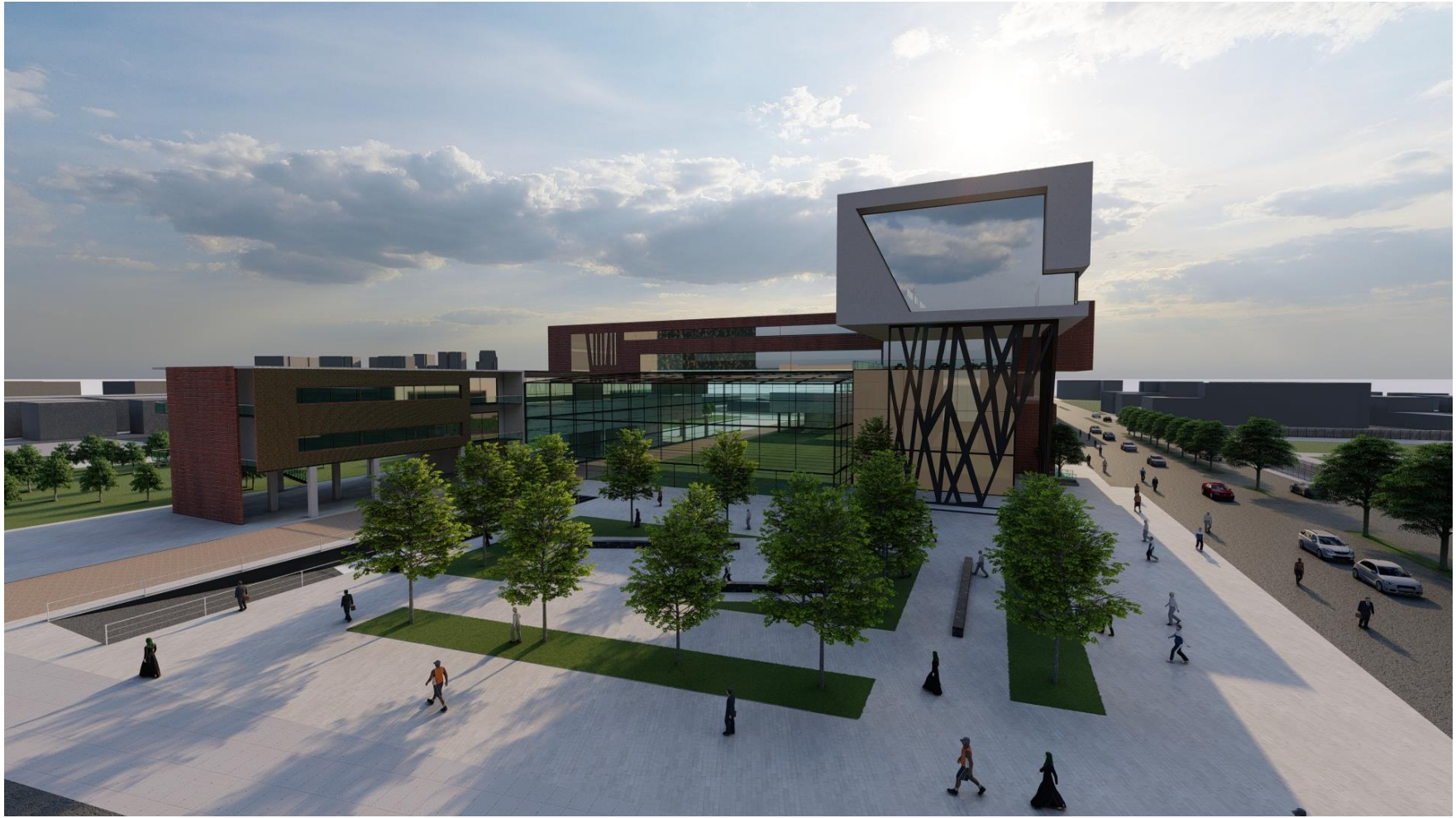
**Coupe - AA -**



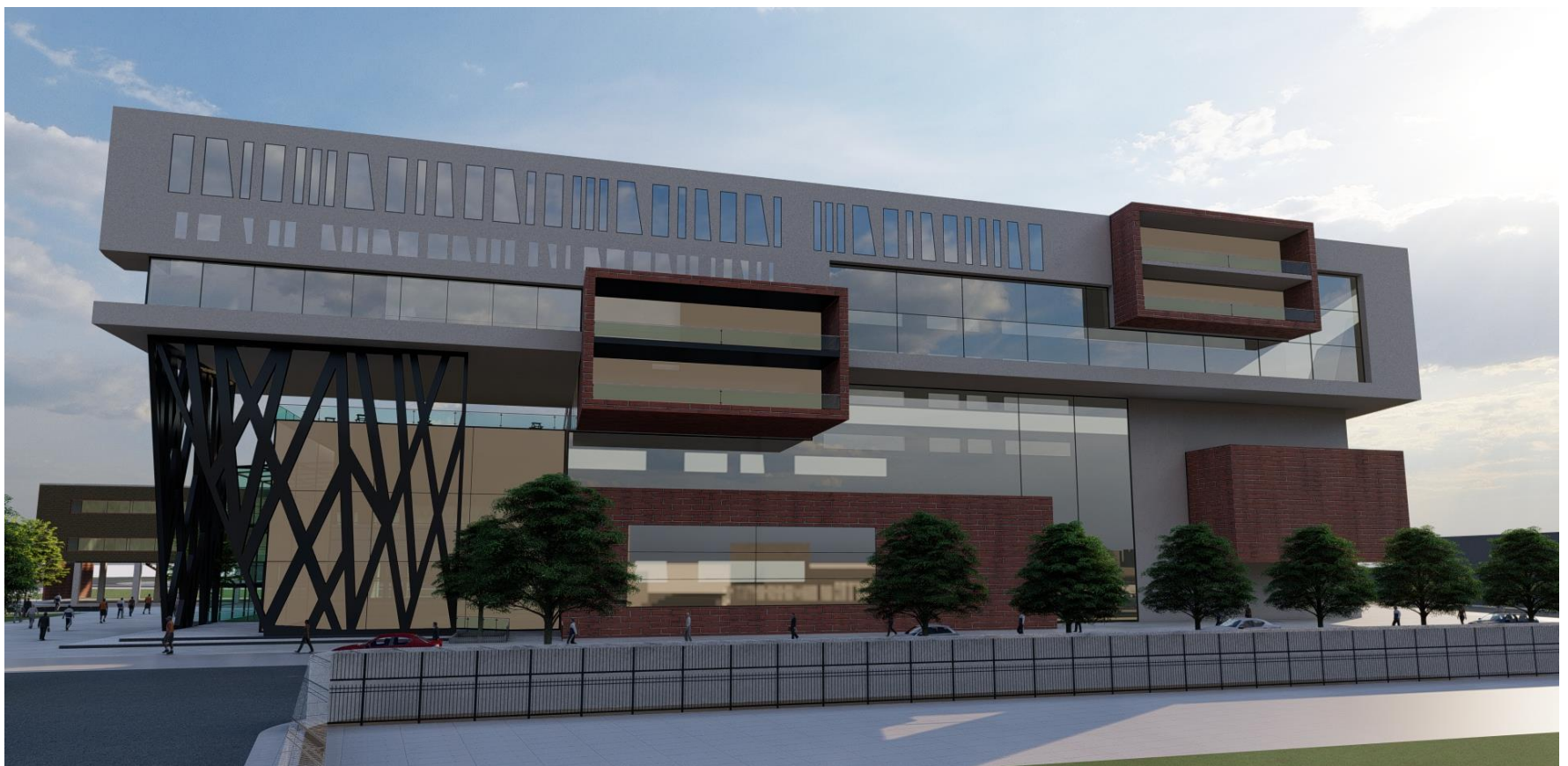
# Vues 3D













## Résumé.

Le phénomène de l'étalement urbain et l'apparition des friches n'ont épargné aucune ville du monde. De même pour les villes algériennes en générale et la ville de SAIDA en particulier qui ont été influencées par plusieurs politiques urbaines, ce qui a donné naissance à des villes qui ne cessent de s'étaler même sur leurs sols naturels. Et avec les efforts orientés principalement vers les nouvelles extensions des villes, il ya eu un délaisement des tissus existant et préexistant, comme la cas de la ville de SAIDA qui est une ville coloniale des hauts plateaux Ouest, qui s'est étalée d'une manière anarchique selon la forme déstructurée ce qui s'est répercuté sur son tissu colonial qui de part sa forte identité morphologique, sa diversité fonctionnel et son paysage, il est marqué par la vétusté de son cadre bâti ainsi que l'apparition de friches tel que la friche ferroviaire du quartier de la gare et les activités incompatibles qui présentent un potentiel foncier qui peut concrétiser le concept de faire la ville sur la ville et contrebalancer l'étalement urbain.

Et dans une optique de promouvoir la ville de SAIDA en un pôle d'équilibre des haut plateaux Ouest et avec la présence de la friche ferroviaire du quartier de la gare SAIDA , et vu l'image déplaisante et les dysfonctionnements générés et reflétée par sa présence (elle constitue un obstacle physique et une rupture morphologique du tissu) au niveau d'un fragment du quartier de la gare qui se situe entre le centre et les extensions ouest de la ville ; mais elle se caractérise de part sa situation stratégique sur un des axes structurants de la ville et son potentiel foncier important, sa reconquête s'avère comme un levier pour redonner une nouvelle identité au fragment et à la ville à travers une stratégie urbaine traduite par une série de proposition d'intervention et d'action, renforcer par une esquisse architecturale ; un genre de renaissance de part la nouvelle vocation relative aux services supérieurs et le style architectural proposé.

**Mots clés:** Friche Ferroviaire, Reconquête, Saida, Tissu Colonial, Services Supérieurs.

## ملخص

ظاهرة الزحف العمراني وظهور الأراضي القاحلة لم تستثن أي مدينة في العالم. وبالمثل بالنسبة للمدن الجزائرية بشكل عام ومدينة سعيدة بشكل خاص التي تأثرت بالعديد من السياسات الحضرية ، مما أدى إلى ظهور مدن تستمر في الانتشار حتى على تربتها الطبيعية. ومع الجهود الموجهة بشكل رئيسي نحو التوسعات الجديدة للمدن، كان هناك إهمال للنسجة الموجودة مسبقا ، كما هو الحال بالنسبة لمدينة سعيدة وهي مدينة استعمارية من الهضاب الغربية العليا، والتي انتشرت بطريقة فوضوية وفقا للشكل غير المنظم الذي انعكس على نسيجها الاستعماري الذي يتميز بهويته المورفولوجية القوية، تنوعه الوظيفي ومناظره الطبيعية ، تتميز بتقادم بيئتها المبنية وكذلك ظهور الأراضي القاحلة مثل الأراضي القاحلة للسكك الحديدية في منطقة المحطة والأنشطة غير المتوافقة التي تقدم إمكانيات الأرض التي يمكن أن تجسد مفهوم جعل المدينة على المدينة وموازنة الزحف العمراني

ومن أجل النهوض بمدينة صيدا في قطب توازن المرتفعات الغربية ومع وجود السكك الحديدية القاحلة التابعة لناحية محطة صيدا، ونظرا للصورة غير السارة والاختلالات التي ولدتها وانعكست عن وجودها (فهي عقبة مادية وكسر مورفولوجي في النسيج) على مستوى جزء من حي المحطة الذي يقع بين المركز والامتدادات الغربية للمدينة ؛ لكنها تتميز بموقعها الاستراتيجي على أحد محاور هيكل المدينة وإمكاناتها الأرضية الكبيرة، فانتعاشها رافعة لإعطاء هوية جديدة للجزء والمدينة من خلال استراتيجية حضرية تترجمها سلسلة من المقترحات للتدخل والعمل، معززة برسم معماري، نوع من الولادة الجديدة للمهنة الجديدة المتعلقة بالخدمات العليا والنمط المعماري المقترح.

المفاتيح : السكك الحديدية القاحلة ، إعادة الفتح ، سعيدة، النسيج الاستعماري ، الخدمات المتفوقة

## Summary.

The phenomenon of urban sprawl and the appearance of wastelands have spared no city in the world. Similarly for Algerian cities in general and the city of SAIDA in particular which have been influenced by several urban policies, which has given rise to cities that continue to spread even on their natural soils. And with the efforts directed mainly towards the new extensions of the cities, there was a neglect of the existing and pre-existing fabrics, as the case of the city of SAIDA which is a colonial city of the Western high plateaus, which spread out in an anarchic way according to the unstructured form which was reflected on its colonial fabric which of share its strong morphological identity, its functional diversity and its landscape, it is marked by the obsolescence of its built environment as well as the appearance of wastelands such as the railway wasteland of the station district and the incompatible activities which present a land potential which can concretize the concept of making the city on the city and counterbalance the urban sprawl.

And in order to promote the city of SAIDA in a pole of balance of the western highlands and with the presence of the railway wasteland of the district of the station SAIDA, and given the unpleasant image and dysfunctions generated and reflected by its presence (it is a physical obstacle and a morphological break in the fabric) at the level of a fragment of the district of the station which is located between the center and the western extensions of the city; But it is characterized by its strategic location on one of the structuring axes of the city and its significant land potential, its recovery is a lever to give a new identity to the fragment and the city through an urban strategy translated by a series of proposals for intervention and action, reinforced by an architectural sketch, a kind of rebirth of the new vocation related to higher services and the proposed architectural style.

**Keywords:** Railway Wasteland, Reconquest, Saida, Colonial Fabric, Superior Services.